

UMWELTFORSCHUNGSPLAN DES  
BUNDESMINISTERIUMS FÜR UMWELT,  
NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT

Forschungsbericht 297 96 153/297 96 221  
UBA-FB 000419



# **Umweltweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in Halle und Leipzig**

von

**Dr.-Ing. Oscar Reutter  
Dipl.-Ing. Susanne Böhler  
Dipl.-Geogr. Holger Dalkmann**

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, Wuppertal

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Diese TEXTE-Veröffentlichung kann bezogen werden bei  
Vorauszahlung von 10,00 €  
durch Post- bzw. Banküberweisung,  
Verrechnungsscheck oder Zahlkarte auf das

Konto Nummer 4327 65 - 104 bei der  
Postbank Berlin (BLZ 10010010)  
Fa. Werbung und Vertrieb,  
Ahornstraße 1-2,  
10787 Berlin

Parallel zur Überweisung richten Sie bitte  
eine schriftliche Bestellung mit Nennung  
der Texte-Nummer sowie des Namens  
und der Anschrift des Bestellers an die  
Firma Werbung und Vertrieb.

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr  
für die Richtigkeit, die Genauigkeit und  
Vollständigkeit der Angaben sowie für  
die Beachtung privater Rechte Dritter.  
Die in der Studie geäußerten Ansichten  
und Meinungen müssen nicht mit denen des  
Herausgebers übereinstimmen.

Die zum vorliegenden Bericht gehörenden  
Rundbriefe 1 – 5 sind als Downloads auf der  
website des Umweltbundesamtes verfügbar.

Herausgeber: Umweltbundesamt  
Postfach 33 00 22  
14191 Berlin  
Tel.: 030/8903-0  
Telex: 183 756  
Telefax: 030/8903 2285  
Internet: <http://www.umweltbundesamt.de>

Redaktion: Fachgebiet I 3.1  
Christiane Jasper

Berlin, Juni 2003

## Berichts-Kennblatt

1. Berichtsnummer UBA-FB 000419	2.	3.
4. Titel des Berichts Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in Halle und Leipzig. Endbericht des Modellvorhabens "Auswirkungen der räumlichen Struktur des Einzelhandels und der Freizeitaktivitäten auf Verkehr und Umwelt"		
5. Autor(en), Name(n), Vorname(n) Dr.-Ing. Reutter, Oscar Dipl.-Ing. Böhler, Susanne Dipl.-Geogr. Dalkmann, Holger	8. Abschlußdatum 31.03.2001	9. Veröffentlichungsdatum Oktober 2001
6. Durchführende Institution (Name, Anschrift)  Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH Abteilung Verkehr Döppersberg 19 42103 Wuppertal	10. UFOPLAN-Nr. 297 96 221 / 297 96 153	11. Seitenzahl 155
7. Fördernde Institution (Name, Anschrift)  Umweltbundesamt, Postfach 33 00 22, D-14191 Berlin	12. Literaturangaben 55	13. Tabellen und Diagramme 12 / 10
	14. Abbildungen 30	
15. Zusätzliche Angaben		
16. Kurzfassung Die gegenwärtige Entwicklung in der Region Halle-Leipzig ist charakteristisch für die wandelnde Landnutzung und das Ansteigen des motorisierten Verkehrs in Ostdeutschland. Eine Vielzahl von städtebaulich nicht integrierten Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen verstärkt den Prozess der Suburbanisierung und trägt zur Auflösung der traditionellen Stadtform bei. Untersuchungsgegenstand waren zum einen die Freizeit- und Einkaufsinfrastruktureinrichtungen in Leipzig (Ziel-perspektive) sowie die Einkaufs- und Freizietmobilität in einem exemplarischen Wohngebiet in Halle/Saale (Quell-perspektive). In der Auswahlregion Halle-Leipzig wurden die Ausgangsbedingungen im Einkaufs- und Freizeitverkehr untersucht. Zusammen mit den lokalen Akteuren wurden darauf Konzepte für eine umweltfreundliche Gestaltung der Einkaufs- und Freizeitmobilität entwickelt. Aufbauend auf diesen Überlegungen wurden erste praktische Schritte zur Realisierung von Projekten umgesetzt. Aus den vor Ort gesammelten Erfahrungen wurden verallgemeinerbare Empfehlungen formuliert.		
17. Schlagwörter Freizeitverkehr, Einkaufsverkehr, Freizeitmobilität, Einkaufsmobilität, autoarmes Wohnen, großflächiger Einzelhandel, Umweltbilanz, Leipzig, Halle, Ostdeutschland, Verkehr, Personenverkehr, Verkehrsplanung, Stadtplanung, Stadtentwicklung, Wohnungswesen, Wohnumfeld, ÖPNV		
18. Preis	19.	20.

# Report Cover Sheet

1. Report No. UBA-FB 000419	2.	3.
4. Report Title Environmentally friendly transport for shopping and leisure in the region Halle-Leipzig. Case Study: Effects on traffic and the environment caused by spatial structure of retail trade and by leisure activities.		
5. Autor(s), Family Name(s), First Name(s) Dr.-Ing. Reutter, Oscar Dipl.-Ing. Böhler, Susanne Dipl.-Geogr. Dalkmann, Holger		
6. Performing Organisation (Name, Address)  Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH Abteilung Verkehr Döppersberg 19 42103 Wuppertal		
7. Sponsoring Agency (Name, Address)  Umweltbundesamt, Postfach 33 00 22, D-14191 Berlin		
8. Report Date 31.03.2001		
9. Publication Date October 2001		
10. UFOPLAN-Ref. No. 297 96 221 / 297 96 153		
11. No. of Pages 155		
12. No. of Reference 55		
13. No. of Tables, Diagrams 12 / 10		
14. No. of Figures 30		
15. Supplementary Notes		
16. Abstract Development in the Halle-Leipzig region is typical for changing land use and increasing motorised transport in East Germany. Suburbanisation contributes to the disintegration of urban form through growing numbers of not integrated shopping centres and leisure facilities on the periphery of cities. Areas to be examined were the destination of shopping and leisure in Leipzig as well as the source of shopping and leisure mobility in a neighbourhood in Halle/Saale. The pilot project analysed the initial conditions of shopping and leisure transport in the regions of Halle/Saale and Leipzig (Analysis). In co-operation with local actors concepts for an environmentally friendly shopping and leisure mobility were developed (Concept) and first steps for testing the implementation of several projects have been taken (Realisation). Recommendations were formulated referring to the results of the case studies (Generalisation).		
17. Keywords leisure transport, shopping transport, leisure mobility, shopping mobility, car free habitation, large surface retailing, shopping malls, ecological balance, Leipzig, Halle, transport, passenger transport, transport planning, town planning, urban development, housing, habitation surroundings, public transport		
18. Price	19.	20.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Übersicht zu den im Modellvorhaben erschienenen Teilberichten .....</b>	<b>6</b>
<b>Kurzfassung.....</b>	<b>8</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>9</b>
<b>1 Einführung .....</b>	<b>10</b>
<b>1.1 Anlass und Problemhintergrund .....</b>	<b>10</b>
1.1.1 Einkaufsverkehr.....	11
1.1.2 Freizeitverkehr.....	14
<b>1.2 Ziel des Modellvorhabens.....</b>	<b>16</b>
<b>1.3 Die Modellregion Halle / Leipzig.....</b>	<b>17</b>
<b>1.4 Arbeitsansatz des Modellvorhabens .....</b>	<b>21</b>
<b>1.5 Die Teilprojekte des Modellvorhabens .....</b>	<b>22</b>
<b>2 Einkaufen .....</b>	<b>29</b>
<b>2.1 Einkaufsmobilität und ihre Rahmenbedingungen in der Region</b>	
<b>Halle / Leipzig .....</b>	<b>29</b>
2.1.1 Die Einzelhandelsstruktur in der Region Halle / Leipzig .....	30
2.1.2 Veränderungen auf der Nachfragerseite .....	32
2.1.3 Folgerungen für die Einkaufsmobilität .....	33
<b>2.2 Umweltbilanz zu ausgewählten Einzelhandelsstandorten in Leipzig .....</b>	<b>36</b>
2.2.1 Ziele des Teilprojektes .....	36
2.2.2 Indikatoren der Umweltbilanz.....	37
2.2.3 Fünf Untersuchungsbeispiele .....	37
2.2.4 Weiterentwicklung der Umweltbilanz .....	42
<b>2.3 Strategien zum Umgang mit großflächigen Einzelhandels einrichtungen ...</b>	<b>43</b>
2.3.1 Ausgangslage.....	43
2.3.2 Ziele des Teilprojektes .....	44
2.3.3 Falltypen zur planungs- und baurechtlichen Situation der großflächigen Einzelhandelsbetriebe in der Region .....	44
2.3.4 Strategieansätze .....	46
2.3.5 Rechtsexpertise zu baurechtlichen Steuerungsmöglichkeiten.....	47
2.3.6 Expertise zu möglichen Entschädigungskorridoren .....	48
2.3.7 Weiterentwicklung des Instrumentariums.....	51

<b>2.4 Einkaufsverkehr der kurzen Wege am Beispiel der Zentrenentwicklung in Leipzig.....</b>	<b>53</b>
2.4.1 Ziel des Teilprojektes.....	53
2.4.2 Arbeitsansatz und Projektverlauf.....	55
2.4.3 Ergebnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen.....	57
2.4.4 Die Bedeutung des Umweltverbundes innerhalb der Zentrenstruktur von Leipzig.....	57
2.4.5 Ausblick .....	62
<b>3. Freizeit .....</b>	<b>64</b>
<b>    3.1 Freizeitmobilität in der Stadt Leipzig.....</b>	<b>64</b>
3.1.1 Freizeitaktivitäten .....	64
3.1.2 Detailanalyse: Tagesausflug.....	67
3.1.3 Einschätzung der einzelnen Freizeitaktivitäten hinsichtlich der Umweltverträglichkeit .....	68
3.1.4 Ansatzpunkte zur Gestaltung eines umweltverträglicheren Freizeitverkehrs .....	73
<b>    3.2 Innenstadt als Freizeitstandort .....</b>	<b>75</b>
3.2.1 Freizeit in der Innenstadt.....	75
3.2.2 Ziele des Teilprojektes .....	77
3.2.3 Ergebnisse einer Passantenbefragung in Leipzig .....	77
3.2.4 Bedeutung der Innenstadt als Freizeitstandort und Handlungsempfehlungen.....	82
<b>    3.3 Freizeitgroßeinrichtungen in Leipzig .....</b>	<b>83</b>
3.3.1 Ziele des Teilprojektes .....	84
3.3.2 Ergebnisse einer Discothekenbefragung .....	85
3.3.3 Handlungsempfehlungen für die Diskobesuchsmobilität .....	89
<b>    3.4 Naherholung der kurzen Wege: Kleingärten in Leipzig.....</b>	<b>90</b>
3.4.1 Relevanz und Ziele des Teilverhabens für umweltschonenden Einkaufs- und Freizeitverkehr .....	90
3.4.2 Methodik .....	91
3.4.3 Ergebnisse .....	92
3.4.4 Handlungskonzept und Maßnahmenumsetzung.....	94
3.4.5 Resümee und Empfehlungen.....	95
<b>    3.5 Naherholung der kurzen Wege: Cospudener See.....</b>	<b>97</b>
3.5.1 Ziel des Teilprojektes.....	97
3.5.2 Arbeitsansatz und Projektverlauf.....	98
3.5.3 Ergebnisse und Bewertung von Planungsablauf und -ergebnis .....	101
3.5.4 Ausblick .....	103

<b>3.6 Freizeitverkehr mit Bus und Bahn: Hinweise zu regionalem ÖPNV-Marketing am Beispiel von Halle / Leipzig.....</b>	<b>104</b>
3.6.1    Ziel des Teilprojektes.....	104
3.6.2    Arbeitsansatz und Projektverlauf.....	105
3.6.3    Ergebnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen.....	106
3.6.4    Ausblick .....	110
<b>4. Autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle/Saale ....</b>	<b>111</b>
<b>    4.1 Ziel und Arbeitsansatz des Projektes.....</b>	<b>111</b>
<b>    4.2 Prozess der Projektentwicklung.....</b>	<b>113</b>
4.2.1    Ausgangssituation.....	113
4.2.2    Ursprünglicher Projektansatz „Autofreies Wohnen“.....	115
4.2.3    Neuer Projektansatz „Autoarmes Wohnen“.....	117
4.2.4    Realisierte Maßnahmen der ersten und zweiten Stufe des Verkehrsversuches.....	118
4.2.5    Geplante Maßnahmen der dritten Stufe des Verkehrsversuches .....	123
4.2.6    Maßnahmen zur Förderung einer autounabhängigen Mobilität .....	124
4.2.7    Zukunftsperspektiven für das autoarme Wohnen am Johannesplatz.....	127
<b>    4.3 Verallgemeinerbare Projektergebnisse: Schlüsselfaktoren           des Projekterfolges .....</b>	<b>128</b>
4.3.1    Entschlossene Public-Private-Partnership.....	128
4.3.2    Intensive Partizipation und positive Projektkommunikation .....	128
4.3.3    Die richtige Standortwahl .....	129
4.3.4    Flächenhaftes und differenziertes autoverkehrsreduziertes Wohnumfeldkonzept.....	129
4.3.5    Förderung einer autounabhängigen Mobilität .....	130
4.3.6    Wohnungsvermietung an autofreie Haushalte .....	131
4.3.7    Projektentwicklung im Stadterneuerungsprozess .....	131
<b>    4.4 Fazit.....</b>	<b>132</b>
<b>5. Resümee .....</b>	<b>134</b>
<b>    5.1 Folgerungen für einen umweltschonenden Einkaufsverkehr .....</b>	<b>134</b>
<b>    5.2 Folgerungen für einen umweltschonenden Freizeitverkehr .....</b>	<b>138</b>
<b>    5.3 Gesamteinschätzung der Ergebnisse des Forschungsvorhabens .....</b>	<b>144</b>
<b>    Literatur .....</b>	<b>147</b>
<b>    Projektteam .....</b>	<b>151</b>
<b>Autoren .....</b>	<b>153</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsaufwand nach Zwecken und Verkehrsmitteln.....	11
Abbildung 2: Der autoorientierte Großeinkauf.....	12
Abbildung 3: Einzelhandelsumsatz und Verkaufsflächenentwicklung von 1983 und 1998 .....	13
Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split von 1976 bis 1997 im Einkaufsverkehr.....	14
Abbildung 5: Picknick im Grünen – oft im Stadtumland – oft mit dem Auto .....	15
Abbildung 6: Entwicklung des Modal Split von 1976 bis 1997 im Freizeitverkehr.....	16
Abbildung 7: Grossräumliche Lage der Region Halle / Leipzig .....	18
Abbildung 8: Die Region Halle / Leipzig .....	19
Abbildung 9: Die Teilprojekte des Modellvorhabens in der Übersicht .....	27
Abbildung 10: Großflächige Einzelhandelsstandorte in der Region Halle / Leipzig .....	30
Abbildung 11: Motorisierungsentwicklung in Halle und Leipzig .....	33
Abbildung 12: Lage des Untersuchungsgebietes und der fünf Einkaufsstandorte.....	38
Abbildung 13: Verkehrliche Umweltbelastungen der Leipziger Einzelhandelsstandorte pro Besucher .....	40
Abbildung 14: Vergleich der verkehrlichen Umweltwirkungen des Saale-Parks mit der Leipziger Innenstadt .....	41
Abbildung 15: Großflächiger Einzelhandel in der Region Halle / Leipzig .....	43
Abbildung 16: Zentrenstruktur (Zielperspektive 2005) .....	54
Abbildung 17: Zentrenentwicklung in Leipzig.....	55
Abbildung 18: Häufigkeiten der Freizeitaktivitäten in Leipzig .....	65
Abbildung 19: Freizeitaktivitäten nach Verkehrsmittelnutzung .....	66
Abbildung 20: Freizeitaktivität Tagesausflug .....	67
Abbildung 21: Fußgängerzone in der Leipziger Innenstadt.....	75
Abbildung 22: Die Freizeitangebote in der Leipziger Innenstadt.....	76
Abbildung 23: Einschätzung der Innenstadt-Erreichbarkeit durch verschiedene Verkehrsmittel.....	80
Abbildung 24: Bewertung der Leipziger Innenstadt – Ergebnisse der Innenstadtbefragung am 28./29. Mai 1999 .....	81
Abbildung 25: Discothek Sax, Döllzig .....	85
Abbildung 26: Einzugsbereich der Discotheken .....	86
Abbildung 27: Ungestörte Zufahrtmöglichkeit mit dem Fahrrad zur Anlage Dr. Schreber .....	94
Abbildung 28: Das LVB-Infomobil im Einsatz bei den Gartenfreunden .....	95
Abbildung 29: Nutzung des Cospudener Sees im Sommer 1999 .....	98
Abbildung 30: Südraum Leipzig im Jahr 2020.....	103
Abbildung 31: Linienübersicht der Landkreise zwischen Halle und Leipzig .....	105
Abbildung 32: Bahnhof Neuruppin, Rheinsberg Tor .....	106
Abbildung 33: Ausgangssituation am Johannesplatz 1998 – Kinderspiel im Straßenraum .....	113
Abbildung 34: Ausgangssituation 1998 .....	115
Abbildung 35: Ursprünglicher Projektansatz 1999 .....	116
Abbildung 36: Gesamtkonzept der Rahmenvereinbarung 1999 .....	118

Abbildung 37: Realisierungsstand Verkehrsversuch 2000 .....	119
Abbildung 38: Vergleich der Verkehrsströme vor und nach der zweiten Stufe des Verkehrsversuches .....	121
Abbildung 39: Autofreier Straßenabschnitt am Johannesplatz (November 2000).....	122
Abbildung 40: Planungsstand Verkehrsversuch Januar 2001 .....	124

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umweltbelastungen der Einzelhandelsstandorte im Einkaufsverkehr pro Besucher .....	39
Tabelle 2: Falltypen von Einzelhandelsgroßvorhaben nach Standortlage und Strategieansätzen.....	45
Tabelle 3: Strategieansätze zum Umgang mit bestehenden Einzelhandelsgroßvorhaben .....	46
Tabelle 4: Einschätzung der Strategieansätze durch regionale Akteure hinsichtlich deren Wirksamkeit und Umsetzungsfähigkeit .....	52
Tabelle 5: Einschätzung der Umweltbeeinträchtigung unterschiedlicher Freizeitaktivitäten .....	70
Tabelle 6: Modal-Split nach Hauptbesuchsanlässen der Leipziger Innenstadt .....	79
Tabelle 7: Verkehrskennziffern und Umweltwirkungen des Innenstadtbesuchs nach unterschiedlichen Besuchsmotiven .....	80
Tabelle 8: Discothekenbesucher nach Clusteranteilen und Merkmalsausprägungen .....	87
Tabelle 9: Clustertypen nach Haltung gegenüber dem ÖV, Verkehrsmittelwahl und Herkunftsstadt.....	87
Tabelle 10: Verkehrskennziffern des Discothekenbesuchs.....	88
Tabelle 11: Vergleich Dr. Schreber/Gartenfreunde Südwest.....	93
Tabelle 12: Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen im kernbereich des autoarmen Stadtquartieres vor und nach der zweiten Stufe des Verkehrsversuches .....	120

## **Übersicht zu den im Modellvorhaben erschienenen Teilberichten**

### **Teilbericht 1**

Wuppertal Institut für Klima, Energie, Umwelt GmbH (1998):  
Stadtteilkonzept „Autofrei Wohnen und Einkaufen in Halle“

### **Teilbericht 2**

Planersocietät; Wuppertal Institut für Klima, Energie, Umwelt GmbH (1998):  
Einkaufsmobilität und ihre Rahmenbedingungen in der Region Halle/Leipzig

### **Teilbericht 3**

Wuppertal Institut für Klima, Energie, Umwelt GmbH (1999):  
Haushaltsbefragung im Stadtteil am Johannesplatz (Halle/Saale) im Juli 1998  
Stadtteilkonzept: Autofrei Wohnen, Einkaufen und Freizeit gestalten in Halle, Autofreie  
Stadtquartiere im Bestand, Wohnoase am Johannesplatz: wohnen – mobil sein – auto-  
unabhängig – mitten in der Stadt

### **Teilbericht 4**

Planersocietät; IVU Traffic Technologies AG (1999):  
Vergleichende Umweltbilanz, Umweltwirkungen von ausgewählten Einzelhandelsstandorten  
in Leipzig

### **Teilbericht 5**

Planersocietät (1999):  
Verkehrsauswirkungen und Besucherstruktur von Freizeitgroßeinrichtungen, Befragung in  
zwei Großdiscotheken in der Region Halle/Leipzig

### **Teilbericht 6**

Planersocietät (1999):  
Freizeit und Events in der Leipziger Innenstadt, Ergebnisse einer Passantenbefragung

### **Teilbericht 7**

IVU Traffic Technologies AG; Büro für urbane Projekte (2000):  
Naherholung der kurzen Wege an Beispielen aus Leipzig: Kleingärten – Cospudener See

### **Teilbericht 8**

IVU Traffic Technologies AG (2000):  
Einkaufsverkehr der kurzen Wege am Beispiel der Zentrenentwicklung in Leipzig

### **Teilbericht 9**

Wuppertal Institut für Klima, Energie, Umwelt GmbH (2000):  
Freizeitmobilität in Leipzig – Haushaltsbefragung zu Freizeitaktivitäten und zum Freizeit-  
verkehr der Leipziger Bevölkerung

### **Teilbericht 10**

Wuppertal Institut für Klima, Energie, Umwelt GmbH (2000):  
Stadtteilkonzept Autofreies Wohnen im Bestand in Halle/Saale - Standortauswahl

**Teilbericht 11**

Wuppertal Institut für Klima, Energie, Umwelt GmbH (2000):  
Mobilitätsdienstleistungen für die Wohnungswirtschaft

**Teilbericht 12**

IVU Traffic Technologies AG (2000):  
Freizeitverkehr mit Bus und Bahn – Hinweise zu regionalem ÖPNV-Marketing am Beispiel von Halle/Leipzig

**Teilbericht 13**

Planersocietät (2000):  
Strategien zum Umgang mit großflächigen Einzelhandelsvorhaben – Ansätze für die Reorganisation vorhandener Standorte in der Region Halle/Leipzig

**Teilbericht 14**

Wuppertal Institut für Klima, Energie, Umwelt GmbH (2000):  
Freizeitmobilität und autoarmes Wohnen – dargestellt am Beispiel des Johannesplatzes in Halle/Saale

**Teilbericht 15**

Wuppertal Institut für Klima, Energie, Umwelt GmbH (2001):  
Autofrei Wohnen und Einkaufen in Halle/Saale

**Teilbericht 16**

Wuppertal Institut für Klima, Energie, Umwelt GmbH (2001):  
Quartierbuskonzept für eine autounabhängige Mobilität

**Teilbericht 17**

Wuppertal Institut für Klima, Energie, Umwelt GmbH (2002):  
Modellvorhaben: Autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle/Saale – Projektentwicklung und Projektergebnisse

**Endbericht**

Wuppertal Institut für Klima, Energie, Umwelt GmbH (2002):  
Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle/Leipzig

Die bisher erschienenen Teilberichte können bei Bedarf bei den jeweiligen Bearbeitungsinstituten zum Selbstkostenpreis bezogen werden.

**Folgende Projektrundbriefe sind erschienen:**

Rundbrief Nr. 1:	August	1998
Rundbrief Nr. 2:	Oktober	1999
Rundbrief Nr. 3:	April	2000
Rundbrief Nr. 4:	März	2001

## Kurzfassung

Der vorliegende zusammenfassende Endbericht ist Bestandteil der beiden Modellvorhaben des Umweltbundesamtes „Auswirkungen der räumlichen Struktur des Einzelhandels auf Verkehr und Umwelt“ und „Entwicklung nachhaltiger Freizeitmobilität am Beispiel Halle und Leipzig und des freizeitexponierten Verflechtungsraumes“.

Die Vorhaben wurden von September 1997 bis März 2001 von folgender Arbeitsgemeinschaft bearbeitet:

- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH
- Planersocietät – Stadtplanung • Verkehrsplanung • Forschung, Dortmund und Dresden
- IVU Traffic Technologies AG, Berlin
- Büro für urbane Projekte, Leipzig

Der Motorisierungsgrad in Ost und West und die zurückgelegten Distanzen im Einkaufs- und Freizeitverkehr haben sich seit der Wende weitgehend angeglichen. Gleichzeitig sinkt die Nutzung des Umweltverbundes in Ostdeutschland bei steigender verkehrsbedingter Umweltbelastung. Die umweltverträglichere Gestaltung der Verkehrszwecke Einkaufen und Freizeit, die bereits heute für mehr als die Hälfte der insgesamt gefahrenen Personenkilometer verantwortlich sind, ist ein wesentlicher Schlüsselfaktor für die Entwicklung einer nachhaltigeren Mobilität. Anhand von Fallstudien sollten innerhalb des Modellvorhabens des Umweltbundesamtes die konkreten Gestaltungsmöglichkeiten und –grenzen des Freizeit- und Einkaufsverkehrs untersucht werden. In der Auswahlregion Halle / Leipzig wurden die Ausgangsbedingungen im Einkaufs- und Freizeitverkehrs untersucht (*Analyse*), zusammen mit den lokalen Akteuren Konzepte erarbeitet (*Konzeption*), um der Trendentwicklung gegenzusteuern und teilweise erste praktische Schritte zur Realisierung von Projekten für eine umweltschonendere Einkaufs- und Freizeitmobilität umgesetzt (*Umsetzung*). Aus den vor Ort gesammelten Erfahrungen sollten verallgemeinerbare Empfehlungen formuliert werden (*Verallgemeinerung*). Untersuchungsgegenstand und Untersuchungsperspektive waren zum einen die Freizeit- und Einkaufsinfrastrukturreinrichtungen in der Region und Leipzig (Zielperspektive) sowie die Einkaufs- und Freizeitmobilität in einem exemplarischen Wohngebiet in Halle/Saale (Quellperspektive). Es wurden sowohl die in der Region traditionellen Freizeitaktivitäten z.B. Freizeit im Kleingarten als auch die neuen Trendentwicklungen zu Freizeitgroßeinrichtungen betrachtet. Im Themenfeld Einkaufen standen die Entwicklungs-perspektiven der Innenstädte, der Stadtteilzentren und der großflächigen nicht-integrierten Einkaufszentren in der Region und deren Spannungsverhältnis untereinander im Vordergrund. Die Handlungsansätze setzten zum einen an den bestehenden räumlichen Strukturen von Einkaufen und Freizeit sowie an den vorhandenen Verlagerungspotenzialen auf umweltschonendere Verkehrsmittel an. Veränderungen des Verkehrsverhaltens standen insbesondere in einem bestehenden Wohngebiet in Halle im Vordergrund, in dem die Umsetzungschancen zur Entwicklung eines autoreduzierten Stadtteils untersucht wurden.

## Abstract

This comprehensive final report is part of two pilot projects of the German Federal Environmental Agency “Effects on Transport and Environment caused by Spatial Structure of Retail” and “Development of environmentally friendly leisure transport in the region Halle / Leipzig”.

These pilot projects were carried out from September 1997 to March 2001 in collaboration between:

- Wuppertal Institute for Climate, Environment, Energy
- Planersocietät – City Planning • Transport • Planning Research, Dortmund and Dresden
- IVU – Traffic Technologies AG, Berlin
- Bureau for Urban Projects, Leipzig

Since reunification the degree of motorization and the distances travelled for shopping and leisure have nearly reached the same level in West and East Germany. At the same time the usage of public transport, cycling and walking in Eastern-Germany has been decreasing while environmental impacts caused by transport have been increasing. The environmentally friendly development of shopping and leisure mobility which cause more than a half of all travelled kilometres is a crucial factor for sustainable mobility. Case studies within the pilot project of the Federal German Environmental Agency should reveal the opportunities and limitations of structuring an environmentally friendly leisure and shopping mobility. The pilot project analysed the initial conditions of shopping and leisure transport in the regions of Halle/Saale and Leipzig (*Analysis*). In co-operation with local actors, concepts for an environmentally friendly shopping and leisure mobility were developed (*Concept*) and first steps for testing the implementation of several projects have been taken (*Realisation*). Recommendations should be formulated referring to the results of the case studies (*Generalisation*). Areas to be examined were the destination of shopping and leisure in Leipzig as well as the source of shopping and leisure mobility in a neighbourhood in Halle/Saale. Traditional leisure activities for the region like time spent in urban allotments were looked at as well as new leisure trends like mega-leisure-facilities. Also the development of the city centres, the district centres and the large shopping centres on green-field sites were looked at and their relationship to each other regarding conflicting interests was examined. Action approaches focused on the spatial structure of shopping and leisure facilities and on the possibilities of shifting transport to environmentally friendly transport modes. The aspects of changes to transport behavioural were focused on in the neighbourhood of Halle/Saale. The possibilities for developing a car-reduced residential area were analysed.

# 1 Einführung

## 1.1 Anlass und Problemhintergrund

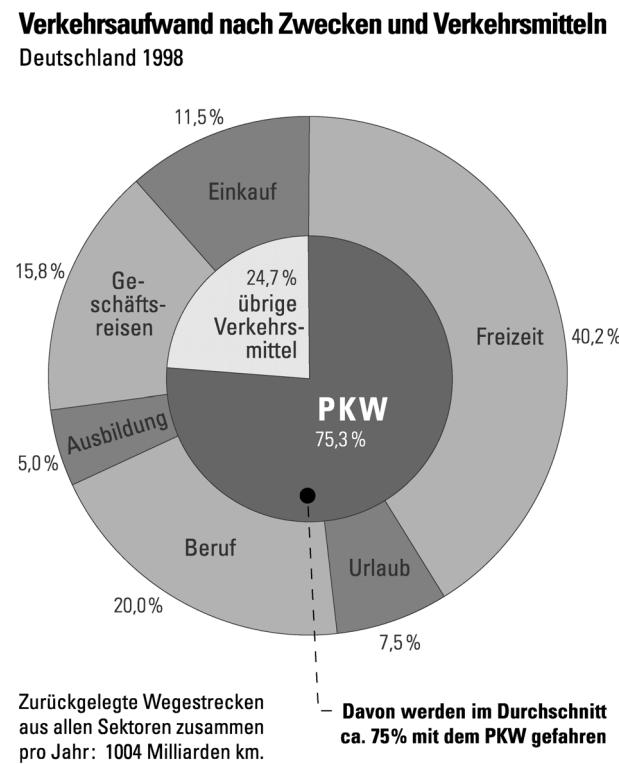
Einkaufs- und Freizeitverkehre zeigen im zeitlichen Verlauf eine Tendenz zu einem immer stärker, auf den privaten Pkw ausgerichtetes Verkehrsverhalten. Die Aufteilung des Verkehrsaufwandes nach Verkehrszielen zeigt, dass der Freizeitverkehr mit rund 40 Prozent unter den aufgeführten Verkehrszielen den größten Anteil einnimmt und ihm schon deshalb ein hoher Stellenwert auf die gesamte Verkehrsentwicklung zukommt. In den vorliegenden Trends und Prognosen für das Jahr 2010 werden in der Freizeitmobilität weiterhin überdurchschnittliche Zuwachsraten erwartet<sup>1</sup>. Der Einkaufsverkehr nimmt mit fast 12 Prozent hinter dem Berufsverkehr und Geschäftsreiseverkehr mit 11,5 Prozent den vierten Rang beim Verkehrsaufwand ein. Dies ist insofern von Bedeutung, als das Einkaufen, insbesondere der Einkauf des täglichen Bedarfs, traditionell eher auf die Wohnumgebung orientiert ist, die Angebotsseite jedoch seit Jahren durch Monopolisierung und Großfilialisierung geprägt ist. Weitere räumliche Verschiebungen zugunsten großflächiger Einzelhandelseinrichtungen in nicht integrierte periphere Lagen sind zu erwarten. Diese Einrichtungen sind auf Grund ihrer Lage und ihres Angebotes an Parkplätzen auf den privaten Pkw ausgerichtet.

Diese Entwicklungen mit ihren problematischen Folgen für Umwelt und Mensch und Stadt- und Regionalentwicklung werden einerseits durch das Mobilitätsverhalten der Menschen und andererseits durch das Angebot an Freizeiteinrichtungen und Einkaufsgelegenheiten bedingt. Die Folgen wachsender Verkehrsströme für Einkauf und Freizeit sind insbesondere die steigende Flächeninanspruchnahme und der wachsende Energieverbrauch, die Zerschneidung von Landschaften und Siedlungen durch die Straßeninfrastruktur und die großflächigen Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen, die lokalen beziehungsweise regionalen Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe und nicht zuletzt der Ausstoß klimawirksamer Gase, beispielsweise von CO<sub>2</sub>.

---

<sup>1</sup> Götz, Loose, Schuber, 2001, S. 22

Abbildung 1: Verkehrsaufwand nach Zwecken und Verkehrsmitteln



Quelle: Wuppertal Institut nach Verkehr in Zahlen 2000

Die Einzelhandelsbranche und die Freizeitindustrie stellen aufgrund ihres Umsatzes und ihres Arbeitsplatzangebotes für Städte und Regionen einen erheblichen Wirtschaftsfaktor dar. Aus ökologischen Gesichtspunkten sollen die umweltverträglichere Mobilität von Kunden und Besuchern und aus wirtschaftlichen Gründen die Standorte für Einkaufen und Freizeit, die gut mit den relativ umweltverträglichen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erreichbar sind, gestärkt und gefördert werden.

### 1.1.1 Einkaufsverkehr

Bei der Aktivität „Einkaufen“ ist vor allem zwischen dem relativ häufigen Einkauf für den täglichen Bedarf (Lebensmittel, Drogeriewaren und so weiter) und dem eher selteneren Einkauf für den gehobenen, aperiodischen Bedarf zu unterscheiden. Zusätzlich ist eine Differenzierung zwischen dem zwingend erforderlichen Versorgungseinkauf und dem eher der Freizeitgestaltung zuzurechnenden Erlebniseinkauf zweckmäßig.

Der alltägliche Versorgungseinkauf wird meist von Frauen je nach Geschäftsangebot dezentral, also wohnortnah beziehungsweise stadtteilorientiert, erledigt. Allerdings haben Veränderungen der ökonomischen Rahmenbedingungen und des Konsumverhaltens der Kunden eine Einkaufsentwicklung befördert, die inzwischen immer mehr von großflächigen mit einer hohen Produktpalette ausgestatteten Einkaufseinrichtungen einiger weniger Marktführer geprägt ist. Eine markante Zunahme ist bei dem auf Preiswürdigkeit und Schnelligkeit orientierten Versorgungseinkauf zu verzeichnen sowie bei dem eher freizeitorientierten Erlebniseinkauf.

Die Geschäfte liegen je nach Flächenbedarf und -angebot sowohl in den Wohngebieten beziehungsweise in den Stadtteilen als auch als nicht-integrierte Einrichtungen am Stadtrand.

Mit einem großen Angebot an innenstadtrelevanten Sortimenten, besonders konkurrenzfähigen Preisen und einer relativ schnellen autoorientierten Erreichbarkeit sowie durch einrichtungsnahe, gebührenfreie Parkplätze stellen sie eine erhebliche Konkurrenz zum traditionellen Einzelhandel in den Stadtteil- und Nebenzentren und den Innenstädten dar, die meist gut mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu erreichen sind.

*Abbildung 2: Der autoorientierte Großeinkauf*



Quelle: Wuppertal Institut

gleichsweise häufig mit anderen Aktivitäten gekoppelt und damit oft „nebenbei“ erledigt.

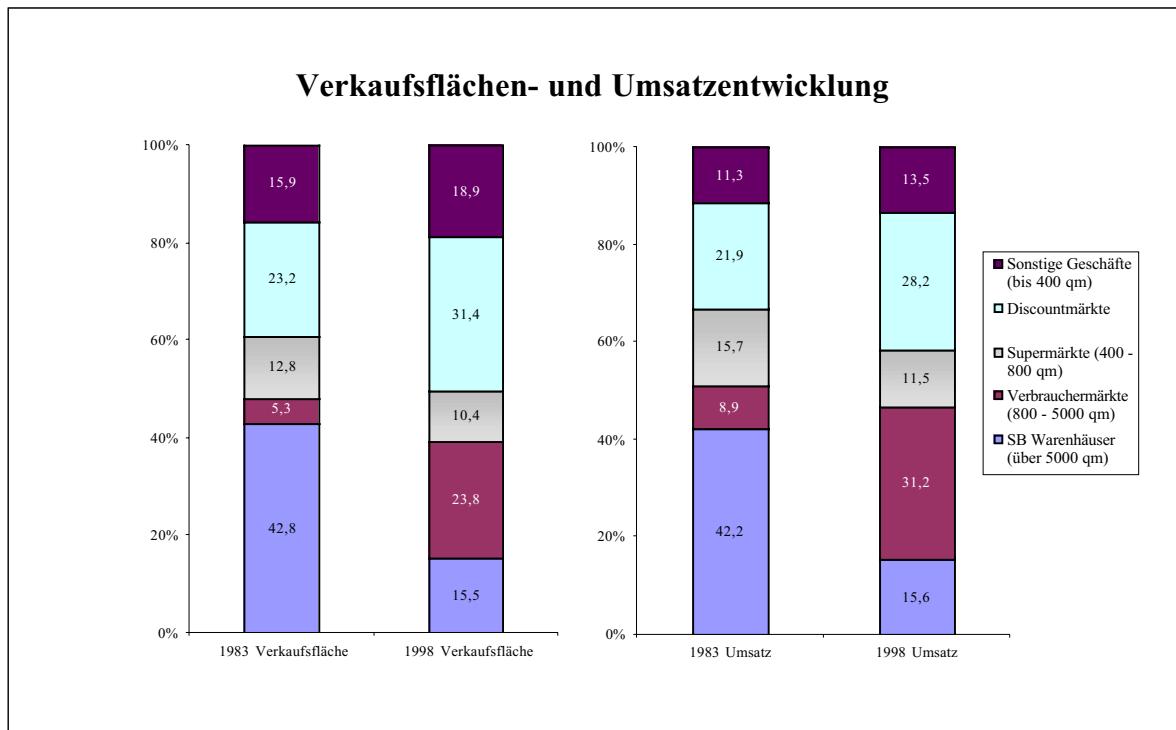
Den Wandel der Angebotsstruktur im deutschen Einzelhandel belegen Indikatoren wie Einzelhandelsumsatz und Verkaufsflächenentwicklung aus den Jahren 1983 und 1998.<sup>2</sup> Die Bedeutung von großflächigen Verbrauchermärkten und Discountermärkten hinsichtlich Fläche und Umsatz ist gestiegen, während der Stellenwert der SB-Warenhäuser zurückgegangen ist.

Autoorientierte periphere Standorte befördern ein Einkaufsverhalten, das sich im Wesentlichen auf einen wöchentlichen Großeinkauf unter Nutzung des Automobils als „rollende Einkaufsstüte“ orientiert. Nur kleine Ergänzungseinkäufe von Frischeartikeln (Brot, Milch, Obst und Gemüse und so weiter) in darauf ausgerichteten Nachbarschaftsgeschäften im Wohnstadtteil oder als sogenannte „Koppelungsaktivitäten“ werden unterwegs zum Beispiel auf dem Rückweg von der Arbeitsstelle oder auf dem Weg zur Kindertagesstätte durchgeführt. Einkaufen wird vergleichsweise häufig mit anderen Aktivitäten gekoppelt und damit oft „nebenbei“ erledigt.

<sup>2</sup>

BVL, 1999 S. 71-73 in Läpple, 2000

Abbildung 3: Einzelhandelsumsatz und Verkaufsflächenentwicklung von 1983 und 1998



Quelle: Bundesverband des Deutschen Lebensmittelhandels 1999 in Läpple, 2000, S. 11f

Diese Veränderung in Struktur und Standortgefüge auf der Angebotsseite und die dadurch veränderte Verkehrsmittelnutzung im Einkaufsverkehr verdeutlichen die verkehrsbezogenen Daten zum Einkaufsverkehr. Sie belegen eine Zunahme des MIV von 1976 bis 1998 um 9,2 Prozent und einen deutlichen Rückgang des Fußverkehranteils um 11,5 Prozent belegen. 1998 wurden 42,6 Prozent aller Einkaufswege mit dem MIV zurückgelegt (1976: 33,4 %), 37,7 Prozent zu Fuß (1976: 49,2 %), der Rest mit dem Rad (10 %) beziehungsweise dem ÖPNV (9 %). Die mit dem MIV zurückgelegten Wegstrecken erzeugten 1998 zusammengerechnet 71,3 Prozent des Verkehrsaufwandes in Kilometern, der ÖPNV 17,1 Prozent, der Fuß- und Radverkehr fällt mit zusammengerechnet knapp 11,6 Prozent des Verkehrsaufwandes weniger ins Gewicht.<sup>3</sup> In Betrachtung der verkehrlichen Umweltbilanz unterschiedlicher Einkaufsstandorte entstehen durch den Einkaufs- und Lieferverkehr zum Beispiel beim Saale Park – einem nicht-integrierten Einkaufszentrum in der Region Halle / Leipzig – ca. 7 kg CO<sub>2</sub> pro Besucher. Dieser Wert liegt um ca. 175 Prozent über dem der Leipziger Innenstadt (nur 2,9 kg CO<sub>2</sub>/Besucher\*Tag)<sup>4</sup>.

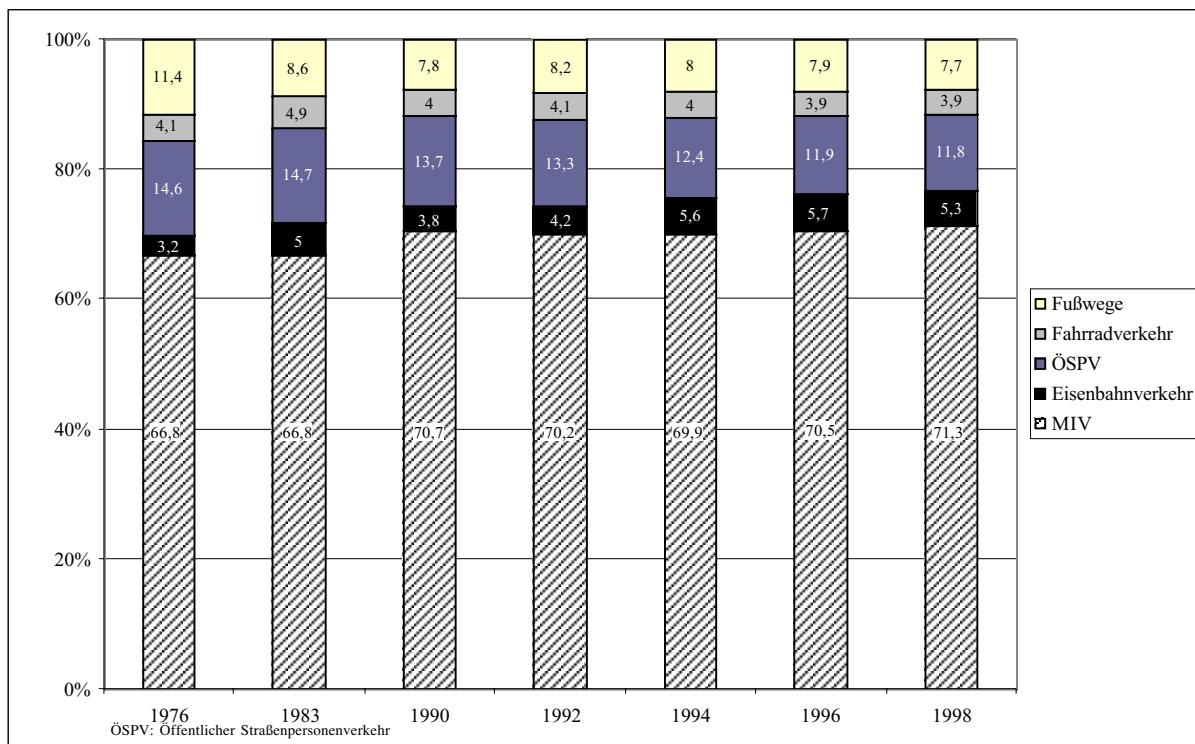
<sup>3</sup>

Verkehr in Zahlen, 2000

<sup>4</sup>

Planersocietät, IVU AG, 1999, S. 140

Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split von 1976 bis 1997 im Einkaufsverkehr



Quelle: Wuppertal Institut nach Verkehr in Zahlen 2000

### 1.1.2 Freizeitverkehr

Für die Frage, was Freizeit ist und was nicht, gibt es inzwischen eine große Anzahl ganz unterschiedlicher Definitionen und Erklärungsansätze. Dem vielfältigen Aktivitätenmuster von Freizeit werden Ansätze nicht gerecht, die Freizeit zur reinen Restgröße von Erwerbsarbeitszeit erklären. Außerdem ist der Begriff Freizeit zur Reproduktionsarbeit, zu Haushalts- und Familienverpflichtungen oder sonstigen verpflichtenden Tätigkeiten, abzugrenzen. Meist wird deshalb zwischen Obligations- und Reproduktionszeit unterschieden<sup>5</sup>.

Die Unschärfe des Freizeitbegriffs setzt sich zwangsläufig bei der Betrachtung von Freizeitmobilität fort. Das statistische Datenmaterial in der alljährlichen Veröffentlichung „Verkehr in Zahlen“ des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung weist für den Bereich

<sup>5</sup>

Hautzinger (1997, S. 54 f) schreibt hierzu:

„In der sogenannten Zeitbudget-Forschung werden die Zeitverwendungsarten folgendermaßen differenziert:

1. Arbeitszeit, d. h. Zeit für bezahlte und/oder unbezahlte Tätigkeiten zur Existenzsicherung,
2. Obligationszeit, d. h. Zeit für die Tätigkeiten, die im Rahmen der Bewältigung des Alltagslebens erledigt werden müssen,
3. Reproduktionszeit, d. h. Zeit für die Tätigkeiten zur Erhaltung der Leistungs- und Arbeitsfähigkeit,
4. Freizeit, d. h. Zeit für selbstbestimmte und individuell gestaltete Tätigkeiten“.

Freizeit (ähnlich der Begriffsdefinition) erhebliche empirische Unsicherheiten auf. „Freizeit“ wird hier als Restgröße definiert, unter der alles das zusammengefasst wird, was nicht zu Beruf, Ausbildung, Geschäfts-/Dienstreise, Einkauf oder Urlaub gezählt wird.

Bei diesem „Freizeitverkehr“ werden die Freizeitaktivitäten erfasst, die außerhalb des Hauses stattfinden, und unabhängig von dem gewählten Verkehrsmittel, Freizeitmobilität erzeugen. Untersuchungen der Deutschen Gesellschaft für Freizeit zeigen, dass Aktivitäten wie Freundes-, Bekannten- und Verwandtenbesuche sowie das klassische Spazierengehen als Freizeitaktivität außer Haus häufig ausgeübte Aktivitäten sind.<sup>6</sup> Diese beiden exemplarischen Freizeitaktivitäten unterscheiden sich jedoch insofern voneinander, als die Freundes-, Bekannten- und Verwandtenbesuche häufig mit dem MIV und auch über lange Strecken durchgeführt werden und somit in bedeutendem Maße zum motorisierten Freizeitverkehrsaufwand beitragen. Der häufig, oft täglich unternommene Spaziergang hingegen wird zu einem nennenswerten Teil in der unmittelbaren Wohnumgebung durchgeführt, d. h. unmotorisiert und trägt damit weniger zur Umweltbelastung bei. Soweit der Spaziergang an wohnungsfernen Orten, zum Beispiel am Strand oder im Stadtwald durchgeführt wird, erzeugt er aber durchaus in nennenswertem Maße motorisierten Verkehrsaufwand und damit verbundene Umweltbelastungen.

*Abbildung 5: Picknick im Grünen – oft im Stadtwald – oft mit dem Auto*



Quelle: Wuppertal Institut:

In Deutschland sind im Jahr 1998 laut Verkehr in Zahlen<sup>7</sup> etwa die Hälfte aller Freizeitwege mit dem MIV (52 %) zurückgelegt worden, ein knappes Drittel zu Fuß (32 %), der Rest mit dem Rad (10 %) beziehungsweise dem ÖPNV (6 %). Die motorisiert zurückgelegten Wegstrecken haben zusammengerechnet 93 Prozent des Verkehrsaufwandes in Kilometern (MIV 81 %, ÖPNV 12 %) erzeugt, die Fußwege haben nur mit

4 Prozent zum Verkehrsaufwand in der Freizeit und der Radverkehr lediglich mit 3 Prozent beigetragen.<sup>8</sup>

Einflussfaktoren auf die Freizeit und die Freizeitmobilität sind neben den unterschiedlichen Lebensstilen und -vorlieben, dem verfügbaren Einkommen und der verfügbaren Zeit auch die

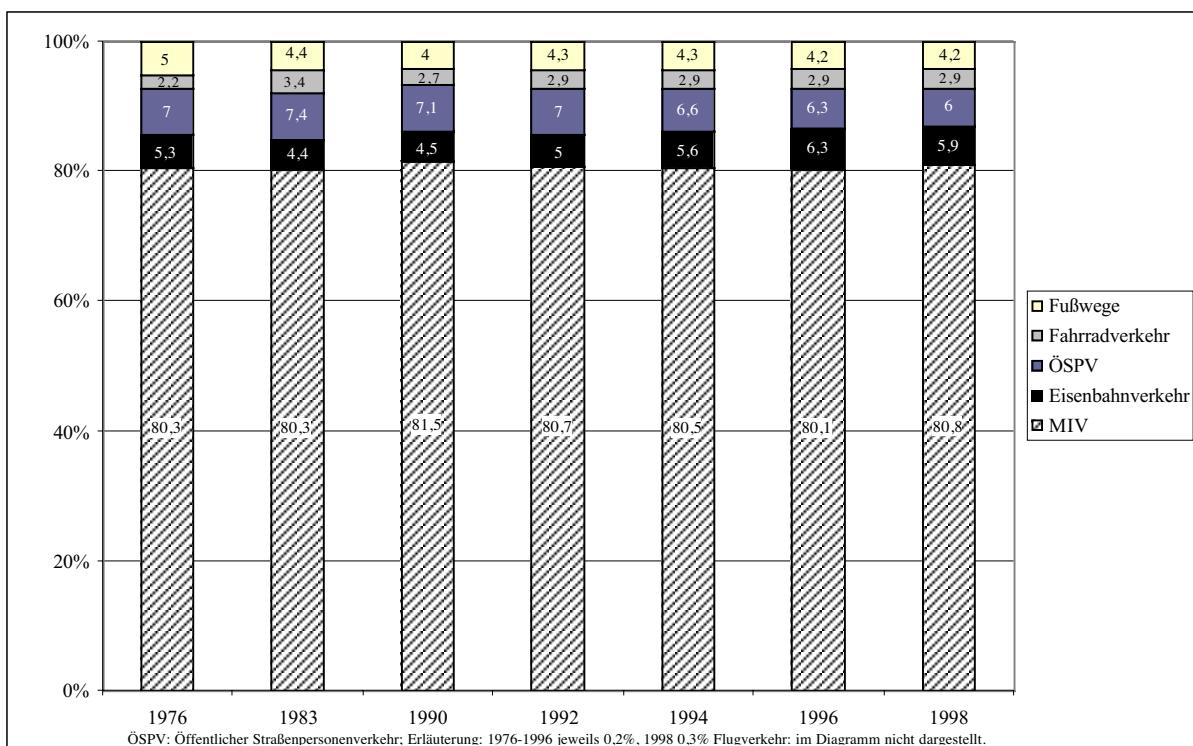
<sup>6</sup> Deutsche Gesellschaft für Freizeit, 1998, S. 42

<sup>7</sup> In Deutschland wurden mit dem MIV in 1998 insgesamt 325,9 Milliarden Personen-km für Freizeitzwecke zurückgelegt. Einwohnerbezogen sind dies 3972,6 Kilometer.

<sup>8</sup> Verkehr in Zahlen, 2000

Freizeittrends. Seit Jahren vollzieht sich ein Strukturwandel in der Freizeitinfrastruktur. Der Trend geht zur Errichtung von Freizeitgroßanlagen mit hoher Unterhaltungs- und Erlebnisorientierung (vorzugsweise am Rande von Großstädten oder im Einzugsbereich von Ballungsräumen). Ein weiteres Merkmal ist die Kommerzialisierung der Freizeit. Nach aktuellen Untersuchungen des Freizeitverkehrs in Deutschland erzeugt zum Beispiel allein der Freizeitpark „Phantasialand“ bei Brühl mit einem Verkehrsaufkommen von 611 Mio. Kilometern einen Anteil von 0,2 Prozent des gesamtdeutschen Freizeitverkehr.<sup>9</sup>

Abbildung 6: Entwicklung des Modal Split von 1976 bis 1997 im Freizeitverkehr



Quelle: Wuppertal Institut nach Verkehr in Zahlen 2000

## 1.2 Ziel des Modellvorhabens

Die Belastungen aus dem Einkaufs- und Freizeitverkehr sollen – entgegen der bisherigen und absehbaren Trendentwicklung – auf lokaler, regionaler und globaler Ebene mittel- bis langfristig reduziert werden. Ziel des UBA-Modellvorhabens von September 1997 bis März 2001 war es, anhand von ausgewählten, für die Einkaufs- und Freizeitverkehrsentwicklung relevanten Einzelthemen Forschungsbeiträge über die Möglichkeiten und Grenzen den Anteil motorisierter Einkaufs- und Freizeitwege zu reduzieren und die Nutzung des

<sup>9</sup> Götz, Loose, Schuber, 2001, S. 29

Umweltverbundes zu fördern – um so einen umweltschonenderen Einkaufs- und Freizeitverkehr zu ermöglichen – zu erarbeiten.

Folgende Fragestellungen haben im Modellvorhaben im Mittelpunkt der Betrachtung gestanden:

#### **Leitfragen des Modellvorhabens**

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| <b>1 Analyse</b>           | Welche räumlichen Entwicklungen und Verhaltensaspekte liegen im Untersuchungsraum den aktuellen Trends im Einkaufs- und Freizeitverkehr zugrunde? |
| <b>2 Konzept</b>           | Was sind vorstellbare und praktikable Lösungsansätze zur Reduzierung der Umweltbelastungen im Einkaufs- und Freizeitverkehr?                      |
| <b>3 Umsetzung</b>         | Wie sind die Möglichkeiten und Grenzen einer erfolgreichen Umsetzung einzuschätzen ?  |
| <b>4 Verallgemeinerung</b> | Welche Erkenntnisse sind über den Untersuchungsraum hinaus für andere Standorte und Beispiele von Bedeutung?                                      |

### **1.3 Die Modellregion Halle / Leipzig**

Das Modellvorhaben wird am Beispiel der Städte Halle und Leipzig konkretisiert. Im Umland der beiden Städte entstanden nach der Wiedervereinigung überdurchschnittlich viele großflächige, nicht-integrierte Einkaufszentren, im großen Umfang mit zusätzlichen Freizeit- und Erlebnisangeboten. Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der räumlichen Verlagerung von Arbeitsstätten und Gewerbe, von Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten aus den Städten heraus in die Region ist auch der Prozess der Wohnsuburbanisierung eingeleitet worden. Diese Umkehrung in der Abfolge des Suburbanisierungprozesses stellt eine ostdeutsche Besonderheit im Vergleich zu Westdeutschland dar.

Diese Entwicklung hat in Kombination mit der nachholenden privaten Motorisierung und der Verfestigung neuer Gewohnheiten hinsichtlich Mobilität und Konsum den motorisierten Straßenverkehr in den Städten und der Region stark ansteigen lassen. Die wünschenswerte Entwicklung und Aufwertung der Kernstädte Halle und Leipzig und deren Stadtteilzentren als die traditionellen Mittelpunkte für Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und Freizeit wurden durch die wachsende Konkurrenz in der Region erschwert.

Das Modellvorhaben zum Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig setzte 1997 zu einem Zeitpunkt ein, als sich bereits nach westdeutschem Vorbild sowohl räumliche als auch verkehrlich verkehrsintensive und MIV-orientierte Strukturen heraus-

gebildet hatten. Die Region Halle / Leipzig steht dabei beispielhaft für die verkehrsbezogene Gesamtentwicklung in Ostdeutschland nach der Wiedervereinigung. In der Tendenz verringern sich die Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland; so betrug 1994 der Freizeit-Verkehrsaufwand der Ostdeutschen bereits fast vier Fünftel desjenigen der westdeutschen Bevölkerung. Die mit dem MIV zurückgelegten Fahrleistungen im Freizeitverkehr stiegen in Ostdeutschland von 1.115 km/Jahr im Jahr 1991 kontinuierlich auf 1.642 km in 1994 an, während sie in Westdeutschland seit 1990 leicht rückläufig sind (Westdeutschland, 1994: 2.254 MIV-km pro Einwohner)<sup>10</sup>.

### *Die Region Halle / Leipzig*

Zwischen Leipzig und Halle verläuft die Landesgrenze Sachsen/Sachsen-Anhalt. Beide Städte sind keine Landeshauptstädte, jedoch Verwaltungssitz eines Regierungsbezirks und spielen als die jeweils größte Stadt in ihrem Bundesland eine zentrale Rolle. Insgesamt wohnen in der Region etwa 1,5 Millionen Menschen, davon knapp 250.000 in Halle und fast 500.000 in Leipzig. Wie die beiden Bundesländer insgesamt sind auch diese beiden Städte von starker Abwanderung in andere Bundesländer sowie Nahwanderung in das Stadtumland geprägt. So hat die Stadt Halle in den letzten zehn Jahren rund ein Fünftel ihrer Einwohner verloren. Dies führt zu spezifischen Problemen wie z.B. dem Leerstand von über 15 Prozent der Wohnungen in Halle und beginnender Suburbanisierung in der Region.

*Abbildung 7: Grossräumliche Lage der Region Halle / Leipzig*



Quelle: Wuppertal Institut nach Diercke Weltatlas, 1992

Die Städte Halle und Leipzig prägen mit ihren kulturellen und wissenschaftlichen Einrichtungen seit Jahrhunderten ihr gemeinsames Umland und sind seit langem in einer Wirtschaftsregion verbunden: Das mitteldeutsche Braunkohlenrevier war in der DDR die wichtigste Bergbauregion und als Standort großer Fabriken der Chemieindustrie (z.B. Leuna-Werke, Buna-Werke, Chemie AG Bitterfeld, Filmfabrik Wolfen etc.) auch das bedeutendste Industriezentrum Ostdeutschlands. Nach der Wende im Jahr 1989 war die Region zunächst einem starken Rückgang der Industrie ausgesetzt, es folgte jedoch eine Stärkung des Baugewerbes und des Dienstleistungssektors.

In den letzten Jahren stellt die Bewältigung der ökologischen Schäden infolge des Braunkohleabbaus und der chemieindustriellen Großanlagen eine Herausforderung für die Region dar. Neben der landschaftlichen Problematik der aufgelassenen Tagebauflächen sind insbesondere die während der 90er Jahre weiter überdurchschnittlich hohe Luftverschmutzung<sup>11</sup> und die industriellen Altlasten die Konsequenzen aus der intensiven, nicht nachhaltigen Industrialisierung dieses Gebietes zu DDR-Zeiten. Nach der Wende kamen weitere Umweltbelastungen im städtischen Raum hinzu, wie die teilräumlich hohe verkehrsverursachte Lärm- und Abgasbelastung, erhöhtes Unfallrisiko

<sup>10</sup>

ebenda, S. 26

<sup>11</sup>

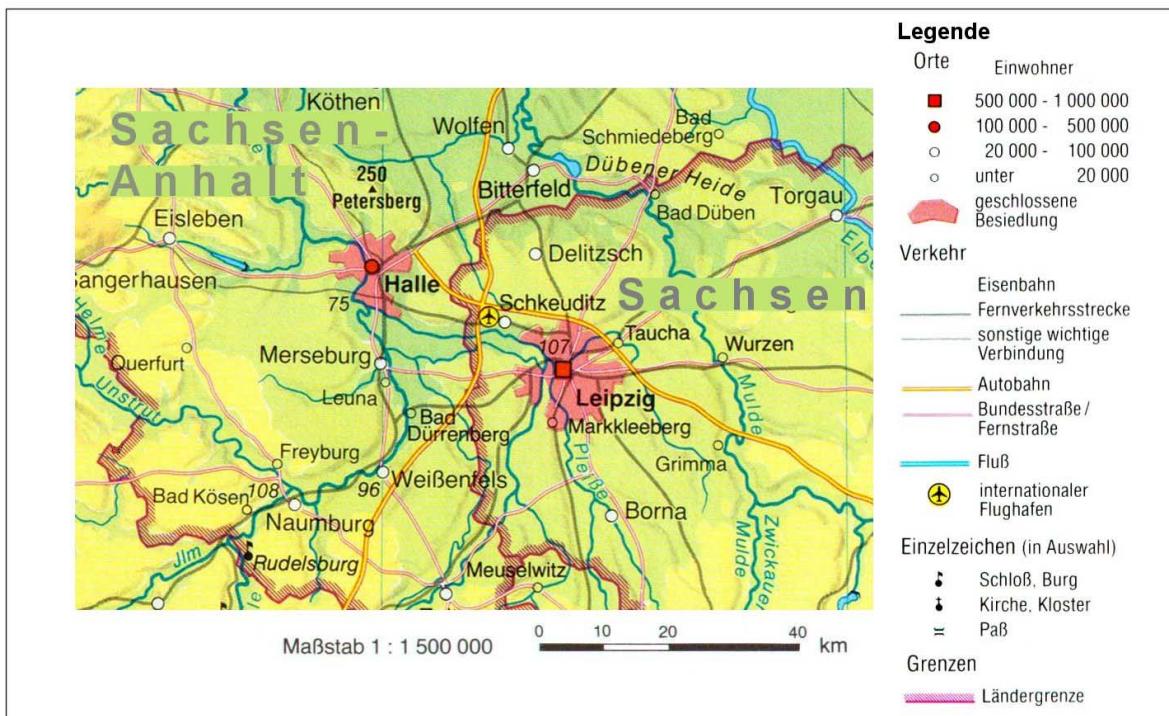
Laut Luftbelastungsindex Georisk von 1998 sind beide Städte erheblich belastet: Halle/Saale 2,21; Leipzig 2,82.

Der Einzelhandel in der Region Halle / Leipzig hat sich in den letzten zehn Jahren stark verändert. Insbesondere in den ersten Jahren nach der Wende sind sowohl in Leipzig als auch in Halle im suburbanen Raum städtebaulich kaum integrierte Einkaufszentren mit einer Verkaufsfläche von insgesamt mehr als einer Million Quadratmetern entstanden. Zum Teil sind diese Zentren nicht nur versorgungsorientiert, sondern eher erlebnisorientiert ausgerichtet, wie z.B. der Saalepark, der u.a. auch mit Gastronomie und einem Kino ausgestattet ist. In den letzten Jahren entstanden auch innerstädtisch große Einkaufsareale, wie z.B. in dem 1997 eröffneten Leipziger Hauptbahnhof mit 19.000 m<sup>2</sup> Handelsfläche sowie 2.000 m<sup>2</sup> Gastronomie. Mehrere weitere zumeist integrierte Einkaufszentren sind in Leipzig geplant. Mitte der 90er Jahre setzte auch in Halle eine verstärkte handelsbezogene Innenstadtentwicklung ein.

In Halle, Leipzig und Umgebung gibt es – abgesehen von einem gewissen Maß an Städte tourismus – kaum Fremdenverkehr und somit auch nicht die üblicherweise damit verbundene Freizeitinfrastruktur. Dennoch gibt es verschiedene Freizeitangebote in der Region. Zur Naherholung wird das Umland direkt am Strand genutzt. Traditionell existiert in dieser Gegend eine ausgeprägte Kleingarten- bzw. Datschenkultur. Allein in Leipzig gibt es derzeit mehr als 230 Kleingartenanlagen mit über 38.000 Parzellen.

Darüber hinaus sind verschiedene Gebiete in 50 bis 80 km Entfernung von den beiden Stadtzentren beliebte Freizeit- und Erholungsziele. In diesem Bereich befinden sich neben Naturerholungsgebieten verschiedene kulturelle Ausflugsziele sowie Badeseen und Spaßbäder. Eine Ausweitung dieser Angebote z.B. durch Eventparks und weitere Badeseen als Folgenutzung der aufgelassenen Tagebaugebiete ist geplant. Während die Integration als Wirtschaftsraum bereits weit vorangeschritten ist, bilden die Städte Leipzig und Halle kulturell allerdings bei weitem noch keine Einheit, vielmehr orientieren sich ÖPNV-Anbieter, Tageszeitungen und Tourismusorganisationen weiterhin an den Landesgrenzen und den separaten Einzugsgebieten der beiden Städte.

Abbildung 8: Die Region Halle / Leipzig



Quelle: Wuppertal Institut nach Diercke Weltatlas 1992

Das Umland der Städte Halle und Leipzig ist z.T. nur schwach durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen, so dass viele Freizeitstätten nicht oder nur schwierig per Bus und Bahn erreichbar sind. Überregional ist die Region verkehrlich gut angebunden, besitzt Anschlüsse an mehrere Autobahnen, verfügt über einen Flughafen mit einem Fluggastaufkommen von mehr als zwei Millionen Passagieren pro Jahr und ist über verschiedene Intercity- und Interregio-Verbindungen gut in das Schienennetz eingebunden.

	Halle/Saale	Leipzig
<b>Chronik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtrechte seit dem 12. Jahrhundert</li> <li>• Mitglied der Hanse ab dem 13. Jahrhundert</li> <li>• am 30.06.90 erfolgte der Zusammenschluß von Halle und Halle-Neustadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtrechte seit 1165</li> <li>• Messestadt seit 1497 (z.B. mit der Leipziger Buchmesse)</li> <li>• 1989 Zentrum der Opposition in der DDR</li> </ul>
<b>Bundesland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Land Sachsen-Anhalt (größte Stadt)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freistaat Sachsen (größte Stadt)</li> </ul>
<b>raumordnerische Bedeutung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oberzentrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oberzentrum</li> </ul>
<b>Einwohner</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 246.450 Einwohner (Stand 31.12.2000)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 518.182 Einwohner (Stand 31.12.2000)</li> </ul>
<b>Ausländeranteil</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3,2% (31.12.1999)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4,1% (31.12.1999)</li> </ul>
<b>Fläche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 135 km<sup>2</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 298 km<sup>2</sup> (Gebietsstand 01.01.2000)</li> </ul>
<b>Einwohnerdichte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.826 Einwohner/km<sup>2</sup> (31.12.2000)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.739 Einwohner/km<sup>2</sup> (31.12.2000)</li> </ul>
<b>Arbeitslosigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 21,5 Arbeitslose (30.9.1999)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 18,3% Arbeitslose (31.12.1999)</li> </ul>
<b>Schulden der Stadt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 554 Mio. DM (entspricht 2.188 DM/Einwohner) (31.12.1999)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.586 Mio. DM (entspricht 3.241 DM/Einwohner) (31.12.1999)</li> </ul>
<b>Bevölkerungs-rückgang</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• - 20,3% zwischen dem 30.06.1990 und dem 31.12.2000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• - 6,1% zwischen dem 31.12.1989 und dem 31.12.1999<sup>12</sup></li> </ul>
<b>Wohnungsleerständ e</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ca. 26.600 leerstehende Wohnungen (18% aller Wohnungen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ca. 60.000 leerstehende Wohnungen (19% aller Wohnungen)</li> </ul>
<b>Motorisierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 377 Pkw/1.000 Einwohner (01.07.2000)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 376 Pkw/1.000 Einwohner (01.07.2000)</li> </ul>
<b>Wirtschaft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chemie-, Elektro- und Genussmittel- und vor allem Maschinenbauindustrie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vor allem Maschinenbau-, Textil-, Elektro- und Lebensmittelindustrie</li> <li>• zahlreiche Verlage und Druckereien</li> <li>• Finanzwesen</li> <li>• Leipzig verfügt über die älteste Messe Deutschlands, die seit 1996 in dem modernsten Messegelände Europas angesiedelt ist.</li> </ul>
<b>Wirtschaftssektoren</b> (jeweils nach Anzahl der sozial-versicherungs-pflichtig Beschäftigten)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,6% Land- und Forstwirtschaft, Fischerei</li> <li>• 11,8% verarbeitendes Gewerbe, Energie- und Wasserversorgung, Bergbau</li> <li>• 9,7% Baugewerbe</li> <li>• 9,3% Handel</li> <li>• 9,0% Verkehr und Nachrichtenübermittlung</li> <li>• 2,0% Kreditinstitute und Versicherungsgewerbe</li> <li>• 4,2% Organisationen ohne Erwerbszwecke und private Haushalte</li> <li>• 17,8% Gebietskörperschaften und Sozial-versicherungen</li> <li>• 35,5% sonstige öffentliche und private Dienstleistungen (30.06.1998)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,5% Land- und Forstwirtschaft, Fischerei</li> <li>• 11,0% verarbeitendes Gewerbe Energie- und Wasserversorgung, Bergbau</li> <li>• 13,3% Baugewerbe</li> <li>• 12,3% Handel</li> <li>• 6,5% Verkehr und Nachrichtenübermittlung</li> <li>• 4,6% Kreditinstitute und Versicherungsgewerbe</li> <li>• 16,9% Grundstücks- und Wohnungswesen</li> <li>• 7,4% öffentliche Verwaltung, Verteidigung und Sozialversicherung</li> <li>• 27,6% sonstige öffentliche und private Dienstleistungen (30.06.1999)</li> </ul>
<b>Wissenschaft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• seit 1694 Universitätsstadt</li> <li>• daneben existieren Hochschulen für Kunst und Design sowie Kirchenmusik</li> <li>• seit 1992 Max-Planck-Institut für Mikrostrukturphysik</li> <li>• Fraunhofer Institut für Werkstoffmechanik</li> <li>• einer der Standorte des Umweltforschungszentrums UFZ befindet sich in Halle.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• seit 1409 Universitätsstadt</li> <li>• heute mit TH, PH, Hochschulen für Musik, Theater sowie Graphik und Buchkunst</li> <li>• Sitz verschiedener Forschungsinstitute wie z.B. des Umweltforschungszentrums UFZ Leipzig-Halle der Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren</li> </ul>
<b>Kultur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Händel-Festspiele seit 1952</li> <li>• zahlreiche Museen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leipzig ist traditionell ein kulturelles Zentrum u.a. mit Sitz des Thomanerchores und des Gewandhausorchesters.</li> </ul>

<sup>12</sup> Hierbei ist zu beachten, dass in den 90er Jahren zahlreiche umliegende Gemeinden eingemeindet wurden. Allein am 01.01.99 wurden Leipzig ca. zehn Gemeinden mit etwa 50.000 Einwohnern hinzugefügt. Die Einwohnerzahl des ursprünglichen Stadtgebietes von Leipzig ist insofern wesentlich stärker gesunken.

## 1.4 Arbeitsansatz des Modellvorhabens

Für das Modellvorhaben wurden für die Städte und die Region relevante Themen zum Einkaufs- und Freizeitverkehr ausgewählt. Für den Freizeitverkehr wurde ausschließlich die außer Haus verbrachte Freizeit mit dem räumlichen Schwerpunkt auf wohnort-, stadt- und regionsbezogene Aktivitäten betrachtet. Kurzreisen und Fernreisen sowie der Urlaubsverkehr waren nicht Gegenstand des Projektes, obgleich sie für die Ist-Situation und die erwartete Tendenz entwickelung bezüglich der in der Freizeit zurückgelegten Personenkilometer maßgeblich sind<sup>13</sup>. Beim Einkaufen wurden sowohl der tägliche Einkauf als auch der Innenstadt- und Wochenendeinkauf betrachtet.

Die vier strategischen Leitlinien – *Verkehrsvermeidung* – *Verkehrsverlagerung* auf relativ umweltschonendere Verkehrsmittel – *Verbesserung* des Verkehrsablaufes und *Verkehrsverhaltensänderung* – bilden die grundlegenden Ausgangspunkte bei der Entwicklung der konzeptionellen Leitlinien für eine umweltschonendere Mobilitätsorganisation in den einzelnen Teilprojekten.

Unter *Verkehrsvermeidung* ist neben dem Wegfall von Wegen auch das Verkürzen von Wegen sowie das Rationalisieren von Wegeketten zu verstehen. An diesem Ansatz orientiert sich zum Beispiel das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“. Als *Verkehrsverlagerung* bezeichnet man die Strategie, die anfallenden Wege mit möglichst umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen. Hierbei geht es vor allem darum, mit Push- und Pull-Maßnahmen den Anteil des MIV am Modal Split bei Wegezahl und Verkehrsaufwand weitestgehend auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern. Die *Verbesserung* des Verkehrs bezieht sich in erster Linie auf die Erhöhung der Verträglichkeit des verbleibenden Kfz-Verkehrs für das räumliche Umfeld. Dies wird üblicherweise durch eine Optimierung am Fahrzeug und des Verkehrsflusses, zumeist durch technische Maßnahmen, erreicht. Diese drei erstgenannten Strategien stellen in vielen Bereichen die Voraussetzung zur Erzielung von *Verhaltensänderungen* dar. Die Verkehrsteilnehmer werden durch die Verbesserung der verkehrlichen und räumlichen Rahmenbedingungen motiviert und teilweise erst in die Lage versetzt, ihr Verkehrsverhalten umweltgerechter ausrichten zu können<sup>14</sup>. Public Awareness Kampagnen als zentrales Instrument der so genannten „soft policies“ können ein umweltorientiertes Verkehrsverhalten der angesprochenen Zielgruppen fördern.

Der Schwerpunkt im Modellvorhaben lag dabei in der Betrachtung der Siedlungsstruktur, des Modal-Split des Umweltverbundes und des Aspekts der Verkehrsverhaltensänderung. Die Verbesserung des Verkehrsablaufes ist thematisch und praktisch nicht behandelt worden.

---

<sup>13</sup>

ebenda, S. 21f

<sup>14</sup>

Petersen, Schallaböck, 1995, S. 264 ff.

Mit dem Vorhaben sollten neue Erkenntnisse über die Möglichkeiten und Grenzen einer umweltschonenderen Gestaltung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs gewonnen werden. Ansatzpunkte dieser Untersuchungen und der anschließenden Maßnahmenentwicklung waren zum einen die Infrastruktureinrichtungen für das Einkaufen und die Freizeit in den beiden Städten Leipzig und Halle und der Region (Zielperspektive) und zum anderen ein Wohngebiet und Haushalte, exemplarisch betrachtet in einem Hallenser Stadtteil (Quellperspektive).

Die Aufgabe des Vorhabens bestand im einzelnen darin, anhand der ausgewählten Einzelbeispiele nach der Untersuchung der jeweiligen Ausgangsbedingungen vorhandene Ansätze und Themen zu einer umweltverträglicheren Freizeit- und Einkaufsmobilität aufzunehmen und neue Ansätze zu initiieren und gemeinsam mit den lokalen Projektpartnern machbare Handlungsstrategien und Konzepte zu entwickeln. Die ersten Umsetzungsschritte wurden beratend begleitet, wobei die Gestaltungsmöglichkeiten und Gestaltungsgrenzen augelotet und die Entwicklungsprozesse moderiert wurden. Außerdem wurden die dabei gewonnenen Einzelerfahrungen über die lokalen Einzelprojekte hinaus auf ihre Machbarkeit hin untersucht. Die Einzelprojekte unterscheiden sich voneinander bezüglich der Gewichtung des Themas, des Ansatzes und der Zielrichtung. In einigen Teilprojekten standen die Analyse, die Methoden- und Instrumentenentwicklung im Vordergrund in anderen, eher praxisorientierten Teilprojekten die Möglichkeiten einer konkreten Umsetzung.

Da in einem kooperativen Verfahren mit den Akteuren vor Ort Lösungsmöglichkeiten erarbeitet wurden, war es den Teilprojekten gemeinsam, dass die Handlungsmöglichkeiten und –grenzen stark durch die lokalen Gegebenheiten der beiden Modellstädte geprägt waren. Auf den Umsetzungsebenen wurden entsprechend der Befunde, der Problemlagen und der Resonanz der Akteure spezifische Instrumente und Maßnahmen entwickelt. Lokale Unterstützung erfuhr das Vorhaben von den Stadtverwaltungen und Verkehrsbetrieben der Städte Halle und Leipzig sowie von Unternehmen, Organisationen, Initiativen und Schlüsselpersonen vor Ort, denen an dieser Stelle dafür ausdrücklich gedankt werden soll. Die praktische Projektarbeit wurde von ihnen nicht nur in Form von Datenbereitstellung, sondern auch durch kontinuierliche Dialoge und Präsentationsmöglichkeiten unterstützt.

## 1.5 Die Teilprojekte des Modellvorhabens

Die Auswahl der Themenfelder innerhalb der Untersuchungsschwerpunkte Einkaufs- und Freizeitverkehr wurde vor dem Hintergrund der in diesem Zeitraum bestehenden politisch-administrativen Ausgangsbedingungen in den beiden Städten und der Region zusammen mit den städtischen Akteuren getroffen. Leitgedanke war dabei insbesondere die spezifische Relevanz und Aktualität der Themen einerseits für die Stadt- und Regionalentwicklung in

Halle / Leipzig als auch deren Bedeutung für die Verkehrs- und Mobilitätsforschung andererseits.

Als für das Thema Einkaufsverkehr verkehrspolitisch relevante und aktuelle Teilvorhaben und Untersuchungsfelder wurden ausgewählt:

*Einzelhandelsentwicklung und Einkaufsmobilität in der Region:* Seit der Wende fand Anfang der neunziger Jahre, deutlich vor dem Beginn der Suburbanisierung des Wohnens, ein rascher und intensiver Suburbanisierungsprozess des Einzelhandels statt: Der großflächige Einzelhandel hat sich in großem Stile auf nicht integrierten autoorientierten Standorten am Stadtrand und im Stadtumland angesiedelt, erst später auch in städtebaulich integrierten städtischen Lagen; weitere Ergänzungen sind absehbar. Die relativ weiten Entfernungen der Geschäfte von den Wohnstandorten der Konsumenten erzeugen in großem Maße Einkaufsverkehr als motorisierten Individualverkehr mit den daraus resultierenden Umweltbelastungen. Die Analyse der regionalen Einzelhandelsentwicklung, der Einzelhandelsstruktur auf der Angebotsseite und der einzelhandelsrelevanten Entwicklungen auf der Nachfrageseite, und die daraus resultierende Einkaufsmobilität sollte zu Beginn des Forschungsvorhabens die wesentlichen Wirkungszusammenhänge und Entwicklungstrends als Grundlage für die einzelnen Teilprojekte skizzieren.

*Umweltbilanz für Einzelhandelstandorte:* Mit der Umweltbilanz für Einzelhandelstandorte sollte in dem Forschungsvorhaben erstmalig eine praxistaugliche Analysemethode entwickelt und für ausgewählte Anwendungsfälle in Leipzig erfolgreich erprobt werden, mit der die verkehrsbedingten Umweltauswirkungen verschiedener Einzelhandelsstandorte vergleichend erfasst und bewertet werden können. Die Methode sollte multidimensional mit aussagekräftigen, in der Planungspraxis verhältnismäßig leicht zu erhebenden Indikatoren (Emissionen und Immissionen verschiedener Luftschadstoffe, Lärm, Unfallrisiko und Flächeninanspruchnahme) unterschiedliche räumliche Wirkungsdimensionen (lokale, regionale und globale Umweltbelastungen) der Einkaufsmobilität betrachten.

*Strategien zum Umgang mit bestehenden großflächigen Einzelhandelseinrichtungen:* In diesem zentralen Teilprojekt sollten die möglichen raumplanerischen Strategien zum Umgang mit dem bestehenden großflächigen Einzelhandel auf der Grünen Wiese untersucht werden. Die Diskussion folgender Strategien standen im Mittelpunkt der planungs- und bauordnungsrechtlichen Untersuchung: a) nachholende Urbanisierung an den bestehenden nicht-integrierten Einzelhandelsstandorten durch Ausbau und Anlagerung weiterer Nutzungen (Wohnnutzung und Wohnfolgeeinrichtungen, Arbeitsplätze und Ausbildungsstätten, Freizeiteinrichtungen usw.) zu funktionsfähigen neuen Stadtteilen mit Mischnutzung und kurzen Wegen, b) Plafondierung und Rückbau der bestehenden Einzelhandelsstandorte, c) Verlangsamung und Lenkung des bislang immer noch ungebremsten Ansiedelungsprozesses.

*Ansatzpunkte zur Förderung der Innenstadt als Einkaufsstandort:* Im Modellvorhaben sollte als Gegengewicht zu den nicht-integrierten Einakufszentren die Cityentwicklung von Leipzig vor Ort kritisch begleitet und die kommunalen Akteure kontinuierlich beraten werden, mit welchen Schlüsselmaßnahmen die umweltschonendere Erreichbarkeit der Innenstadt als Einkaufsstandort weiter verbessert werden könnte. Folgende Handlungsstrategien wurden innerhalb dieses Teilvorhabens behandelt: a) Stärkung und Vermarktung von besonderen Standortchancen, b) Aufbau einer autoarmen Innenstadt, deren schrittweise Umsetzung in Leipzig 1997 beschlossen wurde. Die Komponenten der in Leipzig bereits umgesetzten Maßnahmen sollten in ihrer Bedeutung für eine umweltschonendere Einkaufsmobilität in der Leipziger City bewertet und unterstützt werden.

*Entwicklung der Stadtteilzentren als Einkaufsorte der kurzen Wege:* Im Wettbewerb der City mit der Grünen Wiese drohen die Nahbereichs- und Stadtteilzentren aus dem Blickfeld zu geraten, obwohl sie für die alltägliche Nahversorgung der umliegenden Wohnbevölkerung besonders wichtig sind und die Einkaufsmobilität dorthin auf kurzen Wegen relativ umweltschonend zu Fuß oder mit dem Rad ggf. auch mit Bussen und Straßenbahnen gestaltet wird. Bestehende Nahbereichszentren haben häufig Strukturschwächen und laufen Gefahr, zwischen Innenstadt und Grüner Wiese aufgerieben zu werden, so dass hier Handlungsbedarf der öffentlichen Hand besteht. Ihnen sollte innerhalb des Vorhabens mehr planerische Beachtung geschenkt werden, indem auf der Stadtteilebene a) der weitere Aufbau integrierter Stadtteilzentren, b) die Bestandverbesserung an einem Beispiel in Leipzig („Lindenauer Markt“) – wo im Dialog mit der Stadt und der lokalen Einzelhändlerschaft Vorschläge zur Bestandsverbesserung und Förderung der umweltschonenden Einkaufsmobilität entwickelt werden sollten – und c) ergänzende Maßnahmen in Wohngebieten zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Geschäfte betrachtet werden sollten.

Als für das Thema Freizeitverkehr verkehrspolitisch relevante und aktuelle Teilvorhaben und Untersuchungsfelder wurden ausgewählt:

*Freizeitmobilität in Leipzig:* Die Analyse der Freizeitmobilität in Leipzig auf der Grundlage einer repräsentativen Haushaltsbefragung und daraus entwickelte konzeptionelle Leitlinien sollte zu Beginn des Forschungsvorhabens die Grundlage für die einzelnen Teilprojekte bilden. In unterschiedlichen Bezugsräumen (vom Wohnquartier über Innenstadt und Kernstadt bis zu Stadtrand, Stadumland und Region) sollten ausgewählte Aspekte des Freizeitverkehrs vertieft werden. Vor allem sollte untersucht werden, von wie vielen Menschen wie häufig die wichtigsten außerhäusigen und damit verkehrsrelevanten Freizeitaktivitäten ausgeübt werden sowie welche Räume im Stadtgebiet bzw. in der Region mit welchem Verkehrsmittel dafür bevorzugt aufgesucht werden. Das Forschungsvorhaben sollte mit diesem Untersuchungsansatz den inneren Zusammenhang zwischen Freizeitaktivität, Raumbezug und Verkehrsmittelnutzung differenziert beleuchten, um so analog zur Umweltbilanz die verkehrsbedingten Umweltauswirkungen der unterschiedlichen Freizeitaktivitäten im

Sinne einer Ersteinschätzung qualitativ einzuschätzen. Dabei sollten insbesondere die aktivitätsspezifischen Mengeneffekte berücksichtigt werden, d.h. wie oft von wie vielen Menschen die einzelnen Freizeitaktivitäten ausgeübt werden.

*Förderung umweltschonender Freizeitmobilität im Wohnquartier:* Analyseergebnis zeigen, dass fast drei Viertel der Wohnbevölkerung ein bis zweimal im Monat und knapp die Hälfte fast täglich Spazieren gehen. Das Spazierengehen ist für sehr viele Menschen die wichtigste außerhäusige Freizeitaktivität, die bevorzugt im direkten Wohnumfeld des eigenen Stadtteils unternommen und dort zu Fuß begonnen wird. Aus Umweltsicht gilt es, diese Nahbereichsorientierung durch eine Attraktivierung des direkten Wohnumfeldes zu stärken. Damit kann auch der umweltbeeinträchtigenden Fernorientierung eines durchaus bemerkenswerten Teils der Spazierengehenden entgegengewirkt werden: Wenn das Spazierengehen an wechselnden Orten außerhalb des Wohnstadtteils oder im Stadtwald zunächst mit einer aufwändigen Autoanreise beginnt, verkehrt sich die für sich genommen sehr umweltschonende Freizeitaktivität Spazierengehen zur spürbaren Umweltbelastung. Den Prozess der zunehmenden Motorisierung in Ostdeutschland seit der Wiedervereinigung auf der Ebene der Stadtteile sollte das Teilvorhaben „Autoarmes Wohnen im Bestand“ aufnehmen. In einem langfristig angelegten Stadterneuerungsprozess sollte das Wohngebiet am Johannesplatz in der südlichen Innenstadt von Halle/Saale von einem im üblichen Maße autogeprägten Ausgangszustand mit der Zeit zu einem autoarmen oder sogar autofreien Wohnstadtteil entwickelt werden.

*Die Innenstadt als Freizeitstandort:* Ausgehend von den Überlegungen, dass die Leipziger Innenstadt ein wichtiger Bezugsraum für die Freizeitaktivitäten der Wohnbevölkerung ist, sollte in einem eigenen Teilprojekt exemplarisch anhand der Leipziger City zum ersten Mal gezielt die hohe Bedeutung der Innenstadt als Freizeitstandort wissenschaftlich analysiert werden. Hier findet für viele Menschen nicht nur der Einkaufsbummel und das Einkaufen statt - vielmehr werden in der City auch Kinos, Theater, Konzerte und Ausstellungen, Diskotheken und die gastronomischen Angebote aufgesucht.

*Freizeitgroßeinrichtungen – Zum Beispiel Diskotheken:* Weil – ähnlich wie bei der Entwicklung des großflächigen Einzelhandels – derzeit ein deutlicher Trend zur Entwicklung großmaßstäblicher, kommerzieller auf große Einzugsgebiete ausgerichtete Freizeitgroßeinrichtungen feststellbar ist, gewinnen Verkehrsplanungsstrategien auch für diese Freizeitinfrastruktur zunehmend an Bedeutung. Darum sollte dieses Themenfeld in einem eigenen Teilprojekt an zwei Discotheken in Leipzig (in peripherer und in innerstädtischer Lage) erstmalig genauer untersucht werden.

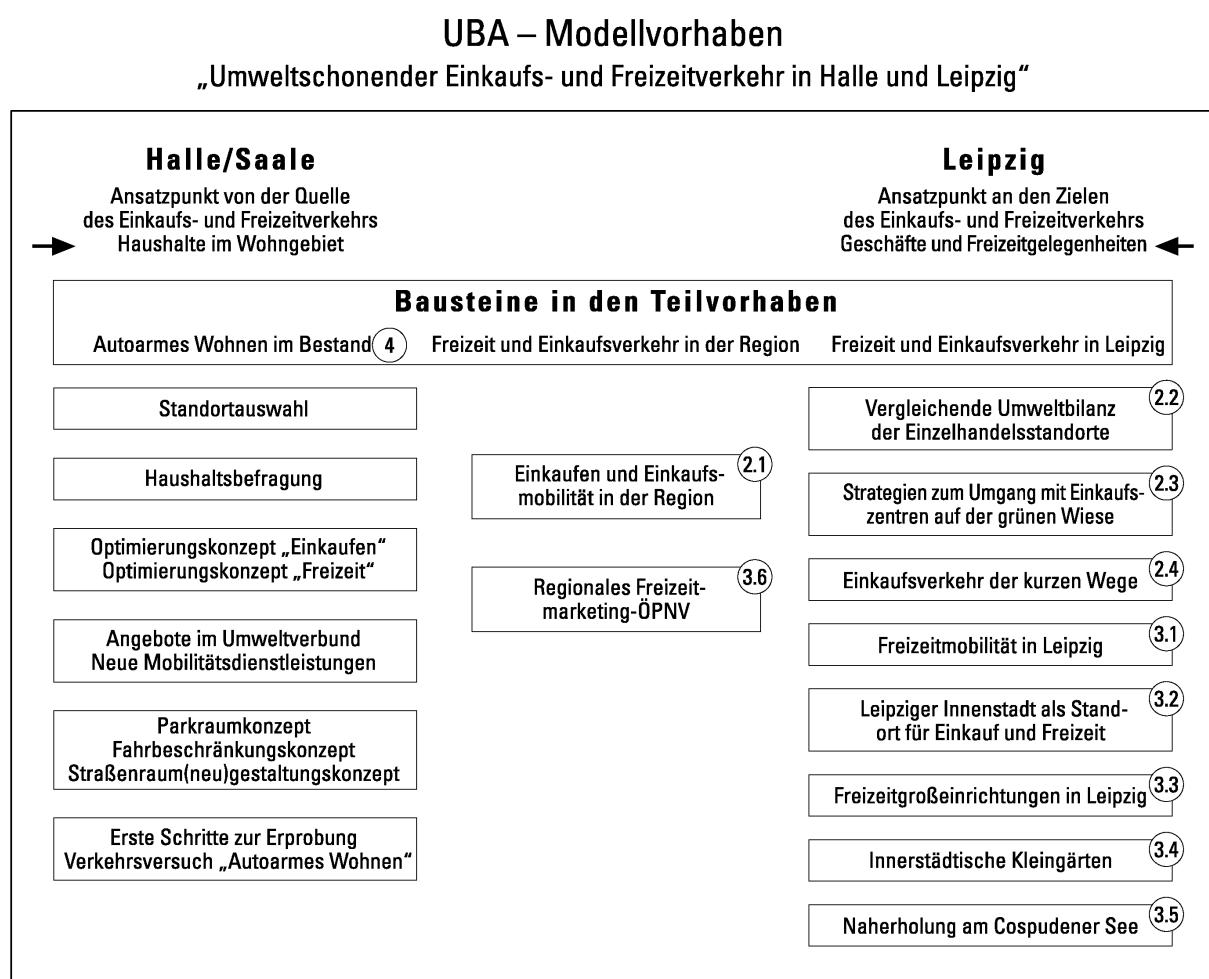
*Naherholung der kurzen Wege im Stadtgebiet – Zum Beispiel Kleingärten:* Der Besitz und die Pflege eines Kleingartens hat in Leipzig Tradition. Daraus resultiert ein kleingartenbezogener Freizeitverkehr, der sich je nach räumlicher Lage des Kleingartens (direkt am Haus oder im eigenen Wohnstadtteil oder im übrigen Stadtgebiet) und genutztem Verkehrsmittel (Umweltverbund oder MIV) mehr oder weniger stark umweltbeeinträchtigend auswirkt.

Wegen der Umwelteffekte sollte dieses Segment des naturorientierten Freizeitverkehrs in einem eigenen Projekt an zwei prototypischen Leipziger Kleingartenanlagen in Deutschland vertiefend untersucht werden.

*Naherholung der kurzen Wege in der Region – Zum Beispiel Tagesausflugsziele:* Ausgehend von den Überlegungen, dass Tagesausflüge entfernungs- und damit verkehrsintensiv sind (die Ausflugsziele liegen zu drei Vierteln im Umland von Leipzig oder noch weiter entfernt) und zu einem hohen Prozentsatz mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden sollte in einem Teilprojekt beispielhaft für ein landschaftsgebundenes Ausflugsziel untersucht werden, welche Chancen zur Förderung eines umweltschonenderen Freizeitverkehrs bestehen, wenn es als attraktives Freizeitziel in Stadt Nähe entwickelt wird. Der Cospudener See, der durch Flutung eines ehemaligen Braunkohletagebauloches im Leipziger Südraum entstand sollte als Expo-2000 Korrespondenzprojekt angelegt und gestaltet werden. Der Entwicklungsprozess des Cospudener See sollte als UBA-Modellvorhaben in den Jahren 1998 bis 2000 kritisch begleitet und hinsichtlich seiner umweltverträglichen Verkehrserschließung beraten werden.

*Regionales ÖPNV-Marketing im Freizeitverkehr:* In einem abschließenden Teilprojekt sollten für die regionale Handlungsebene auf der Grundlage eigener Ortskenntnis und einer bundesweiten Best-Practice-Recherche Empfehlungen zu Maßnahmen zu einem verbesserten ÖPNV-Marketing formuliert und so der „Stand der Technik“ in diesem Themenfeld neu definiert werden. Damit sollten im regional orientierten Tagesausflugsverkehr, in dem bisher der motorisierte Individualverkehr dominiert, Möglichkeiten aufgezeigt werden wie Verkehrsmittelanteile auf den im Vergleich dazu umweltschonenderen öffentlichen Verkehr verlagert werden können. Diese Verkehrsverlagerungsstrategie ergänzt den Ansatz der Verkehrsvermeidung im regionalen Freizeitverkehr durch Entwicklung stadtnaher attraktiver Ausflugsziele.

Abbildung 9: Die Teilprojekte des Modellvorhabens in der Übersicht



Das Projekt verfolgt zwei unterschiedliche Arbeitsansätze. In Leipzig werden vornehmlich die Ziele für Einkauf und Freizeit betrachtet, so zum Beispiel Kleingartenanlagen, Einkaufszentren im Großraum Leipzig, Großdiscounter in der Region und im Zentrum von Leipzig, eine entstehende Seen- und Erholungslandschaft im ehemaligen Braunkohlenbergbaugebiet im Leipziger Süden sowie die Leipziger Innenstadt selbst. In Halle dagegen stehen die Unterstützung und Förderung autounabhängiger Mobilität von Haushalten im Wohngebiet am Johannesplatz im Vordergrund.

Quelle: Wuppertal Institut

Zum Zeitpunkt des Projektabschlusses befinden sich die praxisorientierten Teilprojekte in unterschiedlichen Stadien der Umsetzung, denn der jeweils verfolgte Arbeitsansatz einer prozess- als auch dialogorientierten Projektentwicklung bedeutet, mit den lokalen Projektpartnern gemeinsam Projektrealisierungshemmnissen zu begegnen und sich zugunsten eines nachhaltigen Realisierungserfolges mit langem Atem auf ein schrittweises, aber stetiges Realisierungstempo einzulassen.

Im Folgenden sind die Teilprojekte, gegliedert in die beiden Einzelthemen Einkaufen und Freizeit, mit ihren Inhalten, Arbeitsschritten und Projektergebnissen aufgeführt. Das integrativ

angelegte Teilvorhaben zum autoarmen Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle/Saale schließt die Vorstellung der Teilprojekte ab. In einem resümierenden Kapitel wird eine Zusammenschau der wichtigsten Ergebnisse der einzelnen Teilprojekte des Modellvorhabens gegeben und die Verallgemeinerungsfähigkeit der in der ostdeutschen Modellregion Halle / Leipzig gewonnenen Erkenntnisse eingeschätzt. Alle knapp zusammengefassten Einzelergebnisse sind ausführlich in den 16 vorliegenden Teilberichten dargestellt (siehe Verzeichnis der Teilberichte).

## 2 Einkaufen

### 2.1 Einkaufsmobilität und ihre Rahmenbedingungen in der Region Halle / Leipzig

Im Rahmen einer ersten Analyse-Phase des Projektes ist mit der Auswertung vorhandener Daten und einer Expertenbefragung eine Grundlage für Fragestellungen zur Einkaufsmobilität in der Region Halle/ Leipzig gebildet worden. Neben den strukturellen Veränderungen auf der Angebotsseite, die seit 1989 den Handelssektor in Ostdeutschland kennzeichnen, sind für die Einkaufsmobilität auf der Nachfragerseite die rückläufige Bevölkerungsentwicklung und ihre Verteilung im Raum relevant, um Handlungsstrategien zur umweltverträglichen Mobilitätsgestaltung zu entwickeln.

Zielsetzung des Teilprojektes „Einkaufsmobilität und ihre Rahmenbedingungen in der Region Halle / Leipzig“ ist es,

- die regionale Einzelhandelsstruktur (Angebotsseite) darzustellen,
- die einzelhandelsrelevanten Entwicklungen auf der Nachfragerseite zu beschreiben sowie
- Merkmale und Kennziffern der Einkaufsmobilität zusammenzustellen und daraus
- Schlussfolgerungen für das Gesamtprojekt abzuleiten.

Der Untersuchungsraum erstreckt sich mit der Stadt Halle (Saale) sowie der Stadt Leipzig und ihren umliegenden Landkreisen über zwei Bundesländer, die Autobahn BAB 9 bildet in etwa die Abgrenzung zwischen den Verwaltungseinheiten der regionalen Ebene und Landesebene.

Aufgrund von Austauschbeziehungen kann für die beiden Oberzentren ein Naheinzugsbereich gebildet werden. Zu diesem engeren Verflechtungsraum sind für Halle die nördlichen Bereiche des Landkreises Weißenfels sowie für Leipzig die westlichen Bereiche des Muldentalkreises zu zählen.<sup>15</sup> In diesem Raum bestehen engere Beziehungen hinsichtlich der Versorgung mit Waren und Gütern sowie Pendlerströme aufgrund der Lage der Wohnstandorte, der Arbeits- und Freizeitstätten.

Nach Verwaltungsgrenzen lässt sich der Untersuchungsraum etwas enger einerseits durch die Stadt Halle und die benachbarten Landkreise Saalkreis und Merseburg/Querfurt sowie andererseits durch die Stadt Leipzig und die umliegenden Landkreise Leipziger Land und Delitzsch beschreiben.

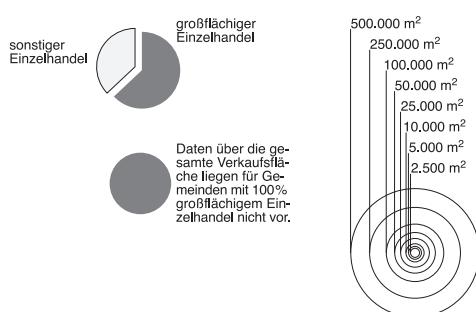
---

<sup>15</sup> Regionaler Planungsverband Westsachsen, Regionalplan - Entwurf, Zielkarte Raumstruktur, Stand Aug. 1996; BfLR 1995 Karte 4, S. 19; BfLR 1997, S. 17 ff

## 2.1.1 Die Einzelhandelsstruktur in der Region Halle / Leipzig

Die Ergebnisse zur Einzelhandelsstruktur lassen sich wie folgt zusammenfassen: Die Verkaufsfläche hat sich zwischen 1989 und 1997 mehr als verdreifacht und hat sich deutlich dem westdeutschen Niveau angenähert. Der Pro-Kopf-Besatz Verkaufsfläche ist im Umland wesentlich höher als in den Kernstädten. Die Entwicklung der Verkaufsflächenzahlen wird in der Region überwiegend durch den großflächigen Einzelhandel getragen. Im Leipziger Teil des Untersuchungsraumes hat der großflächige Einzelhandel einen Anteil von durchschnittlich zwei Dritteln aller Flächen. Deutliche Unterschiede gibt es dabei zwischen den beiden Großstädten. In der Stadt Halle umfasst der großflächige Einzelhandel nur etwa ein Drittel aller Verkaufsflächen, in der Stadt Leipzig das Doppelte.

Abbildung 10: Großflächige Einzelhandelsstandorte in der Region Halle / Leipzig



Quelle: Handelsatlas für den Freistaat Sachsen, Kammerbezirk Leipzig, Leipzig 1998; Stadt Halle, Amt für Wirtschaftsförderung 1998; Regierungspräsidium Leipzig 1997; Regierungspräsidium Halle 1997

Grafik: Wuppertal Institut, 1998

Quelle: Planersocietät, Wuppertal Institut, 1998, S. 10

Während bis etwa 1993 in einer ersten Phase die Einzelhandelseinrichtungen in starkem Maße im suburbanen Raum realisiert worden sind, erfolgen seit 1995 in einer zweiten Phase vermehrt Investitionen in städtebaulich integrierten Lagen (zum Beispiel Hauptbahnhof-Promenaden und Allee-Center in Grünau). Es ist derzeit noch offen, ob innerhalb einer möglichen dritten Phase der Konsolidierung und Marktbereinigung die Entwicklung zu Lasten der traditionellen Stadtteilzentren gehen wird.

Es bestehen deutliche Differenzen zwischen der Verteilung der Bevölkerung und der Verteilung des Einzelhandels - sowohl im regionalen Raum als auch innerhalb der Städte, die auch langfristig weite Einkaufswege verursachen.

Die Entwicklung des Einzelhandels in der Region Halle / Leipzig hat erhebliche raumstrukturelle Auswirkungen. Die Ansiedlungsmuster der Vorhaben verursachen einen Bedeutungszuwachs nicht-zentraler Orte, der raumordnerische Ordnungsprinzipien wie das „Zentrale-Orte-System“ sowie den Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung in Frage stellt. Durch die Konkurrenz auf der „Grünen Wiese“ wird die Innenstadtentwicklung gefährdet, mit der möglichen Verfestigung von Beziehungen zur „Grünen Wiese“ werden die Erfolgssichten für Entwicklungsimpulse in der Innenstadt zunehmend unsicherer.

Die Einzelhandelsentwicklung verursacht auch einen Bedeutungsverlust der Neben- und Kleinzentren durch einen anhaltenden Konzentrationsprozess. Daneben sind die gründerzeitlichen, innerstädtischen Geschäftsstraßen als die eigentlichen Verlierer in diesem Entwicklungsprozess auszumachen, der kleinteilige Einzelhandel fällt hier vielfach brach und zieht sich beispielsweise bestenfalls auf die ÖV-Haltepunkte als Frequenzbringer zurück. Dass der Anteil des großflächigen Einzelhandels einen Anteil von bis zu zwei Dritteln der Gesamtverkaufsfläche einnimmt, wird sich sehr stark auf die Verkehrsmittelwahl zu Lasten des Umweltverbundes auswirken und einen erhöhten MIV-Verkehrsaufwand erzeugen. Gerade bei Geschäften von über 1.200 qm Verkaufsfläche ist ein sprunghaftes Ansteigen des Autokundenanteils zu erkennen.<sup>16</sup> Durch die hohe Dynamik der Entwicklung haben sich Verbrauchergewohnheiten verstärkt auf periphere Strukturen ausgerichtet, die in ihrer Dimension neuartig und außerordentlich dominant sind. Demgegenüber spiegeln die Projekte der Innenstadtentwicklung und -aufwertung die Tendenz zur Attraktivierung der Zentren, so dass mittelfristig mit einer wachsenden Bedeutung der zentralen Standorte zu rechnen ist.

Trotz veränderter Rahmenbedingungen und einer Verlangsamung der Entwicklung nach 1994 befinden sich weitere Großprojekte in Planungsverfahren, die unterschiedliche Realisierungschancen aufweisen. Betroffen sind im Regierungsbezirk Leipzig acht Standorte, die insgesamt nochmals 93.000 qm Verkaufsfläche umfassen, in der Stadt Halle befinden sich fünf Vorhaben mit zusammen 39.400 qm Verkaufsfläche in der Planung. Hinzu kommen

---

<sup>16</sup>

Holz-Rau, 1991

aktuelle Neuentwicklungen wie zum Beispiel Factory-Outlet-Center. Unberücksichtigt bleibt im Rahmen des Modellvorhabens die Frage nach den Auswirkungen des „e-commerce“.

Wegen des Verkehrsflächenüberbesatzes ist absehbar, dass bei den peripheren Einkaufszentren in den nächsten Jahren eine steigende Tendenz zu erkennen ist, durch Umnutzungen, Sortimentserweiterungen oder Anlagerung von Freizeitnutzungen die nicht integrierten Standorte attraktiver zu gestalten. Ziel ist es, die Erlebnisdichte zu steigern und somit den Konkurrenzvorteil der Innenstädte, die durch Freizeiteinrichtungen sowie private und öffentliche Dienstleistungen über zusätzliche Frequenzbringer verfügen, zu kompensieren.

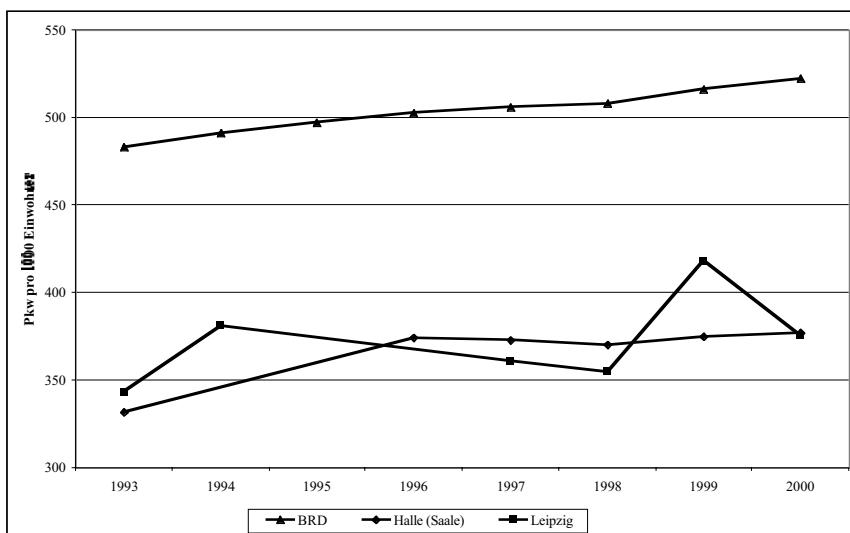
### *2.1.2 Veränderungen auf der Nachfragerseite*

Die Entwicklungen und Rahmenbedingungen auf der Nachfragerseite der Einkaufsmobilität in der Region Halle / Leipzig lassen sich mit den nachfolgenden Punkten zusammenfassen:

Seit den 70er Jahren nimmt die Bevölkerung in der Region Halle / Leipzig durch eine negative natürliche Bevölkerungsentwicklung und durch Abwanderungen ab. Während 1992 noch fast 80 Prozent der Bevölkerung in der Stadtregion Leipzig in der Kernstadt lebten, setzt nunmehr die Bevölkerungssuburbanisierung verstärkt ein. Seit 1990 haben die Städte Halle und Leipzig mehr als 10 Prozent ihrer Einwohner verloren.

Gewinner des Prozesses ist derzeit das nähere Umland der Kernstädte, der Bevölkerungszuwachs der kleineren Gemeinden beruht auf starken Wanderungsgewinnen von Zuziehenden aus den Kernstädten. Die Standorte der Wohn-Suburbanisierung entstehen weitgehend unabhängig von Planungsentscheidungen auf der regionalen Ebene, sondern sind die Folge von Baulandausweisungen in zum Teil sehr kleinen Gemeinden, von Investorentätigkeiten und der Erschließungsgeschwindigkeit.

Die zuziehenden Haushalte sind überwiegend jüngere Familien mit einem oder zwei Kindern, die erwerbstätig, einkommensstark und Pkw-mobil sind. Als eine Folge des Prozesses sowie aufgrund der höheren Autoabhängigkeit steigt der Pkw-Besitz im Umland, während er in den Kernstädten stagniert oder zurückgeht. Im Zusammenhang mit der Bevölkerungssuburbanisierung steht auch die Berufspendlerentwicklung. Der Auspendlerüberschuss der umliegenden Landkreise verursacht ein steigendes Verkehrsaufkommen.

*Abbildung 11: Motorisierungsentwicklung in Halle und Leipzig (Pkw pro 1000 Einwohner von 1993 bis 2000)*

Quelle: Wuppertal Institut, nach Kraftfahrbundesamt, 2001

Für den Einzelhandel bedeutet der Prozess des Bevölkerungsverlustes einen absoluten Kaufkraftverlust insbesondere der Kernstädte. Bei einer Kaufkraft von 9.945 DM pro Person und Jahr<sup>17</sup> bedeutet ein Rückgang der Bevölkerungszahl um 10.000 Einwohner für den Einzelhandel in der Kernstadt einen Kaufkraftverlust von ca. 10 Mio. DM jährlich. Dieser Gesamtschrumpfungsprozess führt zu einer verschärften Konkurrenz unter den Anbietern. Filialisten, die über eine größere Finanzdecke verfügen und verstärkt Querfinanzierung betreiben können, können damit gegenüber Unternehmen, die nur an einem Standort vertreten sind, am Markt mehr Durchsetzungskraft erlangen.

Die Fortzüge einer zudem erwerbstätigen, kaufkräftigen und aufgrund der Altersstruktur nachfragekräftigen Bevölkerung aus den Kernstädten führen zusätzlich zu einer Kaufkraftverschiebung zugunsten der Einzelhandelsstandorte des Umlands. Diese Kaufkraftverschiebung trifft dabei insbesondere den Einzelhandel auf Stadtteilebene, im Bereich der Nahversorgung, da dieser direkt von dem Verlust der ehemals ortsansässigen Wohnbevölkerung betroffen ist.

### 2.1.3 Folgerungen für die Einkaufsmobilität

Für die Analyse der Einkaufsmobilität sind neben SrV-Befragungen Socialdata-Untersuchungen, BAG-Kundenbefragungen und eine GMA-Verbraucherbefragung ausgewertet worden. Folgende wesentliche Ergebnisse sind zu nennen:

<sup>17</sup>

LAG IHK, 1998

Fast jeder dritte Weg in der Region dient dem Zweck Einkaufen oder Versorgung (31 %), damit hat der Einkaufsverkehr von den Wegezahlen die größte Bedeutung (wichtiger als Freizeit- und Berufsverkehr). Der Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖV) nimmt im Einkaufsverkehr mit 67 Prozent in Halle und 59 Prozent in Leipzig sowie mehr als 50 Prozent in den Landkreisen den größten Anteil ein. Etwa die Hälfte aller Einkaufswege in der Region ist kurz (bis zu 1 km), 80 Prozent der Einkaufswege sind bis zu 5 km lang. Daraus ergeben sich große Potenziale für die nicht motorisierte Mobilität.

Die Verkehrsmittelwahl hängt stark vom Einkaufsziel ab. Während der Fuß- und Radverkehr für den Einkauf im eigenen Stadtteil eine wichtige Rolle einnimmt, überwiegen beim Einkauf in der Innenstadt der ÖV und beim Einkauf außerhalb der Kernstädte der MIV. Die Stadtteilorientierung beim täglichen Einkauf hängt stark von der Zufriedenheit der Bewohner mit ihren Einkaufsmöglichkeiten ab. Gerade in Gründerzeitgebieten und in peripheren Ortslagen von Halle ist diese Zufriedenheit gering. Aber auch für die Altstadt von Halle wird trotz ihrer Geschäftskonzentration eine relativ geringe Zufriedenheit angegeben, was auf eine geringe Ausrichtung des innerstädtischen Einzelhandels auf die Bedürfnisse der Altstadtbewohner schließen lässt. Die Wohnortbindung in den Orten des Leipziger Umlandes ist je nach Einwohnergröße und Entfernung zum Oberzentrum sehr unterschiedlich. Es zeigt sich, dass die Wohnortbindung in einigen Umlandgemeinden sehr gering ist, was auf mangelnde Attraktivität der Unter- und Mittelzentren und auf die starke Konkurrenz durch die Einkaufszentren zurückzuführen ist (Beispiele: Taucha, Schkeuditz, Engelsdorf).

Sowohl Leipzig als auch Halle besitzen im Einkaufsverkehr zur Zeit noch einen günstigen Modal-Split hinsichtlich des Umweltverbundes. Der Anstieg des Anteils des motorisierten Individualverkehrs war Anfang der 90er Jahre sehr stark und hat sich inzwischen etwas verlangsamt. Beide Städte weisen jedoch im Vergleich zu anderen ostdeutschen Städten überdurchschnittliche und steigende Fahrtenlängen auf („Städte der langen Fahrten“).<sup>18</sup>

Vor dem Hintergrund der raumstrukturellen Verhältnisse und der verkehrlichen Faktoren in der Region Halle / Leipzig ist von einem hohen standortstrukturell bedingten Mehraufwand im Einkaufsverkehr auszugehen, der durch die ungeordnete Entwicklung der nicht-integrierten Einkaufszentren im Umland erzeugt wird. Dabei ist allerdings zu beachten, dass Kunden unter den derzeitigen Bedingungen (hohe räumliche Nachfrageflexibilität) nicht auf wohnungsnahe Standorte angewiesen sind, sondern diese nur bei hinreichender Attraktivität aufzusuchen. Deswegen sind preisaktive Geschäfte (wie zum Beispiel Discounter, Verbrauchermärkte) sowie attraktive Fachgeschäfte in der Wohnungsnähe notwendig.

Wie die BAG-Kundenbefragung zeigt, liegt der Umlandbesucheranteil in den Innenstädten von Halle und Leipzig sehr viel niedriger als in westdeutschen Städten. Dieses Indiz sowie weitere, wie die Häufigkeit der Besuche, weisen deutlich auf eine zu geringe Attraktivität der

---

<sup>18</sup>

Bergmann, 1997

Innenstädte hin. Ganz besonders Halle hat sehr gegen die starke Konkurrenz im Umland zu kämpfen, wohingegen in Leipzig die Umlandbesucheranteile langsam steigen.

Die Entwicklung der beiden Innenstädte von Halle und Leipzig scheint sich zu stabilisieren, auch wenn weiterhin ein hoher Nachholbedarf besteht. Die Stärken dieser Einkaufsstandorte, wie zum Beispiel die gute ÖV-Erreichbarkeit, Atmosphäre und Aufenthaltsqualität, sind weiter auszubauen. Das traditionelle Image – zum City-Einkauf mit der Straßenbahn – sollte für eine Vermarktung genutzt und erweitert werden. Dagegen kann ein weiterer Ausbau der Stellplatzflächen – die Innenstadt von Leipzig verfügt derzeit über ca. 5.200 öffentlich zugängliche Stellplätze im direkten Umfeld – zu einem stärkeren MIV-Wachstum führen (zum Beispiel stieg in Halle der MIV-Anteil der Innenstadtbesucher von 20 Prozent (1992) auf 30 Prozent (1996)). Dies kann insbesondere die Aufenthalts- und Erlebnisqualität der Innenstadt sowie die Erreichbarkeitsverhältnisse der Innenstadt mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes beeinträchtigen.

Eine verstärkte Förderung der integrierten Zentren erfordert einerseits eine Attraktivierung dieser Zentren und andererseits einen restriktiven Umgang mit nicht-integrierten, großflächigen Einzelhandelseinrichtungen. Die Attraktivitätsfaktoren der integrierten Zentren sind verbesserte Erreichbarkeit, Angebotsvielfalt, Multifunktionalität und Erlebniswirkung. Die vorhandenen Überkapazitäten im Einzelhandelsbereich erfordern eine Umorientierung von der Planung auf eine Reorganisation des Bestandes. Das quantitative Wachstum ist in der Region weitgehend abgeschlossen, zukünftig sind dagegen aufgrund der großen Dynamik im Einzelhandel starke Umstrukturierungen in der bisherigen Einzelhandelslandschaft (Umnutzung, Brachfallen etc.) zu erwarten.

Die fortschreitende Suburbanisierung der Wohnbevölkerung führt zu erheblichen Kaufkraftverlusten in den zentralen Orten und erfordert eine regionale Sichtweise sowie eine verstärkte Steuerung der Siedlungsentwicklung auf zentrale Orte. Zur Verminderung des Einkaufsverkehrs sollte die Suburbanisierung möglichst auf gut ausgestattete Siedlungsschwerpunkte und ÖV-Haltepunkte ausgerichtet werden.

Eine wesentliche Steuerungsgröße der öffentlichen Hand ist die Erreichbarkeit der Standorte. Die gute ÖV-Erreichbarkeit der integrierten Zentren und der hohe Anteil von Kunden, die mit dem ÖV zum Einkaufen fahren, sollten als Potenzial für den Einzelhandel aufgegriffen und stärker herausgestellt werden. Wichtig für Verkehrsmaßnahmen ist, dass sie auf die spezifischen Stärken des Innenstadteinzelhandels – Attraktivität und Multifunktionalität – Bezug nehmen. Die Auflösungstendenzen der Einkaufsstraßen durch vereinzelte Konzentrationen an ÖV-Haltestellen aufzufangen („ÖV-Politik für den Handel“), ist ein weiterer Handlungsansatz.

Ebenso besteht die Möglichkeit, Wohnungsbau zur Stärkung des integrierten Handels im direkten Umfeld der integrierten Zentren anzusiedeln beziehungsweise die Entdichtungstendenzen abzubauen („Wohnungsbaupolitik für den Handel“).

## 2.2 Umweltbilanz zu ausgewählten Einzelhandelsstandorten in Leipzig

Großflächige Einzelhandelsbetriebe sind häufig verbunden mit Verkehrs- und Umweltbelastungen (zum Beispiel Lärm, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch). Heute werden bei Planungen von Einzelhandelsstandorten die verkehrlichen Auswirkungen und die damit verbundenen Umweltauswirkungen meist nur ungenügend bewertet beziehungsweise in der Regel bleiben die Untersuchungen auf ihre verkehrstechnische Machbarkeit und die Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur beschränkt.

Am Beispiel verschiedener Leipziger Einkaufsstandorte ist mit einer vergleichenden Umweltbilanz eine neue Methode zur Bewertung der Umweltbelastungen des Einkaufsverkehrs entwickelt worden. Dieses Bewertungsinstrument eignet sich nicht nur für Analysezwecke (Welche Belastungen sind mit einem Einkaufszentrum verbunden?), sondern soll auch dazu dienen, großflächige Einzelhandelsvorhaben zu bewerten, die sich noch in der Planungsphase befinden und für die bereits bestimmte Kennziffern des Investors vorliegen (zum Beispiel erwartete Kundenzahl und voraussichtliches Einzugsgebiet). Damit kann die Umweltbilanz auch als planerisches Instrument zur Entscheidungsvorbereitung innerhalb der Bauleitplanung oder der raumordnerischen Einzelfallprüfung eingesetzt werden.

Ein leitender Gesichtspunkt bei der Umweltbilanz war, die Umweltbilanz übersichtlich und methodisch einfach zu halten sowie eine Übertragbarkeit auf andere Städte oder andere vergleichbare Großeinrichtungen zu ermöglichen. Teilelemente und Ergebnisse der Umweltbilanz konnten in anderen Teilprojekten (zum Beispiel Freizeitgroßeinrichtungen) eingesetzt werden und auf ihre Übertragbarkeit erfolgreich überprüft werden.

### 2.2.1 Ziele des Teilprojektes

Ziele des Teilprojektes Umweltbilanz sind:

- Entwicklung eines methodischen Grundgerüstes für eine vergleichende Umweltbilanz,
- Diskussion verschiedener Bewertungskriterien und der Möglichkeiten zur Ermittlung der verkehrlichen Umweltwirkungen von Einzelhandelsstandorten,
- beispielhafte Erprobung der Umweltbilanz anhand von fünf verschiedenen Leipziger Einzelhandelsstandorten,
- Bewertung der Erfahrungen aus der beispielhaften Anwendung und
- Aufzeigen von Übertragungsmöglichkeiten auf andere Städte beziehungsweise von Implementierungsmöglichkeiten in vorhandene Planungs- und Umweltmanagementverfahren.

## 2.2.2 *Indikatoren der Umweltbilanz*

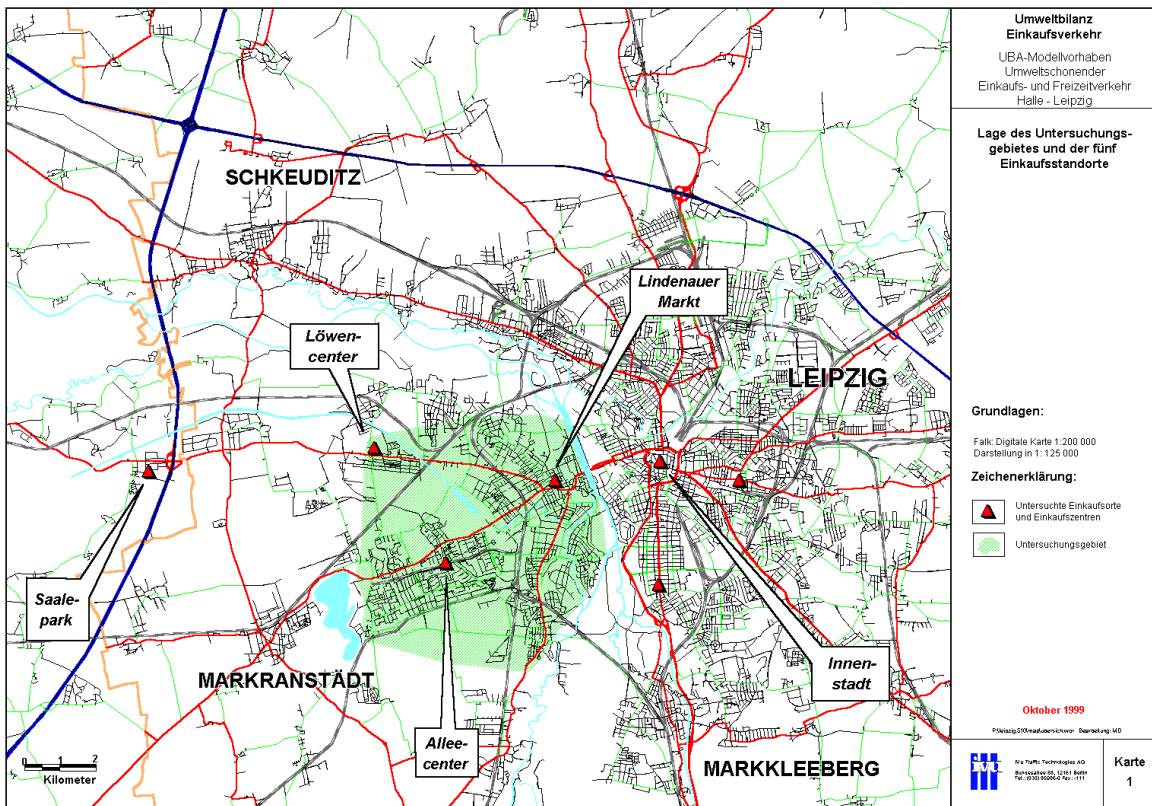
Der Einkaufsverkehr verursacht Umweltbelastungen, die sich auf unterschiedliche Art und Weise auf die Umweltmedien auswirken. Aus den vielfältigen Aspekten verkehrsbedingter Umweltbelastungen (Emissionen und Immissionen verschiedener Luftschatdstoffe, Lärm, Flächenverbrauch, Unfälle, Trennwirkung) sind unter dem Gesichtspunkt der einfachen Datenermittlung einige aussagekräftige Indikatoren ausgewählt worden, die gleichzeitig die unterschiedlichen räumlichen Wirkungsdimensionen (globale, regionale, lokale Umweltbelastungen) berücksichtigen. Folgende Indikatoren haben sich für eine vergleichende Umweltbilanz von Einkaufsstandorten als besonders aussagefähig herausgestellt, insbesondere weil sie die unterschiedlichen Ebenen der Verkehrs- und Umweltbelastungen widerspiegeln:

- CO<sub>2</sub>-Emissionen (als Indikator für die globalen Umweltbelastungen),
- NO<sub>x</sub>-Emissionen (als Indikator der Luftbelastungen auf der regionalen Ebene),
- lokale Lärmimmissionen (Verlärzung von Straßenzügen in einem definierten Untersuchungsraum: durch den Einkaufsverkehr betroffene Einwohner),
- Flächeninanspruchnahme für den ruhenden Verkehr (in qm),
- (zeitliche) Flächeninanspruchnahme für den fließenden Verkehr (in qm\*h),
- statistisches Unfallrisiko (verkehrsaufwandsabhängig).

## 2.2.3 *Fünf Untersuchungsbeispiele*

Es wurden fünf unterschiedliche Leipziger Einzelhandelsstandorte ausgewählt. Neben der Leipziger City wurden Leipzig-Lindenau als Stadtteilzentrum, das Allee-Center als städtebaulich-integriertes Einkaufszentrum und das Löwen-Center als siedlungsnahe, städtebaulich nicht-integriertes und der Saale-Park als peripheres, städtebaulich nicht-integriertes Einkaufszentrum überprüft. Als Untersuchungsraum wurde der Leipziger Westen abgegrenzt. Es wurde darauf geachtet, dass nicht nur die Umweltbelastungen des MIV-Verkehrs, sondern auch des ÖPNV und des Lieferverkehrs berücksichtigt wurden.

Abbildung 12: Lage des Untersuchungsgebietes und der fünf Einkaufsstandorte



Quelle: Planersocietät, IVU AG, 1999a, S. 7

Die konkreten Berechnungen für das westliche Leipziger Stadtgebiet haben gezeigt, dass der Einkaufsverkehr in bestimmten Bereichen einen nicht unerheblichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen und den resultierenden Umweltbelastungen ausmacht. So führt zum Beispiel die Überlagerung der Einkaufsverkehre zum Saale-Park, zum Löwen-Center und zur Leipziger Innenstadt dazu, dass in den bereits jetzt schon hoch belasteten Straßenschluchten der Lindenauer Ortsdurchfahrt diese Einkaufsverkehre einen unerwartet hohen Anteil an den Umweltbelastungen ausmachen und dadurch auch die Qualität des Einkaufsstandortes Lindenau negativ beeinflussen.

Um eine Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Standorte herzustellen, kommen folgende praktikablen Bezugswelten in Frage:

- die Besucherzahl (Umweltbelastungen pro Besucher/Kunde),
- die Beschäftigtenzahl (Umweltbelastungen pro Beschäftigten),
- der DM-Einkaufsbetrag (Umweltbelastungen pro 100 DM Umsatzbetrag)
- die Verkaufsfläche (Umweltbelastungen pro qm Verkaufsfläche)

Welcher Bezugswert ausgewählt wird, hängt von der jeweiligen Zielsetzung ab. Als sehr einfacher und handhabbarer Bezugswert stellt sich die Besucherzahl heraus, die es auch

erlaubt, Kennziffern zu ermitteln, die allgemein verständlich sind und eine gute Vergleichbarkeit gewährleisten (zum Beispiel 1,2 kg CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Besucher).

Die folgende Tabelle stellt die Umweltbelastungen der Einzelhandelsstandorte pro Besucher dar. Zur besseren Vergleichbarkeit sind auf der Grundlage der Innenstadt Indexwerte gebildet worden (Umweltbelastung Innenstadt = 100).

Tabelle 1: Umweltbelastungen der Einzelhandelsstandorte im Einkaufsverkehr pro Besucher

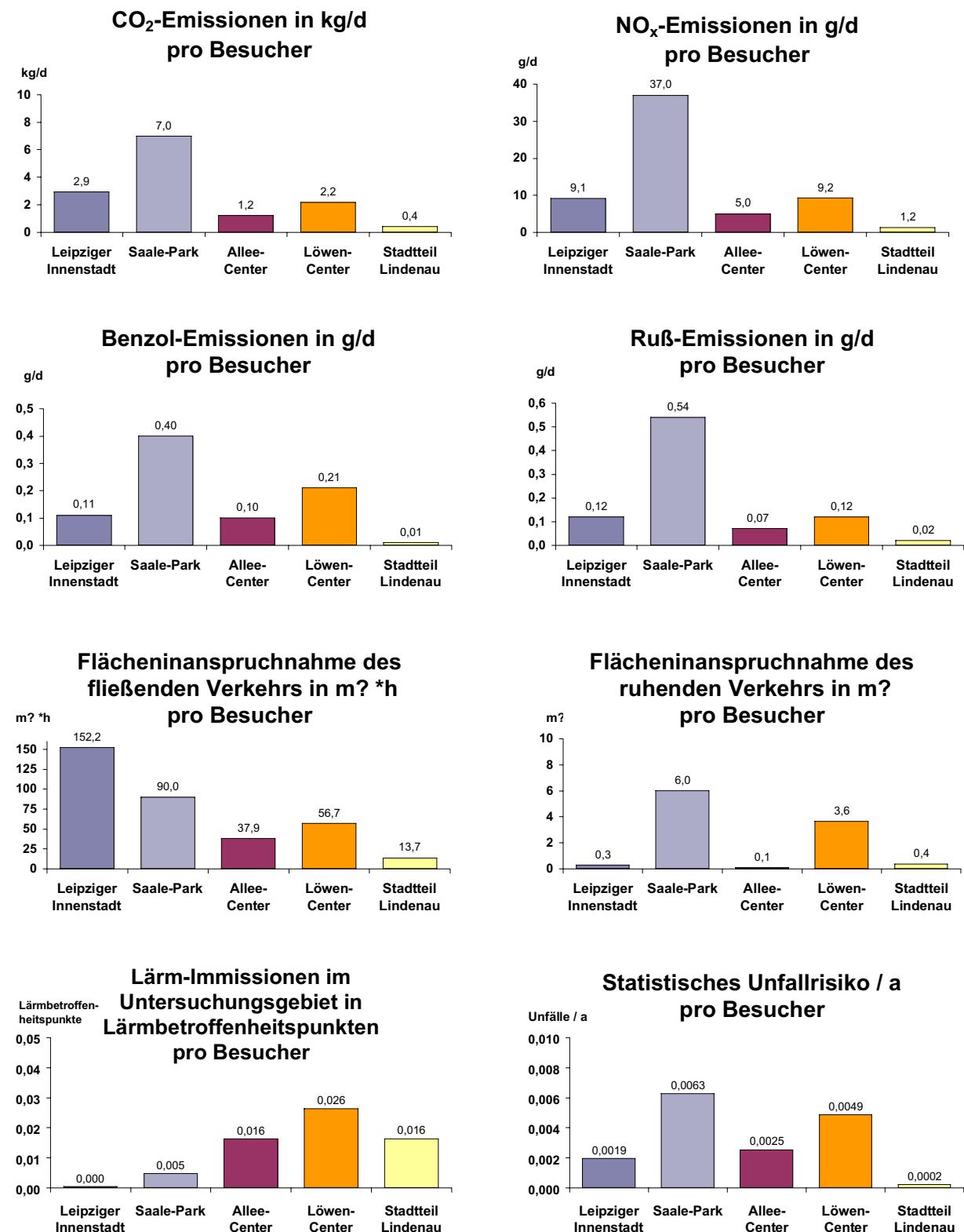
Indexwert 100=Innenstadt	Leipziger Innenstadt	Saale-Park, Günthersdorf	Alleecenter, Leipzig-Grünau	Löwen-Center, Rückmarsdorf	Lindenauer Markt, Leipzig
Besucher pro Tag	100	54	46	24	7
CO <sub>2</sub> -Emissionen	100	238	42	74	14
NO <sub>x</sub> -Emissionen	100	408	55	102	13
Lärmemissionen (Betroffene im Leipziger Westen)	100	1277	4394	7109	4420
Statistisches Unfallrisiko (Zahl der Unfälle)	100	322	131	250	11
Flächeninanspruchnahme fließender Verkehr	100	165	53	104	12
Flächeninanspruchnahme ruhender Verkehr	100	2111	23	1279	121

Quelle: Planersocietät, IVU AG, 1999a, S. 129

Problematisch bei diesen Vergleichen (siehe Abbildung 10) ist der Umstand, dass die Einzelhandelsstandorte unterschiedliche Zentralitätsstufen widerspiegeln. Deshalb ist es zum Beispiel nicht richtig, ein Nahversorgungszentrum wie den Lindenauer Markt, das nur ein kleines Einzugsgebiet hat, mit der Innenstadt von Leipzig oder dem Saale-Park zu vergleichen, die jeweils mit einem oberzentralen Sortiment einen weit größeren Einzugsbereich besitzen. Dagegen sind die Einkaufszentren Allee-Center und Löwen-Center von ihrer Größe und ihrem Einzugsbereich durchaus vergleichbar. Neben dem Pkw-Einkaufsverkehr sind in der Umweltbilanz auch die öffentlichen Verkehrsmittel sowie die Andienung mit dem Lkw berücksichtigt. Dabei nehmen die dem ÖPNV zurechenbaren Umweltwirkungen bei der Innenstadt durchaus einen beträchtlichen Anteil ein.

Folgende Abbildung zeigt für jeden einzelnen Indikator die absoluten Umweltbelastungen pro Besucher auf:

Abbildung 13: Verkehrliche Umweltbelastungen der Leipziger Einzelhandelsstandorte pro Besucher

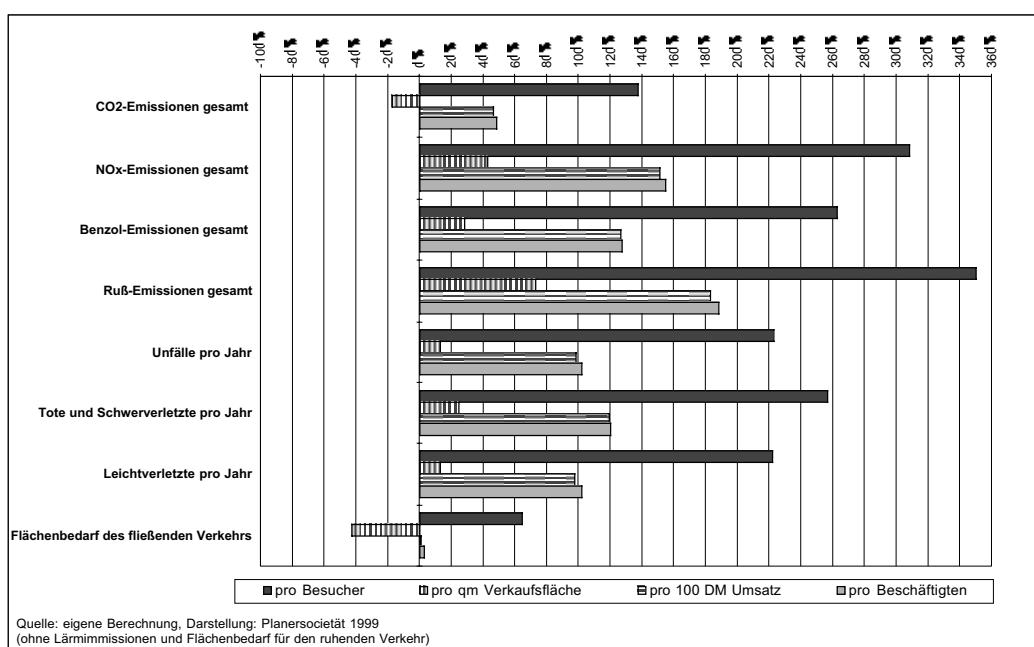


Quelle: Planersocietät, IVU AG, 1999a, S. 130

In sogenannten Standortprofilen lassen sich sowohl die Einzelergebnisse der Umweltbilanz als auch der Gesamteindruck zusammenfassen, wobei sich die Gesamtbewertung zwischen der Skalenbewertung A (sehr gut) bis E (sehr schlecht) bewegen kann.

Mit der Stufe A schneidet der Lindenauer Markt als Nahversorgungszentrum mit seinen kurzen Anfahrtswegen und seinem hohen Straßenbahnteil am besten ab, jedoch verbunden mit einer geringen gesamtstädtischen Relevanz. Stufe B wird vom Allee-Center und von der Innenstadt belegt, wobei deutlich wurde, dass sich die Innenstadt mit ihrem zum Teil langen Anfahrtswegen und ihrem nicht geringen Pkw-Anteilen vielleicht nicht als ganz so umweltschonender Einkaufsort darstellt wie es teilweise erwartet wird. Das Allee-Center steht wegen des hohen Anteils kurzer, nicht-motorisierter Einkaufswege in Grünau besser da als es aufgrund des Erscheinungsbildes dieser Großeinrichtung unter Umständen vermutet wird. Hier zeigt sich, dass ein Einkaufszentrum in städtebaulich integrierter Lage durchaus sehr umweltschonend sein kann. Dabei ist die Wirkung des Allee Centers hinsichtlich eingesparter Wege zu weiter entfernten Einkaufszentren (zum Beispiel Saale-Park) noch nicht berücksichtigt. Das autoorientierte Fachmarktzentrum Löwen-Center ist schließlich mit der relativ schlechten Stufe D und der peripher gelegene Saale-Park ist aufgrund der hohen Fahrtweiten mit den damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen etc. mit der schlechtesten Stufe E bewertet worden.

Abbildung 14: Vergleich der verkehrlichen Umweltwirkungen des Saale-Parks mit der Leipziger Innenstadt



Quelle: Planersocietät, IVU AG, 1999a, S. 141

## 2.2.4 *Weiterentwicklung der Umweltbilanz*

Als zusammenfassendes Ergebnis lässt sich feststellen, dass mit der hier entwickelten Umweltbilanz ein Instrumentarium zur Verfügung steht, welches die Umweltbelastungen von Einzelhandelsstandorten in den Planungs- und Entscheidungsprozessen besser berücksichtigen kann. Die Umweltbilanz kann für unterschiedliche Zwecke eingesetzt werden.:

- Umweltbilanz als vorbereitendes Planungsinstrument: Teil einer Umweltverträglichkeitsprüfung für Vorhaben beziehungsweise als Teil eines Raumordnungsverfahrens (für Einkaufszentren größer als 5.000 qm Verkaufsfläche),
- Umweltbilanz als konzeptionell-planerisches Instrument: Teil einer Plan- und Programm-UVP, zum Beispiel von kommunalen Einzelhandelskonzeptionen, Flächennutzungsplanung etc.,
- Umweltbilanz als Informationsinstrument: zum Beispiel im Rahmen des Öko-Audit von Einzelhandelsbetrieben.

In Zukunft sollten die Implementierungsmöglichkeiten und –hemmnisse in konkreten Pilotprojekten in Zusammenarbeit mit Kommunen und möglicherweise mit Einzelhandelsunternehmen getestet werden. Zugleich sollten Kennziffern zu den Umweltbelastungen und Umweltqualitätstandards zusammengestellt werden, um Minderungsziele auch für bestehende Einzelhandelsstandorte aufstellen zu können. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Umweltbilanz als eine edv-gestützte kommunale Arbeitshilfe weiter zu entwickeln.

## 2.3 Strategien zum Umgang mit großflächigen Einzelhandels einrichtungen

### 2.3.1 Ausgangslage

Die Einzelhandelsentwicklung ist nach der Wende 1989 in Ostdeutschland in unterschiedlichen Phasen verlaufen. Bis 1993 siedelten sich großflächige Einzelhandelsbetriebe vorwiegend an nicht-integrierten Standorten im Stadt-Umland-Bereich der Großstädte an, danach hat sich die Entwicklung verlangsamt und verstärkt auf integrierte Zentren orientiert. Derzeit findet eine dritte Phase der Konsolidierung von Standorten statt, in der sowohl die peripheren als auch die innerstädtischen Standorte versuchen, sich gegenüber Konkurrenzstandorten durch Erweiterungen, Angebotsverbesserungen und anderem zu profilieren. Die Region Halle / Leipzig war zu Beginn dieser Entwicklung durch eine besondere Dynamik gekennzeichnet, die mit einer Konzentration auf die Großstrukturen verbunden war. 1997 lag der Anteil des großflächigen Einzelhandels an der Gesamtverkaufsfläche in der Stadt Leipzig bei 63 Prozent, im angrenzenden Landkreis Leipziger Land bei 71 Prozent.<sup>19</sup> Diese Ausrichtung auf großflächige Einrichtungen steht nicht nur in Konkurrenz zu den kleinteiligen Handelsstrukturen in der Innenstadt, sondern auch zu denen in den Nahbereichs- und Stadtteilzentren und gefährdet damit das Ziel einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung.

Abbildung 15: Großflächiger Einzelhandel in der Region Halle / Leipzig



Quelle: Planersocietät, 2000

Zur Steuerung von großflächigen Einzelhandelsvorhaben ist für die unterschiedlichen Rechts- und Handlungsebenen ein breites Instrumentarium vorhanden. Neben den raumordnungsbezogenen Zielsetzungen, die sich unter anderem im Raumordnungsgesetz, den Landesplanungsgesetzen und -plänen sowie -programmen spiegeln (Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung, Ausrichtung der Siedlungsentwicklung am Zentrale-Orte-System etc.), bestehen auf

kommunaler Ebene im planungs- und genehmigungsrechtlichen Bereich Steuerungsmöglichkeiten. Die Einzelhandelsentwicklung in Ostdeutschland war allerdings bis Mitte der 90er

<sup>19</sup>

Planersocietät; Wuppertal Institut, 1998, S. 9

Jahre durch zahlreiche Fehlentwicklungen geprägt, unter anderem weil die Landesplanung noch nicht funktionsfähig war beziehungsweise notwendige innerstädtische Flächen nicht verfügbar waren.

### 2.3.2 *Ziele des Teilprojektes*

Die Ziele des Teilprojektes „Strategien zum Umgang mit großflächigen Einzelhandelseinrichtungen“ liegen darin,

- die planungs- und genehmigungsrechtliche Situation des großflächigen Einzelhandels in der Region Halle / Leipzig zu analysieren,
- die Möglichkeiten im Baugenehmigungs- beziehungsweise im Planungsrecht zu untersuchen<sup>20</sup>, die bestehen, um die Entwicklungsmöglichkeiten bestehender Einzelhandelsgroßstandorte zu verringern beziehungsweise durch Überplanung einzuschränken sowie
- Strategie-Ansätze und -Ideen für einen Reorganisationsprozess des großflächigen Einzelhandels zu entwickeln.

Die Ergebnisse der jeweiligen Arbeitsschritte wurden mit Akteuren aus der Region diskutiert. Beteiligt waren unter anderem Vertreter des Regierungspräsidiums Leipzig, des Stadtplanungsamtes Leipzig, der Obersten Landesplanungsbehörde, der Industrie- und Handelskammer sowie des Auftraggebers.

### 2.3.3 *Falltypen zur planungs- und baurechtlichen Situation der großflächigen Einzelhandelsbetriebe in der Region*

Als Grundlage wurden alle großflächigen Einzelhandelsprojekte<sup>21</sup> in Leipzig und im Leipziger Umland bezüglich ihrer planungs- und baurechtlichen Situation untersucht und in Falltypen gegliedert, die für spezifische Fragestellungen stehen. Als Analysekriterien wurden neben der raumordnerischen Beurteilung die bauleitplanerische sowie die baugenehmungsrechtliche Situation und der Realisierungsstand der Vorhaben gewählt. Aus der Vielzahl der möglichen Falltypen wurden neun ausgewählt und teilweise im Rahmen von Expertisen vertiefend betrachtet. Folgende Typen wurden in Abstimmung mit den regionalen Akteuren als besonders relevant ausgewählt:

<sup>20</sup> Dieser Arbeitsschritt wurde durch zwei Expertisen in das Teilprojekt eingebracht. Vgl. Birk; Büchner, 1998, Institut für Bodenmanagement, 2000

<sup>21</sup> Datenstand der Analyse: 1998

- Falltyp 1 Raumordnungsentscheid positiv, aber bisher keine Bauleitplanung und Umsetzung
- Falltyp 2 Raumordnungsentscheid positiv, verbindliche Bauleitplanung vorhanden, keine Umsetzung beziehungsweise nur teilweise Umsetzung
- Falltyp 3 wie zwei, jedoch Baugenehmigung erteilt, aber keine Umsetzung innerhalb von drei Jahren
- Falltyp 4 verbindliche Bauleitplanung vor Juni 1991 (Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ziele der Raumordnung) und grober Widerspruch zu den landesplanerischen Zielsetzungen
- Falltyp 5 Umsetzung ohne verbindliche Bauleitplanung
- Falltyp 6 Umsetzung mit anderen Sortimenten oder mit größerer Fläche als im B-Plan oder im Raumordnungsentscheid vorgesehen
- Falltyp 7 Leerstand oder brachgefallene großflächige Einzelhandelsbetriebe
- Falltyp 8 Erweiterungen beziehungsweise Umnutzung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben
- Falltyp 9 Raumordnungsentscheid negativ; Bauleitplanung und/oder Umsetzung vorhanden

Tabelle 2: Falltypen von Einzelhandelsgroßvorhaben nach Standortlage und Strategieansätzen

Fall-typ	Anzahl der Fälle nach Lage des Standortes	Beispiel	Überlegungen zu möglichem Strategieansatz
1	integriert 14 nicht integriert 4	L-Plagwitz: Buntgarnwerke Döllzig: MultiKauf	Überprüfung des Raumordnungsentscheids, entfällt nach fünf Jahren (max. Gültigkeit)
2/3	4 3	Bienitz-Rückmarsdorf: Gemeindezentrum	Änderung/Aufhebung d. B-Plans soweit im Widerspruch zu den Zielen der RO, gegebenenfalls Entschädigungsforderungen
4	- 2	L-Seehausen: Sachsenpark Großpösna: Pösnapark	Änderung des B-Plans zur Anpassung an die Ziele der RO, gegebenenfalls Entschädigungs-forderungen
5	- 6	Schkeuditz: Möbel Erbe	bei formeller u. materieller Illegalität gegebenenfalls Beseitigung des Bauwerks, Nutzungsbeschränkung/ Festsetzung des Bestands
6	1 8	Wachau: Globus Bienitz: Löwen-Center	wenn keine Festsetzung vorhanden: nach-trägliche Festsetzung, gegebenenfalls entschädigungspflichtig, wenn Festsetzung vorhanden: Überprüfung, gegebenenfalls Klage
7	2 -	L-Lindenau: Kaufhaus Held	bei Außenbereichsvorhaben beziehungsweise Widerspruch zu Zielen der RO: Änderung / Aufhebung des B-Plans, gegebenenfalls Entschädigungspflicht
8	- 5	Taucha: Möbel Walter Schkeuditz: Möbel Erbe	ROV: Prüfung der Übereinstimmung mit Zielen der RO, insbesondere Verkehrs- und Raum-relevanz
9	- 5	Wiedemar: FMZ L-Schönau: Allkauf	Änderung/Aufhebung für nicht beziehungs-weise nur teilweise umgesetzte B-Pläne

Quelle: Planersocietät, 1999

### 2.3.4 Strategieansätze

Mit den vorhandenen Planungs- und Rechtsinstrumenten sind Handlungsinstrumente vorhanden, um die Einzelhandelsentwicklung im Raum zu steuern. Für die Ausrichtung dieser Steuerung bestehender großflächiger Einzelhandelsstandorte sind grundsätzlich unterschiedliche Möglichkeiten vorhanden, die in der nachfolgenden Übersicht dargestellt sind:

Tabelle 3: Strategieansätze zum Umgang mit bestehenden Einzelhandelsgroßvorhaben

Strategieansatz		Vorteile	Nachteile
Verlangsamung	Dämpfung der Entwicklungsmöglichkeiten durch (über-regionale) Steuerung von Neuentwicklungen (Monitoring, Förderung u.ä.), Überplanung ohne Eingriffe in genehmigten Bestand beziehungsweise genehmigungsfähige Erweiterungen/ Umnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>gedämpfte Zusatzbelastung der Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltbeeinträchtigungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(nur ausnahmsweise) Entschädigungsfordern (abhängig vom Einzelfall), kaum zusätzlicher Finanzbedarf</li> <li>gegebenenfalls geringe Steuerungswirkung</li> </ul>
Plafondierung	„Einfrieren“ der Entwicklungsmöglichkeiten auf den Ist-Zustand durch Bauleitplanung und Festlegung des Bestandschutzes	<ul style="list-style-type: none"> <li>„Deckelung“ der siedlungsstrukturellen, verkehrlichen und Umweltbeeinträchtigungen auf dem erreichten Niveau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestandsschutz kann aufgrund von Baugenehmigungen nicht beziehungsweise nur in Ausnahmen angegriffen werden</li> <li>Entschädigungsfordern zum Beispiel für entgangene Erweiterungen (abhängig vom Einzelfall), zusätzlicher Finanzbedarf</li> <li>langfristige Strategie</li> </ul>
Rückbau	Aufgabe und Rückentwicklung von Standorten durch eine entsprechende Landes- und Bauleitplanung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abbau der dauerhaften Beeinträchtigung der Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltentwicklung möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestandsschutz kann aufgrund von Baugenehmigungen nicht beziehungsweise nur in Ausnahmen angegriffen werden</li> <li>Entschädigungsfordern, zusätzlicher Finanzbedarf</li> <li>langfristige Strategie</li> </ul>
Weiterentwicklung im Sinne einer nachholenden Urbanisierung	Ausbau von Standorten durch Anlagerung weiterer Nutzungen und Nachfrager zu neuen Stadtteil mit Mischnutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausnutzung neugeschaffener Infrastrukturen/Investitionen und Finanzmittel werden verbessert</li> <li>gegebenenfalls Entlastung von überlasteten Bereichen/Standorten möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzmittel u. Bevölkerungsressourcen für „Nachurbanisierung“ stehen nicht zur Verfügung (spezif. ostdeutsche Situation), Verfall der Infrastruktur in Bestandsgebieten.</li> <li>Beeinträchtigung der Siedlungs-, Verkehrs- u. Umweltentwicklung bleibt dauerhaft bestehen</li> </ul>
„Nullfall“	Beibehaltung der bisherigen Verfahrensweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine zusätzlichen Finanz- und Personalressourcen erforderlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>unzureichende Steuerung der Einzelhandelsentwicklung</li> <li>zunehmende Beeinträchtigung der Siedlungs-, Verkehrs- u. Umweltentwicklung</li> </ul>

Quelle: Planersocietät, 1999

Die beiden gegensätzlichen Strategieansätze „Rückbau“ sowie „Weiterentwicklung im Sinne einer nachholenden Urbanisierung“ wurden innerhalb des Vorhabens nur am Rande

diskutiert. Sie sind mit hohen finanziellen Belastungen verbunden, die unter den spezifischen ostdeutschen Bedingungen (Schrumpfungsprozesse der Bevölkerung, geringe Finanzkraft etc.) mittel- bis langfristig nicht aufzubringen sind. Darüber hinaus kann eine „nachholende Urbanisierung“ unter Umständen – abhängig von den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten – dem Ziel einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung entgegenwirken.

### 2.3.5 *Rechtsexpertise zu baurechtlichen Steuerungsmöglichkeiten*

Im Rahmen einer Expertise sind die baugenehmigungsrechtlichen Steuerungsmöglichkeiten im Umgang mit bestehenden großflächigen Einzelhandelsvorhaben untersucht worden. Als wesentliche Ergebnisse sind unter anderem festzuhalten:<sup>22</sup>

Die Möglichkeiten, nachträglich den Bestand eines genehmigten Einkaufszentrums bezüglich der Größe und Sortimente festzuschreiben, um Umnutzungen zu verhindern, sind äußerst gering.

Aufgrund der Ausgestaltung der Baugenehmigung als Verwaltungsakt bestehen für die Beseitigung des Bestandsschutzes enge Grenzen. Die Rücknahme oder der Widerruf von Baugenehmigungen sind in der Praxis nur in Ausnahmefällen relevant. Die Kommunen sollten daher einerseits den Umfang des Bestandsschutzes ermitteln und diesen intern festlegen. Darüber hinaus sollten sie prüfen, ob die erteilten Baugenehmigungen rechtmäßig sind und gegebenenfalls die Rücknahme beantragen beziehungsweise aussprechen. Sie sollten weiterhin klären, ob die Baugenehmigung rechtswidrig wurde und gegebenenfalls den Widerruf beantragen beziehungsweise aussprechen. Weiterhin kann der Bestandsschutz bei Nichtigkeit der Baugenehmigung entfallen. Die Kommunen sollten deshalb den konkreten Sachverhalt klären und gegebenenfalls die Feststellung der Nichtigkeit vornehmen oder beantragen.

Eine langfristige Steuerungsmöglichkeit ergibt sich mit der Änderung städtebaulich nicht beziehungsweise nicht mehr zielkonformer Bebauungsplan-Festsetzungen, dies kann jedoch gegebenenfalls Entschädigungsansprüche auslösen. Darüber hinaus sind Nutzungsänderungen erneut genehmigungspflichtig, wenn die Variationsbreite der genehmigten Nutzung verlassen wird und damit bodenrechtliche Belange neu berührt werden können.

Bei brachgefallenen Nutzungen ist davon auszugehen, dass eine erteilte Baugenehmigung bis zu drei Jahren nach Aufgabe der Nutzung eine Wiederaufnahme der Nutzung zulässt. Für die Fragestellung einer möglichen Nutzungsänderung von einem „herkömmlichen“ großflächigen Einzelhandelsbetrieb hin zu einem FOC gelten die Ausführungen zur Variationsbreite und den gegebenenfalls neu berührten bodenrechtlichen Belangen. Aus einer veränderten Sortimentsauswahl durch ein FOC können sich bodenrechtlich relevante Ver-

<sup>22</sup>

Birk; Büchner, 1998

änderungen ergeben, die einer Nutzungsänderung gleichkommen. Die kommunalen Handlungsfelder beziehen sich weiterhin auf die Überprüfung der Baugenehmigung beziehungsweise die Durchführung eines Bebauungsplan-Änderungsverfahrens. Dies betrifft in vergleichbarer Weise auch Bebauungspläne beziehungsweise Vorhaben- und Erschließungspläne, die nur teilweise umgesetzt wurden und nunmehr nachträglich veränderten städtebaulichen Zielvorstellungen angepasst werden sollen.

Die Einflussmöglichkeiten im Umgang mit bestehenden Fachmarkt-Aggloerationen sind ebenfalls gering, weil den Betrieben eine gemeinschaftliche Teilnahme am Wettbewerb nicht oder nur schwer nachweisbar ist. Die Kommunen sollten daher zunächst die besonders gefährdeten Standorte identifizieren und gegebenenfalls über § 15 Abs. 1 BauNVO weitere Vorhaben ablehnen beziehungsweise die gefährdeten Bereiche gezielt mit entsprechenden Bauleitplänen steuern. Liegen derartige Vorhaben im nicht beplanten Innenbereich, kann die Gemeinde im Baugenehmigungsverfahren ihr Einvernehmen verweigern, wenn sich das Vorhaben nicht in die nähere Umgebung einfügt; dies ist entsprechend zu prüfen und zu begründen.

### 2.3.6 *Expertise zu möglichen Entschädigungskorridoren*

Der Identifikation gefährdeter Standorte und der Umsetzung gegebenenfalls veränderter städtebaulicher Zielsetzungen gegenüber der bereits eingetretenen Einzelhandelsentwicklung kommt für die Steuerung des Einzelhandelbestands eine Schlüsselrolle zu. Die Anpassung vorhandener Bebauungspläne an veränderte städtebauliche Zielvorstellungen ist regelmäßig mit der Frage nach möglichen Entschädigungsfordernungen verbunden. Im Rahmen des Teilprojektes sind daher am Beispiel einer Fachmarktagglomeration mögliche Entschädigungsfolgen untersucht worden, die durch die Umsetzung veränderter städtebaulicher Zielsetzungen zu erwarten waren. Da eine genaue Wertermittlung nicht durchgeführt werden konnte, sind „Entschädigungskorridore“ ermittelt worden, die einen Anhaltspunkt über die möglichen Entschädigungshöhen unterschiedlicher städtebaulicher Zielsetzungen (Szenarien) geben.<sup>23</sup>

Für die planungsrechtliche Neuordnung sind folgende Varianten diskutiert worden:

- Szenario 1 Festschreibung des vorhandenen Bestandes an Einzelhandelsnutzungen, Ausschluss des übrigen Einzelhandels (zentren- und nicht zentrenrelevante Einzelhandelssortimente), Ausschluss des Einzelhandels auf den noch unbebauten Flächen
- Szenario 2 kein Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen (Beibehaltung des Status quo)

<sup>23</sup> Institut für Bodenmanagement, 2000. Untersuchungsbeispiel ist die Fachmarktagglomeration in Bienitz mit ca. 14.000 qm Verkaufsfläche in elf Fachmärkten. Sie liegt südlich der B 181, in unmittelbarer Nähe zum „Löwen-Center“.

Szenario 3 Beschränkung des Einzelhandels auf nicht-zentrenrelevante Einzelhandelsnutzungen

Szenario 4 Ausschluss aller Einzelhandelsnutzungen

Nach § 42 Abs. 2 BauGB ist die Aufhebung oder Änderung von zulässigen Nutzungen innerhalb einer Frist von sieben Jahren ab Zulässigkeit zu entschädigen, dies betrifft die erstmals zulässige Nutzung. Innerhalb der Sieben-Jahres-Frist ist die Grundstückswertdifferenz zu entschädigen, die sich aus der Differenz für den Wert des Grundstücks aufgrund der zulässigen und aufgrund der nunmehr aufgehobenen oder geänderten Nutzung ergibt. Da der Bebauungsplan seit 1992 rechtskräftig ist, greift die Sieben-Jahres-Frist nicht mehr. Wäre im untersuchten Fall die Sieben-Jahres-Frist noch nicht „abgelaufen“, wäre für die Szenarien 1, 3 und 4 eine Entschädigungsleistung erforderlich.

Über die zeitliche Frist von sieben Jahren hinaus schützt § 42 Abs. 3 BauGB die zulässige, ausgeübte Nutzung. Die Differenz, die sich aus dem Grundstückswert aufgrund der ausgeübten Nutzung und der Eingriffe in die ausgeübte Nutzung ergibt, ist zu entschädigen. Dies ist beispielsweise in Szenario 4 relevant. Ob ein Eingriff in die ausgeübte Nutzung durch eine nachträgliche Sortimentsbeschränkung (Szenarien 1 und 3) ausgelöst wird, ist von der Rechtsprechung bislang nicht behandelt worden. Der Gutachter geht, unter anderem mit Bezug auf die herrschende Meinung im Schrifttum, davon aus, dass durch die Szenarien 1, 3 und 4 mit nachträglichen Sortimentsbeschränkungen Entschädigungspflichten für die bebauten Grundstücke entstehen, da eine Erschwerung der wirtschaftlichen Verwertung des Grundstücks besteht.

Gemäß § 42 Abs. 1 BauGB muss die Wertminderung nicht nur unwesentlich sein, um ein Entschädigungserfordernis auszulösen. Eine fühlbare Beeinträchtigung der Vermögenswerte wird im Schrifttum bei Überschreitung einer „Opfergrenze“ von 10 Prozent angenommen. Spürbar wird die Wertminderung bei unbebauten Baugrundstücken eintreten, wenn der neue Bebauungsplan die bisher zulässige bauliche Nutzung aufhebt oder ändert, dies ist im konkreten Fall aufgrund der zeitlichen Fristen nicht mehr relevant. Für die bebauten Grundstücke wird die Wertminderung erst später spürbar, wenn das Grundstück verkauft oder beliehen werden soll, so dass auch erst zu diesem Zeitpunkt eine Entschädigung erforderlich wäre. Der „Bestandsschutz“ greift womöglich auf Jahre hinaus.

Im Vergleich der Szenarien sind aufgrund der unterschiedlichen Eingriffstiefe in die ausgeübten nutzungen unterschiedliche Entschädigungshöhen zu erwarten. Im Falles des Szenarios 1 stellt die Einschränkung von Sortimenten einen Eingriff in die notwendige Flexibilität des Einzelhandels dar, das als Belastung der Grundstücke wirken und zu einer Minderung des Grundstückswertes beziehungsweise der Mieterträge, insbesondere vor dem Hintergrund des zur Zeit bestehenden Mietermarktes, führen würde. Mit dem Szenario 3 werden die Beschränkungen für den Eigentümer größer, weil nur noch nicht-zentrenrelevante

Einzelhandelsnutzungen zulässig wären. Die höchsten Entschädigungsforderungen würden durch das Szenario 4 aufgrund der dann nur noch zulässigen gewerblich-produzierenden Nutzung entstehen. Durch die Beibehaltung des Status quo (Szenario 2) ergeben sich keine Entschädigungsforderungen.

Ausgehend davon, dass zwischen Grundstücken, die normal gewerblich und für den Einzelhandel genutzt werden, Wertunterschiede vorhanden sind, die sich aus den durch die Einzelhandelsnutzung erzielbaren größeren Erträgen ergeben, sind durch eine empirische Untersuchung Entschädigungskorridore ermittelt worden.

Aus den Bodenrichtwerten und den ausgewählten Kaufpreisen lassen sich keine signifikanten Preisunterschiede zwischen Gewerbe- und Fachmarktgrundstücken ermitteln, da dieses Preismaterial für die Fragestellung zu unqualifiziert ist. Im Bereich der Mieten sind aber signifikante Unterschiede zwischen Gewerbe- und Fachmarktnutzungen festzustellen, daher kann davon ausgegangen werden, dass sich für die beiden Nutzungen auch unterschiedliche Grundstückswerte ergeben. Um die Entschädigungskorridore abzuschätzen, wird das Ertragswertverfahren gemäß §§ 15 – 20 WertV gewählt, weil der Grundstücks Wertunterschied im vorliegenden Fall maßgeblich durch die unterschiedlichen Erträge (Mieten) geprägt ist.

Die überschlägige Wertermittlung erfolgt für ein Beispielgrundstück und für alle Fachmarktgrundstücke zusammen. Sie geht einerseits vom Szenario 4 aus, dass alle Einzelhandelsnutzungen zukünftig ausschließt und damit den stärksten Eingriff in die ausgeübten Nutzungen bedeutet, andererseits wird das Szenario 2 untersucht, in dem der Status quo beibehalten wird. Dieses Vorgehen bildet die größtmöglichen Wertunterschiede ab. Da für die Szenarien 1 und 3 keine konkreten Mietangaben vorliegen, werden für diese Szenarien Abschläge angenommen.

Für alle Grundstücke der Fachmarktagglomeration ergeben sich folgende Entschädigungskorridore:

Szenario 1	5 bis zu 8 Mio. DM
Szenario 3	8 bis zu 10 Mio. DM
Szenario 4	bis zu 11,5 Mio. DM

Mit diesen Wertdifferenzen wird in allen Fällen die Opfergrenze von 10 Prozent überschritten, so dass eine Entschädigungspflicht nach § 42 Abs. 1 BauGB gegeben ist. Für das noch unbebaute Grundstück ist die Beeinträchtigung nicht relevant, weil im vorliegenden Fall die Sieben-Jahres-First abgelaufen ist. Dies lässt sich auf andere Standorte in der Stadt Leipzig, für die die Rechtskraft des Bebauungsplans und die zulässige Nutzung schon länger als sieben Jahre bestehen, übertragen. Bei den bebauten Grundstücken tritt der Vermögens

nachteil nicht unmittelbar mit Rechtskraft des zukünftigen Bebauungsplans ein, sondern erst mit einem beabsichtigten Verkauf oder einer Beleihung, so dass die Entschädigung nicht unmittelbar im Falle einer Überplanung, sondern eher mittel- bis langfristig zu erwarten ist. Für den Fall, dass ein Einzeleigentümer über mehrere Flächen oder größere Bereiche in einem Gebiet verfügt, kann der Verkaufszeitpunkt unter Umständen früher entstehen und auch größere Summen erforderlich machen. Daher sind in derartigen Fällen die Besitzverhältnisse besonders zu prüfen und gegebenenfalls in der Prioritätensetzung und Planung zu berücksichtigen.

Die „Wirkung“ des Bestandsschutzes für die materielle (Geld-)Entschädigungsleistung ist noch zu beachten. Es lassen sich im Prinzip zwei Grundtypen diesbezüglich unterscheiden:

- Typ 1: In den Baugenehmigungsbescheiden ist explizit nur die ausgeübte, spezielle Einzelhandelsnutzung aufgeführt (beispielsweise Fachmarkt für Baumarkt und Gartenbedarf).
- Typ 2: In den Baugenehmigungsbescheiden ist (nur) allgemein Einzelhandel angegeben, also keine Eingrenzung auf ein bestimmtes Waren sortiment oder eine spezifische Einzelhandelsnutzung.

Insofern der Typ 1 gegeben ist, würde bei Realisierung der Szenarien 1 und 3 gemäß § 42 Abs. 3 BauGB in die ausgeübte, genehmigte Nutzung eingegriffen, da ja nur eine spezielle Einzelhandelsnutzung (hier Baumarkt oder Gartenmarkt etc.) „bestandsgeschützt“ wäre. Da aber zur ausgeübten Nutzung auch die unbeschränkte Ausübungsmöglichkeit des Einzelhandels gehört (siehe oben), auch wenn diese Möglichkeit nicht verwirklicht wurde, entsteht im vorliegenden Fall die Entschädigungspflicht auch gemäß § 42 Abs. 3 BauGB.

Sofern der Typ 2 gegeben ist, würde mit der Realisierung der Szenarien 1 und 3 wohl nicht in die ausgeübte Nutzung eingegriffen, da der Bestandsschutz „allgemeiner Einzelhandel“ (nicht Einengung auf bestimmte Waren sortimente) greifen würde. Es bleibt aber unabhängig des „wirkenden“ Bestandsschutzes ein „Makel“ bei den Grundstücken, da der neue Bebauungsplan die Einzelhandelsnutzung einschränkt oder nicht erlaubt. Es erscheint wahrscheinlich, dass der Markt (hier: potenzielle Käufer oder Banken bei Beleihung) dieses durch Wertabschläge auffängt. Insofern können selbst bei diesem Typ 2 die Eigentümer einen Wertverlust geltend machen.

### *2.3.7 Weiterentwicklung des Instrumentariums*

In einem letzten Schritt sind, in Diskussion mit den regionalen Akteuren, Strategie-Ansätze und -ideen für einen Reorganisationsprozess des großflächigen Einzelhandels entwickelt worden. Die Diskussion war auf die unterschiedlichsten Ansätze gerichtet, so dass sich die diskutierten Fragestellungen ein breites Spektrum von Handlungsstrategien beziehen. Die

nachfolgende Übersicht benennt die diskutierten Ansätze und zeigt die Einschätzung der beteiligten Akteure hinsichtlich der regionalen Steuerungsrelevanz beziehungsweise Umsetzungschancen auf:

Tabelle 4: Einschätzung der Strategieansätze durch regionale Akteure<sup>24</sup> hinsichtlich deren Wirksamkeit und Umsetzungsfähigkeit

<b>Strategieansatz nach Akteursebene</b>	<b>Bedeutung für Steuerung der Einzelhandels- entwicklung</b>	<b>Realisierungs- und Umsetzungschancen</b>
<b>Bund</b>		
Änderung der §§ 8 und 9 BauNVO	gering	gering
Klarstellung zum Umgang mit Fachmarkt-Agglomerationen	gering	gering
Anfälligkeit des § 34 BauGB beseitigen	mittel	mittel
Sanierungstatbestände (§ 136 BauGB) erweitern	mittel	mittel
Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten von Städtebaufördermitteln	mittel	mittel
<b>Land</b>		
Bau- beziehungsweise Nutzungsrecht auf Zeit	mittel	gering
Landesprogramm zur Förderung der Innenstadt	hoch	mittel bis hoch
Eigungsgebiete für großflächigen Einzelhandel (EH)	mittel bis hoch	gering
regionaler Flächennutzungsplan	mittel	mittel
Kopplungsgebot von SO-Gebieten an regionale Zentren- beziehungsweise EH-Konzepte	gering	gering
landesplanerische Mengenziele, zum Beispiel ÖV-Standards für großfl. EH	hoch	gering bis mittel
Rekultivierungsfonds für großflächigen Einzelhandel	gering	gering
Entschädigungsfonds für Anpassung an Ziele der Raumordnung	gering	gering
<b>Region</b>		
regionale Einzelhandelskonzepte	hoch	mittel
regionales Einzelhandelsmonitoring	hoch	mittel bis gering
<b>Kommune</b>		
komunales Einzelhandelsmanagement	hoch	mittel bis hoch
ÖV-Standards für großflächigen Einzelhandel im Nahverkehrsplan	hoch	mittel
kommunaler Ausgleich von Ansiedlungsvorteilen	mittel	gering
komunale Stellplatzablösesatzungen	gering	hoch

Quelle: Planersocietät, 2000

In Relation zwischen den unterschiedlichen Ebenen sind insbesondere die Länder und die nachgeordneten Ebenen als Akteure zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung gefragt. Die Länder sollten die anstehenden Novellierungen der Landesplanungsgesetze nutzen, um Regelungen zu verankern, die die Steuerungsmöglichkeiten gegenüber nicht-integrierten Großvorhaben verbessern (Anpassungsgebot, regionaler Flächennutzungsplan, Eignungsgebiete für großflächigen Einzelhandel etc.).

<sup>24</sup> Fußnote mit Aufzählung der beteiligten Akteure wie TB 13, FN 29, S. 28

Ein Erfolg versprechender Schwerpunkt zur Reorganisation beziehungsweise verbesserten Steuerung liegt in flexiblen und kooperativen Verfahren und Konzeptionsentwicklungen. Daher sollten die Länder weiter gehende Strategieansätze wie Innenstadtförderprogramme verstärken oder neu initiieren sowie die Kooperation auf regionaler Ebene aktiv unterstützen. Die Erarbeitung und Abstimmung von regionalen Einzelhandelskonzepten sollten mit dem Ziel erfolgen, einen sich selbst tragenden Abstimmungs- und Kooperationsprozess mit einer Selbstbindung der Beteiligten zu installieren. Ein Monitoring zur Identifikation von Schlüsselstandorten sollte vorhandene Datenbestände fortentwickeln und neue Einsatzbereiche in der Einzelhandelsreorganisation beziehungsweise -steuerung erschließen.

## **2.4 Einkaufsverkehr der kurzen Wege am Beispiel der Zentrenentwicklung in Leipzig**

### *2.4.1 Ziel des Teilprojektes*

Die Intention zur Stärkung des Ansatzes der Verkehrsvermeidung im Einkaufsverkehr, läuft weitgehend parallel mit dem Ziel der Stadtpolitik in Leipzig, den Kaufkraftabfluss zu den Einkaufszentren des Umlandes zu stoppen – zugunsten des Zentrengefüges in der Stadt Leipzig.

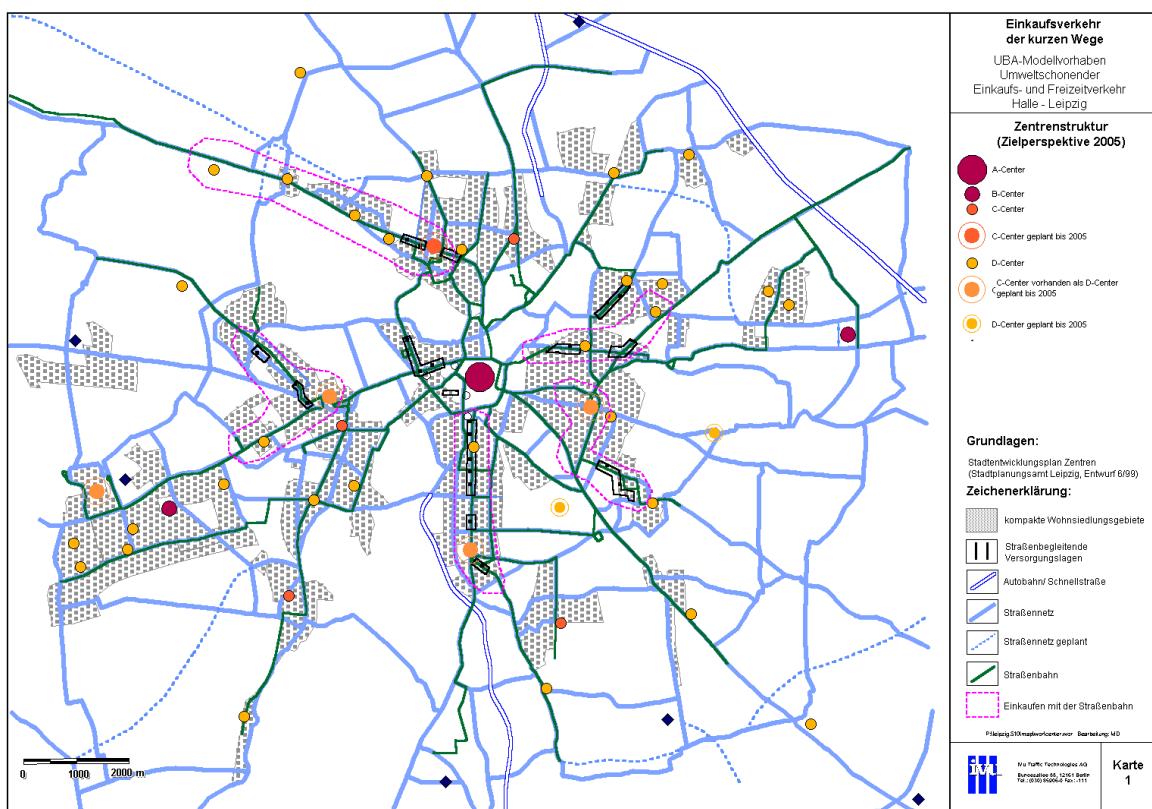
Die Jahre 1998 und 1999 stellen eine wichtige Phase in der Konzeption und Umsetzung der Zentrenentwicklung der Stadt Leipzig dar, die in einen Stadtratsbeschluss des Stadtentwicklungsplans Zentren mündete. Gleichzeitig hat sich die Innenstadt als Zentrum mit veränderten Zufahrtsregelungen, ÖPNV-Feinerschließung, Straßenraumgestaltung, neuen Citymanagementformen und nicht zuletzt durch einen neuen Einkaufsstandort im Hauptbahnhof grundlegend gewandelt. In Stadtteilzentren wie dem Lindenauer Markt ist 1999/2000 mit ersten Maßnahmen wie der Straßenraumgestaltung begonnen worden.

Das Themenfeld „Einzelhandel und Verkehr“ ist in vielen Städten geprägt von kommunalpolitischen Grabenkämpfen und Ideologievorwürfen, wenn z. B. darüber gestritten wird, ob der Autofahrer oder der ÖV-Benutzer der „bessere“ Kunde sei. Das UBA-Modellvorhaben interessiert sich vor allem für die Nahmobilität, den Einkaufsverkehr der kurzen Wege mit dem Fahrrad und zu Fuß, der in der öffentlichen Diskussion häufig zu wenig beachtet wird. Gerade der Einzelhandel in Stadtteil- und Nahversorgungszentren lebt weniger von den Autokunden, die von fern kommend einen kurzen Zwischenstopp einlegen, als vielmehr von Kunden, die im Fußgängerradius wohnen oder arbeiten.

Innerhalb des UBA-Modellvorhabens steht das Teilprojekt „Zentren“ vermittelnd zwischen

- der regionalen Bestandsaufnahme (siehe Teilbericht 2 – Einkaufsmobilität und ihre Rahmenbedingungen in der Region Halle - Leipzig),
- den beiden Teilprojekten mit eigener empirischer Basis zu Zentren in Leipzig (siehe Teilbericht 4 – Vergleichende Umweltbilanz – Einkaufsstandorte; Teilbericht 6 – Freizeit und Events in der Leipziger Innenstadt) und
- der Planungs- beziehungsweise Umsetzungspraxis der Zentrenentwicklung im Zeitraum des UBA-Modellvorhabens in Leipzig.

Abbildung 16: Zentrenstruktur (Zielperspektive 2005)



Quelle: IVU AG, 2000a, S. 10

In dem Teilprojekt „Zentren“ werden einige ausgewählte für die Übertragung auf andere Städte relevante Themen der Zentrenentwicklung in Leipzig beschrieben, ergänzt durch weiterführende Anregungen für konkrete Situationen in Leipzig und allgemeine Schlussfolgerungen für verkehrsplanerische Problemlösungsbeiträge zur Entwicklung von Zentren im Sinne des „Einkaufsverkehrs der kurzen Wege“. Dabei geht es sowohl um das Zentrengefüge im gesamtstädtischen Rahmen als auch um die Entwicklung einzelner (exemplarischer) Zentren, hier schwerpunktmaßig des Stadtteilzentrums Lindenauer Markt und der Leipziger Innenstadt.

*Abbildung 17: Zentrenentwicklung in Leipzig (oben links: Lindenauer Markt; oben rechts: Allee Center in Leipzig Grünau; unten links: Nikolai Straße in der Leipziger Innenstadt; unten rechts: Parkflächen am Paunsdorf-Center)*



Quelle: IVU AG, 2000a

#### 2.4.2 *Arbeitsansatz und Projektverlauf*

Durch teilnehmende Beobachtung, mit den Ergebnissen aus anderen Teilprojekten und verkehrsplanerischen Anregungen wurden inhaltlich unterstützende Beiträge zur Zentrenentwicklungsplanung in Leipzig geleistet. Dies geschah durch Teilnahme an temporären Arbeitskreisen zu Stadtteilzentren und zur gesamtstädtischen Zentrenentwicklung sowie durch eigene Veranstaltungen im Dezernat für Planung und Bau mit den städtischen Ämtern.

Schwerpunkt der Arbeit im Teilprojekt „Zentren“ war die teilnehmende Beobachtung, die „Einmischung“ in die laufenden konzeptionellen Diskussionen und in die Umsetzungsarbeit der Stadt Leipzig. Als Hintergrund wurden kontinuierlich verfolgt: die aktuelle Entwicklung in der Stadt mit einer eigenen Presseauswertung und der Beteiligung an Fachveranstaltungen. Eng verzahnt mit den anderen Teilprojekten in Leipzig wurden die Projektergebnisse in folgenden Kontexten erarbeitet:

Eine erste Grundlage bildeten die Experteninterviews im Rahmen des Teilberichts 2 im Jahr 1998, ergänzt durch Gespräche im Stadtplanungsamt Leipzig und die Teilnahme an

Fachveranstaltungen zur Einzelhandelsentwicklung mit Leipziger Bezug sowie die kontinuierliche Lokalpresseauswertung bis zum März 2000.

Bei den Moderationsrunden der GMA Erfurt, die im Rahmen des ExWoSt-Vorhabens „Zentren“ des BBR in 1998 und 1999 in den beiden Stadtteilzentren Plodiver Straße und Lindenauer Markt stattfanden, war das UBA-Teilvorhaben eingebunden. In diesem Zusammenhang wurden für das Umfeld des Lindenauer Marktes die Fuß- und Radverkehrsbedingungen kartiert und bewertet sowie eine Passantenbefragung des Amtes für Umweltschutz fachlich vorbereitet und betreut. Hieraus wurden Kennziffern für die Umweltbilanz des Lindenauer Marktes gewonnen und verkehrsplanerische Schlussfolgerungen in den moderierten Diskussionsprozess mit den Lindenauer Akteuren eingespeist. Dabei ist besonders die Relevanz der Straßenbahn deutlich geworden, die im bisherigen Planungsprozess noch nicht ausreichend erkannt worden war.

Durch Kartierungen und Presseauswertungen wurden die innenstadtbezogenen Themen verfolgt und aufbereitet, ergänzt durch eine Ortsbesichtigung und eine orientierende Erstbewertung sämtlicher vorhandener und geplanter Zentren und großflächigen Einkaufsstandorte hinsichtlich ihrer verkehrlichen Charakteristika.

Parallel zur Bearbeitung dieses Teilprojektes wurde vom Stadtplanungsamt der Stadtentwicklungsplan Zentren erarbeitet, der im Herbst 1999 vom Stadtrat beschlossen wurde. Das UBA-Modellvorhaben hat zur Umsetzung dieses Konzeptes verkehrsplanerische Hinweise gegeben.

Empfehlungen des vorliegenden Teilberichts zur Innenstadt sind bereits in Ämterberatungen im April 1999 und März 2000 (im Rahmen der Präsentation zu Freizeit und Events in der Leipziger Innenstadt) mit dem Beigeordneten für Planung und Bau Dr. Lütke-Daldrup erörtert worden.

Im Rahmen der Mitarbeit in Fachgruppen der Leipziger Agenda 21 wurden Ergebnisse der Forschung zur Diskussion gestellt, die wiederum die Ergebnisse des Agenda-Prozesses im Sinne lebensfähiger Stadtteile unterstützt haben.

Die genaue Wirkung und Relevanz dieser Arbeit im Rahmen des Teilprojektes „Zentren“ für den Fortgang der städtischen Planungen und der Aktivitäten Dritter sind nur schwer einzuschätzen, zumal sie meist unterstützend und sensibilisierend und nur selten als Widerspruch zur verfolgten Richtung wirken sollten. Von den Akteuren in Leipzig werden sie jedoch auf jeden Fall positiv und hilfreich bewertet.

### 2.4.3 *Ergebnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen*

Ausgehend von der Einzelhandelssituation zur Mitte der 90er Jahre mit einem dramatischen Ungleichgewicht zwischen der „Grünen Wiese“ und den traditionellen Zentren hat sich die Zentrenstruktur in Leipzig zum Ende des Jahrzehnts deutlich verbessert. Als wie tragfähig sich das Zentrengerüst in der kommenden 2000-er Dekade erweist, hängt auch von der Entwicklung der Kaufkraft in der Region ab, damit auch von der Entwicklung der Bevölkerungszahl.

Die Voraussetzungen der offensichtlich erfolgreichen Entwicklung in Leipzig, die sich in den anderen ostdeutschen Oberzentren nicht in dieser Weise ergeben hat, waren in erster Linie:

- eine frühzeitige Verständigung innerhalb der Verwaltung, in der Kommunalpolitik und in der betroffenen Öffentlichkeit über ein Zentrengerüst und auf ein Leitbild der autoarmen Innenstadt,
- eine recht konsequente Stadtentwicklungsplanung – bis hin zur Verhinderung von Einzelhandelseinrichtungen in Gewerbegebieten am Stadtrand, vor allem die gezielte Entwicklung eines Netzes teilweise neuer Stadtteil- und Nahbereichszentren mit gutem Branchenmix und in der Regel guter ÖPNV-Anbindung,
- der schrittweise Aufbau der Innenstadt als Zentrum und als Herz der Stadt – nicht nur mit eindeutiger Bauleitplanung und anspruchsvoller Straßenraumgestaltung, sondern auch im Marketingbereich durch Public-Private-Partnership-Initiativen, die in eine City-managementgesellschaft gemündet sind,
- der Erfolg eines neuen Einkaufszentrums im Hauptbahnhof mit sehr guter Erreichbarkeit aus der Region, gleichzeitig durch die signifikante Gestalt ein Imageträger für das Leipziger Zentrum.

### 2.4.4 *Die Bedeutung des Umweltverbundes innerhalb der Zentrenstruktur von Leipzig*

Lange Zeit standen wegen der Übermacht der Einkaufszentren auf der Grünen Wiese die Autoerreichbarkeit und das Stellplatzangebot im Mittelpunkt des Interesses. Aber mit sicheren Zuwegen für Fußgänger und Radfahrer in die Zentren sowie einer stärkeren Integration des ÖPNV in die einzelnen Komponenten der Organisation von Einzelhandel und Einkaufen (Zusatznutzen aus dem ÖPNV für den Handel durch ÖPNV-bezogenes Marketing, Bringdienste etc.) kann das städtische Zentrengefüge gestützt und abgesichert werden.

Der Grad an Autofreiheit von innerstädtischen Geschäftsstraßen ist mit entscheidend für deren Attraktivität. Eindeutige Zufahrtsregelungen mit der nötigen Überwachung können die

Störungen, die in den innerstädtischen Straßen bereits durch wenige Pkw beträchtlich sein können, verhindern. Zeitregelungen für die Innenstadtzufahrt bringen die Funktion für den Einkauf mit den unterschiedlichen Belangen der Andienung und der Anwohner „unter einen Hut“.

Im Städtevergleich weist Leipzig mehrere vorteilhafte Merkmale einer klassischen Fußgängerstadt auf, die in dieser Form andernorts selten, teilweise auch einmalig sind und Chancen der Erhaltung eines hohen Fußgängeranteils bieten:

- Die historischen Wohngebiete sind überwiegend kompakt, nutzungsgemischt, teilweise gut durchgrünt; die Gebäudenutzungen orientieren sich zur Straße hin. Die Straßenräume verfügen meist über breite Gehwege. In den großen Neubaugebieten, besonders in Grünau, ist ein ebenfalls großzügig angelegtes Netz autofreier Fußwege vorhanden.
- Das Fußwegenetz in der Innenstadt ist, bedingt durch die Geschichte als Messestadt, in seiner Dichte in Deutschland einzigartig. Die zahlreichen Durchhäuser und Messepassagen sollen nach der Rahmenplanung Innenstadt auch in Zukunft wieder vermehrt vorgesehen werden.
- Das Straßen- und Wegenetz ist in den meisten Fällen vollständig und engmaschig angelegt und vermeidet Sackgassen oder großräumige Barrieren.

Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrseinsparung und einer umweltschonenden Mobilität erscheinen die Rolle des Fahrrades und die der Straßenbahn im Einkaufsverkehr noch längst nicht „ausgereizt“. Deshalb sollte in Leipzig auf ein gut entwickeltes Zentrengerüst eine besonders anspruchsvolle kommunale Verkehrspolitik folgen.

### *Innenstadt*

Im Zeitraum seit Beginn des UBA-Modellvorhabens im Herbst 1997 wurden mehrere Komponenten der politisch beschlossenen „autoarmen Innenstadt“ umgesetzt, begleitet von der Fertigstellung größerer Parkhäuser und Tiefgaragen. Die neue Verkehrsführung in der Innenstadt wurde im Zusammenhang mit dem Gestaltungskonzept für die Innenstadtstraßen diskutiert und im Stadtrat einstimmig beschlossen. Dabei war es hilfreich, dass nicht nur in Verkehrskategorien diskutiert wurde, sondern primär über gestalterische Fragen. Dabei wird auch das städtebauliche Leitbild des Innenstadt-Rahmenplans von 1993 im Sinne einer weiteren Verdichtung des Straßennetzes umgesetzt, beispielsweise durch den neuen Komplex des Bildermuseums im Bereich des Sachsenplatzes. Hier war vor der Kriegszerstörung ein enges Straßennetz vorhanden, wurde im Nachkriegswiederaufbau jedoch durch weite Plätze und breite Straßen ersetzt.

Neue ebenerdige Querungen des Rings für Fußgänger und Radfahrer wurden ab Sommer 1997 am Willy-Brandt-Platz (Bahnhofsvorplatz) trotz großer verkehrstechnischer Hindernisse

angelegt. Weitere ebenerdige Übergänge, die auf langjährige Forderungen des Leipziger Umweltbundes "Ökolöwe" zurückgehen, wurden 1997/1998 an Straßenbahnknoten eingerichtet und erlauben seitdem den ebenerdigen Zugang für Fahrgäste von Westen und Süden zur Innenstadt, ohne dass der niveaufreie Zugang über Brücken oder Tunnel aufgegeben wurde.

Zufahrtsregelungen zugunsten von Andienung und Anliegern gibt es etwa seit Ende 1998 mit versenkbarer Pfosten (elektronische Anforderung mit Magnetkarte). Die Nikolaistraße war interessanterweise nicht von Anfang an als autofreie Geschäftsstraße vorgesehen, sondern auf Impuls von Einzelhändlern und Stadtratsmitgliedern in die autofreie Kategorie aufgenommen und kurzfristig entsprechend umgestaltet worden. Die autofreie Zeit gilt in den Straßen in der Innenstadt von 11.00 bis 5.00 Uhr. Das Tempolimit von 20 km/h gilt im übrigen Innenstadtnetz. Eine Neuerung für Leipzig stellt seit 1998 die personell besetzte Zufahrtsstelle zur autoarmen Innenstadt an der Thomaskirche (Zufahrt zum Marktplatz) dar, an der Kfz-Lenker bei der Innenstadtzufahrt angesprochen und gegebenenfalls auf das Stellplatzangebot für Citykunden verwiesen werden. Derartige Zufahrtskontrollen werden seit 1992 an autofreien Samstagen in der Erfurter Innenstadt praktiziert. Seit dem Frühjahr 1999 ist die Besetzung der Leipziger Zufahrtsstelle wegen der Gastronomie bis 2.00 Uhr verlängert worden. Die Gastronomiemeile „Drallewatsch“, benannt nach einem regionalen Ausdruck für einen Vergnügungsort, befindet sich in unmittelbarer Nähe.

Mit der Einrichtung der Midibuslinie 89 im Herbst 1999 ist die Leipziger Innenstadt nicht nur von der Ringstraße her mit ÖPNV erschlossen, sondern für Einkäufer mit schweren Einkaufstaschen existiert damit nun ein zusätzliches Busangebot im Viertelstundentakt zum Hauptbahnhof, zu den meist ca. 300 bis 400 m entfernten Straßenbahnhaltestellen und in das benachbarte Musikviertel.

Für die umweltverbundorientierte Verkehrsentwicklung der Innenstadt besteht weiterer Handlungsbedarf vor allem in folgenden Bereichen:

- Erreichbarkeit und Bewegungsfreiheit mit dem Fahrrad:

In der Zufahrt zur Innenstadt sind die Sicherheit und der Komfort beim Rad fahren je nach Richtung sehr unterschiedlich. Durch einzelne Maßnahmen der 90er Jahre, vor allem Querungen der Ringstraße um die Innenstadt, hat sich der Fahrradverkehr deutlich erhöht, auch wenn die Zufahrten zur Innenstadt z. T. noch über stark belastete Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen führen. Fahrradparken mit den Leipziger Anlehnbügeln findet sich im Zentrum inzwischen in einer Dichte, die wenige andere Städte aufweisen. Vordringlich sind eine Reihe weiterer Fahrradzufahrten durch neue Radverkehrsanlagen. Innerhalb der Innenstadt ist die Bewegungsfreiheit mit dem Fahrrad, z. B. zur Koppelung von Besorgungen, trotz mehrerer differenzierter Einbahnregelungen nach wie vor eingeschränkt. Ein neues Bild der autoarmen Innenstadt mit einem einheitlichen Tempolimit und einer einheitlicheren Straßenraumgestaltung als bisher sollte es grund-

sätzlich erlauben, in der gesamten Innenstadt zu einer Führung des Radverkehrs in beiden Richtungen zu kommen und damit größtmögliche Bewegungsfreiheit zu erreichen. Eine weitere Verbesserung der Erreichbarkeit zu Fuß, teilweise auch mit dem Fahrrad, kann von weiteren ebenerdigen Querungen der Ringstraße erwartet werden, also von der vollständigen Abkehr vom traditionellen Leipziger Leitbild einer Schnellstraße, die grundsätzlich für Fußgänger nur mit Brücken oder Tunnel überwunden werden kann.

- Parkhausstandorte und Parkraumbewirtschaftung:

Auch nach Fertigstellung größerer Parkhäuser und Tiefgaragen gibt es bei den Innenstadtnutzern derzeit noch unklare Vorstellungen zu den vorhandenen Parkmöglichkeiten. Traditionell werden auch innerhalb der Innenstadt Stellplätze zum Kurzzeitparken angeboten. Der resultierende Parksuchverkehr von relativ wenigen Fahrzeugen stört den Fußgägerverkehr in hohem Maß. Nach Angaben des Stadtplanungsamtes der Stadt Leipzig ärgern sich nicht wenige Passanten darüber, dass sie ihren Wagen am Innenstadtrand, verbunden mit längeren Fußwegen und z. T. mühsamen Ringquerungen geparkt haben, statt ebenfalls im Zentrum der Innenstadt. Mit dem Stellplatzangebot am Rand der Innenstadt von einigen Tausend Stellplätzen erscheint die Handhabe gegeben für den Übergang vom ebenerdigen Parken in der Innenstadt zur konsequent autoarmen Innenstadt mit dem Parken am Innenstadtrand. Eine ähnliche Problematik ergibt sich bei der Anlage neuer Tiefgaragen an Vorzugsstandorten (am Marktplatz oder im Bereich Deutrichs Hof), auch wenn die Anbindung durch den Tunnel vom Ring kommend noch finanziert ist. Auch hier ist zu erwarten, dass zunächst die Vorzugsstandorte angefahren werden und zusätzlicher Parksuchverkehr gegenüber einer gleichgewichtigen Verteilung der Parkhausstandorte am Rand entsteht. Die Stadt hat im öffentlichen Straßenraum und auf öffentlichen Flächen, die heute zum Kurzzeitparken bewirtschaftet werden die Möglichkeit dies zu steuern.

- Beibehaltung und Verdichtung der Buserschließung auch mit dem neuen S-Bahntunnel:  
Für die kommende Dekade sind eine zusätzliche Anbindung und Erschließung der Innenstadt durch den geplanten Citytunnel der S-Bahn vorgesehen. Mit dieser Maßnahme wird durch die Direktverbindung unter den Marktplatz anstatt nur bis in den Hauptbahnhof eine verbesserte Erreichbarkeit aus denjenigen Teilen der Stadt und des Umlandes erreicht, die vom künftigen S-Bahnnetz bedient werden. Für den Zustand des ÖPNV-Netzes mit realisiertem S-Bahn-Tunnel unter der Innenstadt soll der Fortbestand der neuen Buslinie 89 in der Innenstadt wieder in Frage gestellt werden. Dabei kann die S-Bahn, mit welcher Taktfrequenz auch immer, keineswegs als innere Erschließung betrachtet werden, weil die Wege in die unterirdischen Stationen und die Umsteigewege viel zu viel Zeit benötigen und die kleinräumige Erschließung der Innenstadt nur durch die Buslinie erreicht werden kann.

- Nutzung des Hauptbahnhofs für umweltschonenden Einkaufsverkehr aus der Region: Im Sinne des Erreichbarkeitsmarketings<sup>25</sup> erscheinen die Möglichkeiten des Hauptbahnhofs noch nicht ausgeschöpft. So konzentrieren sich die Werbungen des ECE-Einkaufszentrums und der Leipziger City bisher kaum auf die Möglichkeit der Anreise mit der Eisenbahn zum Einkaufen in Leipzig. Ein Ausflugsticket für den Familieneinkauf für einen größeren Radius um Leipzig, verbunden mit entsprechender Werbung, würde vermutlich ähnliche Effekte haben wie die Ländertickets in einzelnen Bundesländern (vor allem Bayern – zum Einkauf über große Distanzen nach Nürnberg oder München, am Samstag mit dem "Schönen-Wochenende-Ticket").

### *Stadtteilzentren und Nahbereichszentren*

Leipzig verfügt am Ende der 90er Jahre schon über ein gutes Zentrenangebot in vorbildlicher Integration von Städtebau und Verkehr, auch hinsichtlich der verkehrlichen Erreichbarkeit ohne Auto. Offen ist die Frage der langfristigen Tragfähigkeit bei sinkender Bevölkerungszahl und möglicherweise nur gering steigender Kaufkraft. Das betrifft heute schon die ausgedehnten „Bandzentren“, auf die sich der Stadtentwicklungsplan folglich auch nicht mehr stützt, die jedoch bei stärkerer Einbeziehung der Straßenbahn möglicherweise doch eine Zukunft haben können.

Bei dem runden Dutzend der neuen Leipziger Zentren handelt es sich um Ladenzeilen, meist überdacht, die auf Industriebrachen oder auf Freiflächen in den großen Neubaugebieten städtebaulich integriert sind und in der Regel über eine direkte Straßenbahnbindung und ein Stellplatzangebot in Tiefgaragen verfügen. Besonders die neuen Stadtteil- und Nahbereichszentren werden von ihrem Beitrag zur Stadt der kurzen Wege mit hohem Anteil des Umweltverbunds als sehr positiv eingeschätzt, obwohl sie meist über eine nicht geringe Zahl von Autostellplätzen in Tiefgaragen verfügen.

Ein erfolgreiches Beispiel für ein neues Stadtteilzentrum ist das Allee-Center mit einer kleinen weiteren Passage (PEP) als Mittelpunkt der 65.000 Einwohner zählenden Leipziger Großwohnsiedlung Grünau: Die Kunden des 1995 fertig gestellten Allee-Centers (siehe Teilbericht 4) kommen zu zwei Dritteln aus dem direkten Umfeld. Von allen Kunden geben immerhin 54 Prozent an, dass sie zu Fuß oder per Rad gekommen sind. Nur 18 Prozent kommen mit dem ÖPNV. Obwohl das Allee-Center mit rund 1.000 Parkplätzen, die auf einem Parkdeck auf dem Dach untergebracht sind, genügend Parkraumkapazitäten anbietet, kommen nur 29 Prozent mit dem Auto. Die Kunden aus dem direkten Grünauer Einzugsbereich kommen sogar zu 77 Prozent zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

---

<sup>25</sup>

Dieser neue Gedanke aus dem UBA-Modellvorhaben ist entwickelt und näher erläutert im Teilbericht 6.

### *Fallbeispiel Lindenauer Markt*

Der Lindenauer Markt als „schwaches Zentrum“ im westlichen gründerzeitlichen Siedlungsgürtel der Stadt Leipzig ist für eines der beiden Moderationsverfahren im Rahmen des ExWoSt-Vorhabens Zentren ausgewählt worden und stand auch im Teilprojekt 8 des UBA-Modellvorhabensorhabens im Mittelpunkt der teilnehmenden Beobachtung. Seit 1998 wird der „Arbeitskreis Lindenauer Markt“ vom Stadtplnungsamt betreut und von der GMA Erfurt moderiert. Im Arbeitskreis sind neben den beteiligten Ämtern die Bürgervereine, die ansässigen Gewerbetreibenden und Kulturbetriebe sowie interessierte Bürger vertreten. Ziel des Arbeitskreises ist neben der Bürgerbeteiligung für die städtischen Aktivitäten die Initiierung einer dauerhaften Kooperation der lokalen Einzelhändlerschaft gemeinsam mit weiteren Akteuren in Lindenau, z. B. für gemeinsame Werbung und private Beiträge zur Standortverbesserung. Größter Beitrag der Stadt zum Erneuerungsprozess des Zentrums war eine verbesserte Platzgestaltung.

Charakteristisch für die Straßenräume rund um den Lindenauer Markt sind in weiten Teilen schmale Gehwege und weitflächige Kreuzungs- und Fahrbahnflächen, die von Fußgängern, besonders von Gehbehinderten, nur ungesichert und schlecht zu überqueren sind. Notwendig ist also zusätzlich zur Platzgestaltung die Sicherung der Fußwege und Fahrradverbindung im direkten Umfeld des Zentrums.

Dominantes Verkehrsmittel der Passanten am Lindenauer Markt ist die Straßenbahn, die daher als Anknüpfungspunkt für Werbung genutzt werden kann. Dies ist durch die übliche Außenwerbung der weitgehend auf den gleichen Linien verkehrenden Zügen möglich.

Ein weiter gehender Ansatz ist die Bündelung der Einzelhandelsangebote benachbarter Zentren in einem Faltblatt oder einer Broschüre, die zeigt, wo entlang einer Straßenbahnachse welches Sortiment zu finden ist. Ein solches Einkaufen mit der Straßenbahn kann durch die ÖPNV-Fahrpreisregelungen unterstützt oder behindert werden. So sind ein häufiges Unterbrechen der Fahrt oder Hin- und Rückweg in kurzer Zeit mit dem gegenwärtigen Fahrscheinangebot schwer und teuer zu organisieren, wenn die Kunden nicht über eine Tages- oder Monatskarte verfügen. Ein Einkaufen mit der Straßenbahn spricht also für eine großzügige Zeitbegrenzung der Einzelfahrkarten, die Unterbrechungen und Hin- und Rückwege erlauben.

### *2.4.5 Ausblick*

Die Stärkung der Nahmobilität ist eine zentrale Aufgabe einer nachhaltigkeits-orientierten Stadtentwicklungsplanung. Weil der lokale Einzelhandel in den Nahbereichs- und Stadtteilzentren insbesondere von den Fußgängern und Radfahrern aus dem direkten Umfeld lebt, kann er auch eine Reduzierung der Umweltbelastungen im Einkaufsverkehr bewirken.

Unter der Überschrift „lebensfähige Stadtteile“ arbeiten im Rahmen des Lokalen Agenda-21-Prozesses die unterschiedlichsten Akteure zur Zentrenentwicklung zusammen. Ziel ist es, gemeinsame Stadtteil-Leitbilder zu finden, neue Identifikationsmerkmale für den eigenen Stadtteil zu entwickeln und mit konkretem Handeln vor Ort zu einer nachhaltigeren Entwicklung der Gesamtstadt beizutragen. Im Kontext der Agenda 21 ist die Stärkung der Nahmobilität meist umstritten. Wenn der Stadtteil diesen Konsens auf gesamtstädtischer Ebene gut zu artikulieren beginnt, kann dies die Umsetzung des gemeinsam gefundenen Programms pro Nahmobilität deutlich befürworten.

Allerdings muss eingeräumt werden, dass die Stadtteilentwicklung meist weniger eine (verkehrs-)planerische Frage ist als eine Frage der sozialen Fluktuation und dass die Qualität des Ortes, die in diesem Zusammenhang Raumüberwindung substituieren soll, an die sozialen Bedingungen im Stadtteil geknüpft ist. Auch die Einzelhandelsentwicklung kann auf Dauer nicht unabhängig von der Bevölkerungszahl und Kaufkraftentwicklung in der Region gesehen werden.

### 3. Freizeit

#### 3.1 Freizeitmobilität in der Stadt Leipzig

Die im Folgenden vorgestellten empirischen Daten stammen aus einer repräsentativen Haushaltsbefragung in Leipzig zum Freizeitverkehr im Oktober 1999.

Die Haushaltsbefragung hat dazu gedient, erstmals einen Überblick sowohl über die verschiedenen Freizeitaktivitäten als auch über die eingesetzten Verkehrsmitteln der Wohnbevölkerung in Leipzig zu gewinnen. Die Befragungsergebnisse ermöglichen eine qualitative Einschätzung der Umweltbeeinträchtigungen durch den Freizeitverkehr und erlauben konzeptionelle Hinweise zur Verbesserung des Modal Split in Richtung eines umweltverträglicheren Freizeitverkehrs in der Stadt Leipzig und ganz allgemein in deutschen Großstädten.

Zwischen dem 3.10.1999 und dem 22.10.1999 wurde auf der Basis einer Zufallsstichprobe in den Leipziger Stadtbezirken West, Südwest und Alt-West eine telefonische Haushaltsbefragung von 150 Haushalten durchgeführt (Durchführungsquote 26,5%). In den 150 untersuchten Haushalten wohnten 293 erwachsene Personen sowie 88 Kinder und Jugendliche im Alter von unter 18 Jahren. Bei dem Vergleich soziodemographischer Merkmale (Geschlecht, Alter, Haushaltsnettoeinkommen, Kinderzahl, Haushaltsgröße, Erwerbstätigkeit) mit den Zahlen der amtlichen Statistik wurde im wesentlichen Übereinstimmung erzielt.

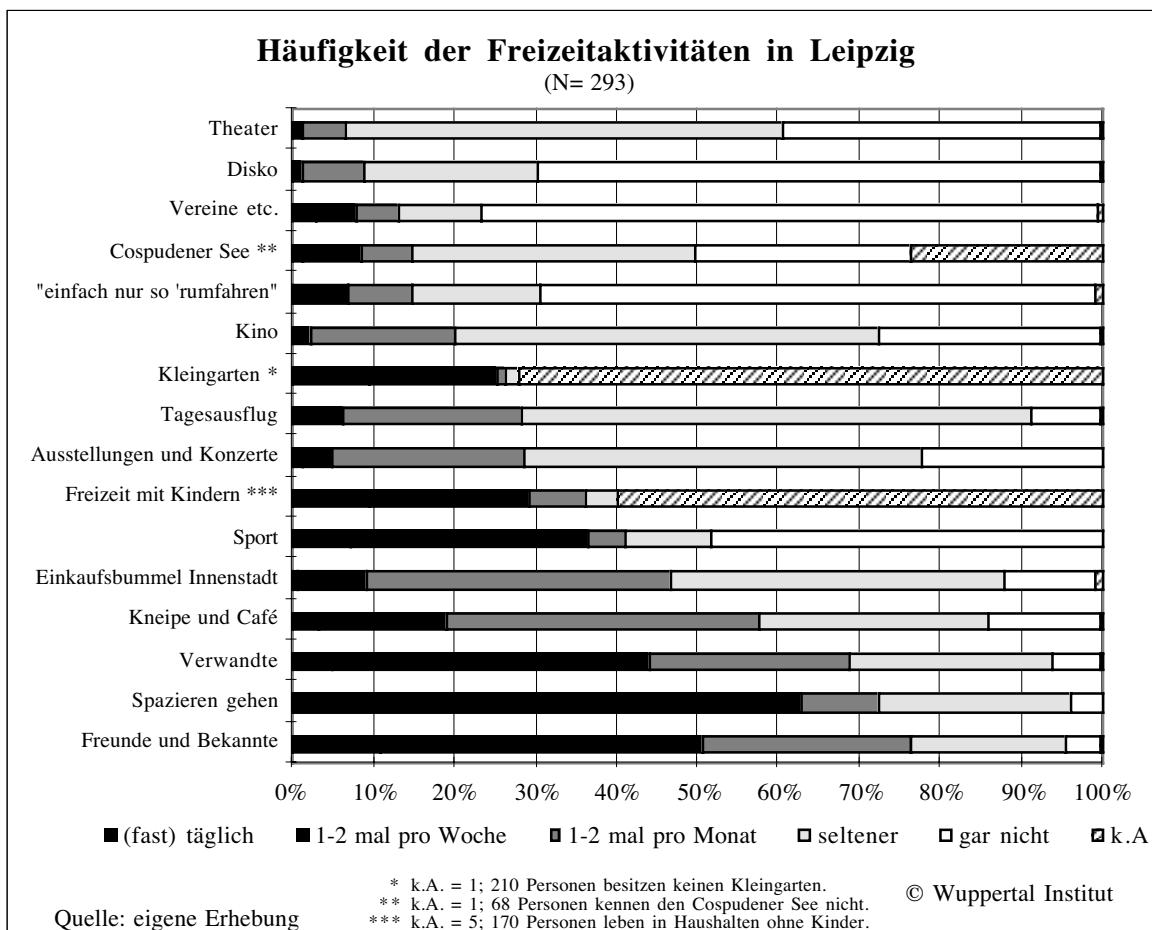
##### 3.1.1 Freizeitaktivitäten

Mit 34 Prozent ist der Freizeitverkehr nach einer Untersuchung von Socialdata aus dem Jahr 1995 in der Stadt Leipzig der Verkehrszweck mit dem höchsten Anteil am Verkehrsaufkommen (Socialdata 1995). Der nachfolgenden Grafik sind die Kategorien der untersuchten Freizeitaktivitäten nach ihrer Häufigkeit ((fast) täglich, 1-2 mal pro Woche, 1-2 mal im Monat, seltener, gar nicht) zu entnehmen. Zu den häufigsten Freizeitaktivitäten, die mindestens ein- bis zweimal im Monat unternommen werden, zählen der Besuch von Freunden und Bekannten (76%), der Verwandtenbesuch (69%) und das Spazierengehen (72%).

Annähernd die Hälfte aller SpaziergängerInnen ist täglich unterwegs, während nur jede zwölfte Person die Verwandten regelmäßig besucht. Spazieren gehen konzentriert sich auf den Nahbereich im direkten Wohnumfeld und wird dort auch in den meisten Fällen direkt zu Fuß begonnen. Die räumliche Verteilung von Verwandtenbesuchen konzentriert sich sowohl stärker auf den eigenen Stadtteil als auch auf eher weiter entfernte Ziele außerhalb von

Leipzig. Währenddessen zeichnet sich der Besuch von Freunden und Bekannten neben der räumlichen Konzentration auf den eigenen und andere Stadtteile in Leipzig durch eine breitere Verteilung („ohne Vorzugsort“) der Ziele aus. Die Dominanz des MIV ist beim Verwandtenbesuch (50 %) noch ausgeprägter als im Falle des Besuches von Freunden und Bekannten (40 %).

Abbildung 18: Häufigkeiten der Freizeitaktivitäten in Leipzig

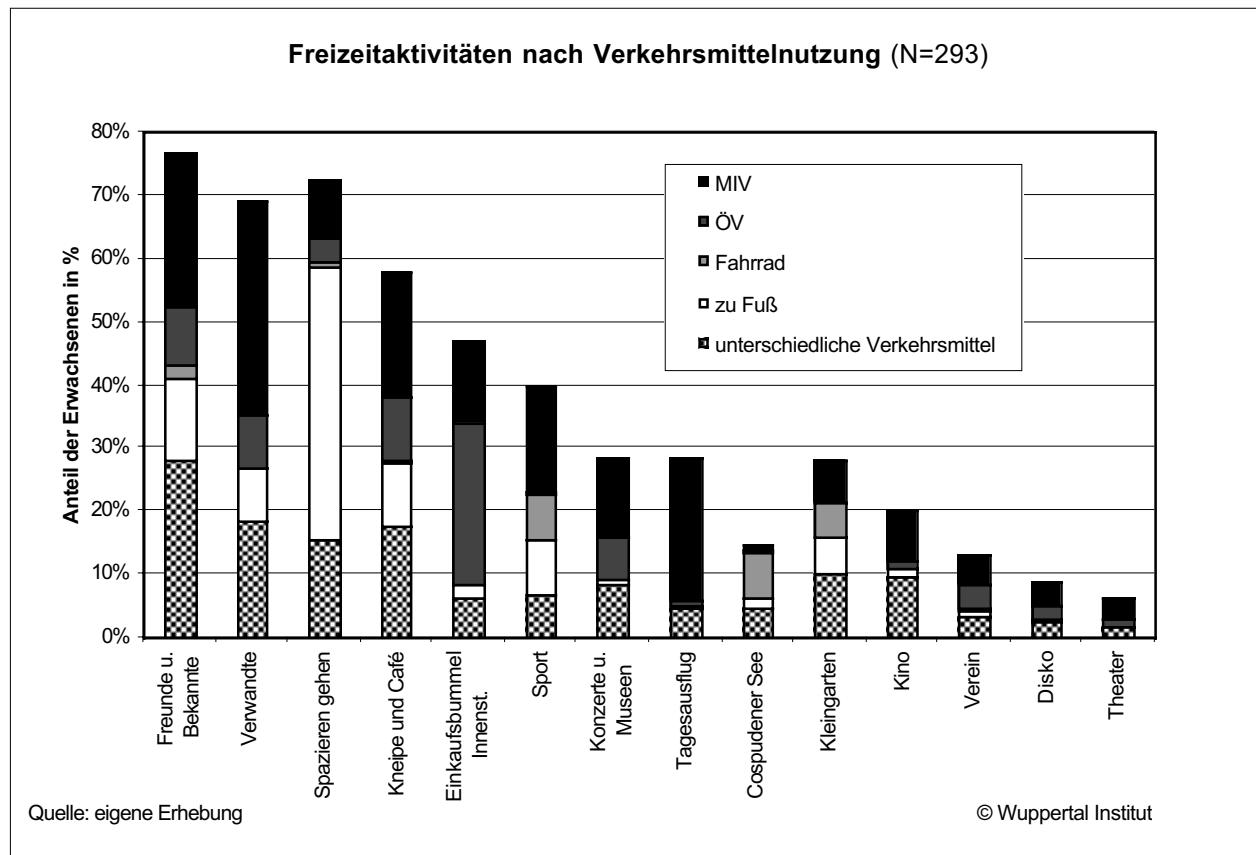


Neben den drei mit Abstand am häufigsten genannten Aktivitäten sind es drei weitere, die von etwa der Hälfte aller Erwachsenen mindestens ein bis zweimal im Monat ausgeübt werden: der Besuch von Kneipen oder Cafés (58 %), der Einkaufsbummel in der Innenstadt (47 %) und aktiv Sport treiben (41 %). Dabei unterscheiden sie sich bereits auf den ersten Blick in ihrer Häufigkeit. Während Kneipen und Cafés (39 %) sowie die Innenstadt zum Einkaufen (38 %) eher ein bis zweimal im Monat aufgesucht werden, sind es die Sportaktivitäten (29 %), die zu meist wöchentlich betrieben werden. Sport ist als Nahbereichsaktivität zu definieren, die zum einen im eigenen Stadtteil erfolgt, wo die meisten

Personen zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Sportstätten erreichen. Zum anderen liegen die weiteren Zielorte für Sport überwiegend in den anderen Stadtteilen und werden fast ausschließlich mit dem Auto erreicht. Der Besuch von Kneipen und Cafés findet im

Wesentlichen in der Innenstadt statt. Dabei liegt der Anteil des ÖPNV (45 %) an den Verkehrsmitteln wie auch beim Einkaufsbummel in der Innenstadt ausgesprochen hoch, was in erster Linie mit der guten ÖPNV-Erreichbarkeit der Innenstadt zu erklären ist.

Abbildung 19: Freizeitaktivitäten nach Verkehrsmittelnutzung



Die Betrachtung der Aktivität „Tagesausflug“ (28 %) und das spezielle Freizeitziel „Cospudener See“ (19 %) zeigen deutlich die unterschiedlichen Gestaltungsmöglichkeiten von Freizeitaktivitäten, die im Wesentlichen am Wochenende stattfinden. Hier stehen entfernungs- und verkehrsintensive Aktivitäten im weiteren Stadtumland und in der Region, die in erster Linie mit dem Pkw erreicht werden, einer konkreten Nahbereichsaktivität unmittelbar am südwestlichen Stadtrand von Leipzig gegenüber, die nahezu ausschließlich mit dem Umweltverbund erreicht wird.

Eine weitere Freizeitaktivität, die auch eher zu den Wochenendaktivitäten, für die relativ viel Zeit aufgewendet wird, zählt, ist der Besuch eines Kleingartens. Mit einem Anteil von 26 Prozent an KleingartenbesitzerInnen ist diese Aktivität äußerst relevant. Die Kleingärten liegen überwiegend im direkten Wohnumfeld der Personen und werden dementsprechend häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad aufgesucht.

Im weitesten Sinne kulturelle Freizeitangebote (Theater, Kino, Konzerte und Museen) werden in unterschiedlichem Umfang wahrgenommen. Während noch annähernd ein Drittel

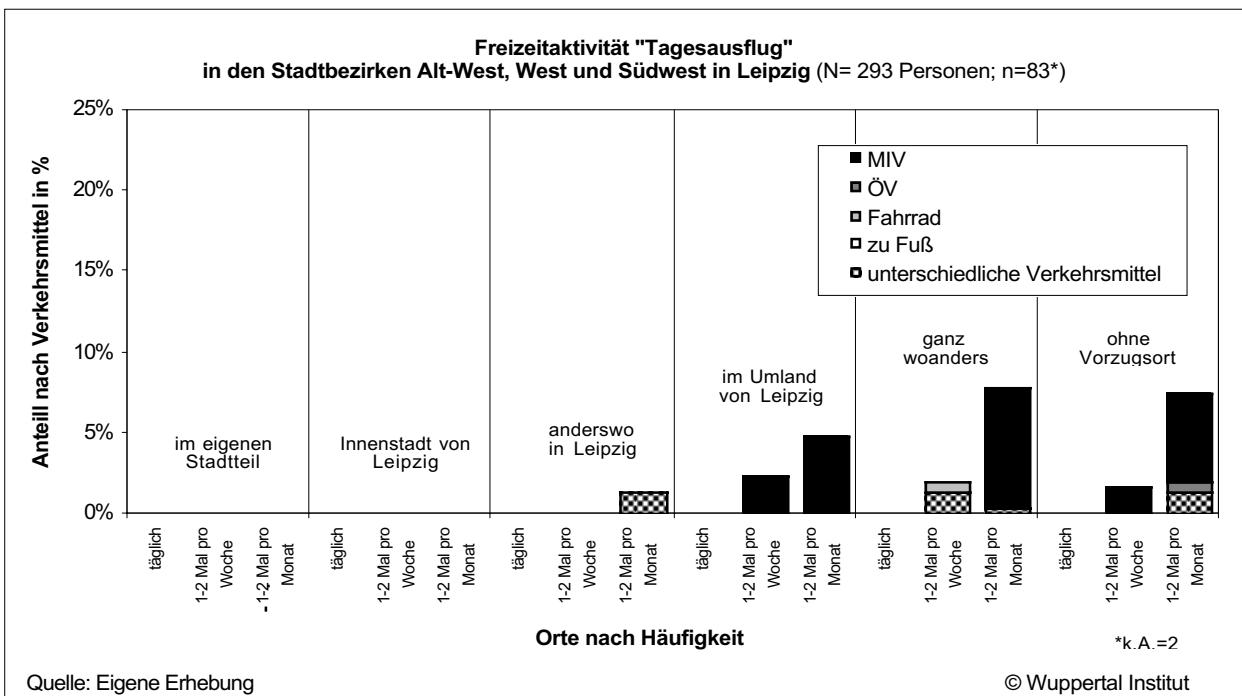
der Personen überwiegend monatlich Ausstellungen und Konzerte besucht, sind es nur ein Fünftel, die mindestens ein- bis zweimal im Monat ins Kino gehen, und nur 6 Prozent, die in dieser Häufigkeit einen Theaterbesuch unternehmen. Diese Aktivitäten konzentrieren sich auf die Innenstadt und weisen einen hohen MIV-Anteil auf. Vereinstätigkeiten (13 %) und Discobesuche (9 %) gehören neben dem Theaterbesuch zu den am seltensten ausgeübten Freizeitbeschäftigungen.

Neben den Häufigkeiten der einzelnen Freizeitaktivitäten steht die Wahl des Verkehrsmittels, um zu dem Ausübungsort der jeweiligen Aktivität zu gelangen, im Vordergrund. Die Grafik zeigt einen Überblick über die prozentualen Häufigkeiten der einzelnen Freizeitaktivitäten unter Berücksichtigung der Wahl des eingesetzten Verkehrsmittels.

### 3.1.2 Detailanalyse: Tagesausflug

Die Untersuchung hat eine Vielzahl von interessanten Detailinformationen erbracht, die im Teilbericht 9 ausführlich dargestellt sind. An dem folgenden Beispiel des Tagesausflug werden nochmals die wichtigsten Dimensionen der Analyse (Raum, Zeit, Verkehrsmittel, Häufigkeit) dargestellt. Diese ermöglichen unter Berücksichtigung der soziodemographischen Informationen sowohl die Einschätzung der aktivitätsspezifischen Intensität der Umweltbeeinträchtigungen als auch zielgruppenspezifische Ansätze für zukünftige Handlungsfelder.

Abbildung 20: Freizeitaktivität Tagesausflug



**Häufigkeit:** Mit 28 Prozent der Befragten, die mindestens einmal monatlich Ausflüge unternehmen, gehört der Tagesausflug eher zu den weniger häufig ausgeübten Freizeitaktivitäten. Weitere 63 Prozent aller Befragten unternehmen seltener als ein- bis zweimal im Monat einen Tagesausflug und 9 Prozent nie.

**Bevorzugter Raum:** Die Freizeitaktivität „Tagesausflug“ ist sehr entfernungs- und verkehrsintensiv. Die Hauptziele der Befragten liegen im Umland von Leipzig und vor allen Dingen noch weiter entfernt: Ziele im Bereich „im Umland“ (25 %), „ganz woanders“ (35 %) oder eine Kombination aus beiden (16 %) wurden insgesamt von mehr als 75 Prozent genannt. Der eigene Stadtteil und die Innenstadt von Leipzig sind als Ziele für Tagesausflüge nicht relevant, und auch andere Teile von Leipzig sind nur für wenige Ziel eines Tagesausfluges (8 %).

**Verkehrsmittelnutzung:** Auffällig ist, dass fast 80 Prozent der Tagesausflügler mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) unterwegs sind, so viele wie bei keiner anderen Freizeitaktivität. Im Vergleich zu anderen Freizeitaktivitäten ist für Tagesausflügler auch das Motorrad ein relevantes Verkehrsmittel. Zusätzlich zu dieser hohen Zahl der MIV-NutzerInnen geben weitere 13 Prozent an, ihre Tagesausflüge zumindestens gelegentlich mit dem MIV zu unternehmen. Ebenso nennen 13 Prozent den ÖV als eines von mehreren Verkehrsmitteln. Insgesamt nutzen nur 7 Prozent ausschließlich Verkehrsmittel des Umweltverbundes, gehen also zu Fuß, fahren Rad oder benutzen Bus und Bahn.

**Bevorzugte Wochentage:** Tagesausflüge sind keine alltägliche Freizeitaktivität. Üblicherweise wird nur ein- bis zweimal im Monat ein Tagesausflug unternommen. Über drei Viertel der Personen, die regelmäßig Tagesausflüge unternehmen, tun dies nur ein- bis zweimal im Monat (78 %). Außerdem ist der Tagesausflug eine Aktivität, die hauptsächlich am Wochenende unternommen wird (83 %).

**Fazit:** Wenngleich Tagesausflüge nur von einer vergleichsweise kleinen Gruppe regelmäßig unternommen werden, gehören sie aufgrund der weiten Distanzen, die darüber hinaus fast grundsätzlich mit dem Pkw oder dem Motorrad zurückgelegt werden, zu den am wenigsten umweltverträglichen Freizeitaktivitäten.

### *3.1.3 Einschätzung der einzelnen Freizeitaktivitäten hinsichtlich der Umweltverträglichkeit*

Auf der Basis der Untersuchungsergebnisse ist es möglich, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen der unterschiedlichen Freizeitaktivitäten anhand von qualitativen Merkmalen (Häufigkeit, Entfernung, Verkehrsmittel) einzuschätzen.

Jeder Weg, der mit einem motorisierten Verkehrsmittel zurückgelegt wird, verursacht unter anderem Lärm- und Luftbelastung und trägt indirekt zu einer Flächenversiegelung und -zerschneidung durch die entsprechende Verkehrsinfrastruktur bei. Dabei liegt für die meisten

Umweltindikatoren die Belastung je zurückgelegtem Personenkilometer für Pkw höher als für den Öffentlichen Verkehr (vgl. VCD 2001). Fuß- und Radverkehr sind gegenüber dem motorisierten Verkehr als weitaus umweltverträglicher einzustufen.

Aus der Multiplikation der für einen Weg zurückgelegten Entfernung mit der Häufigkeit der Ausübung der Freizeitaktivität errechnet sich der *spezifische* Verkehrsaufwand für diese Aktivität. Berücksichtigt man weiterhin die dafür hauptsächlich eingesetzten Verkehrsmittel, dann erhält man für die bestimmte Freizeitaktivität qualitative Aufschlüsse über den erzeugten spezifischen Verkehrsaufwand und die Stärke der daraus resultierenden *verkehrsspezifischen* Umweltbelastung.

Da es sich bei den räumlichen Kategorien in dieser Untersuchung um ordinal skalierte qualitative Angaben zur Reichweite in Form von Raumkategorien (eigener Stadtteil, Innenstadt von Leipzig, andere Stadtteile, Umland, ganz woanders) und nicht um metrische Entfernungsangaben handelt, muss von dem Versuch einer genauen Quantifizierung der zurückgelegten Wege in Kilometern und von der exakten Hochrechnung einzelner Emissionswerte abgesehen werden. Eine qualitative Einschätzung der jeweiligen Stärke der Umweltbeeinträchtigung, die vom spezifischen Verkehr der einzelnen Freizeitaktivität ausgeht, ist aber durchaus möglich.

Die „Mengeneffekte“, das heißt die Häufigkeit, mit der die einzelnen Freizeitaktivitäten von der Leipziger Wohnbevölkerung ausgeübt werden, spielen bei der Betrachtung des Verkehrsaufwandes eine wichtige Rolle. An erster Stelle sind diejenigen Aktivitäten hervorzuheben, die von mehr als 70 Prozent der Erwachsenen mindestens ein- bis zweimal im Monat durchgeführt werden: das „Spazierengehen“, der „Besuch von Freunden und Bekannten“ sowie der „Verwandtenbesuch“. Dabei unterscheiden sich diese Aktivitäten in ihrer räumlichen Verteilung und in ihrer Verkehrsmittelwahl erheblich voneinander. Während die Spaziergänge verstärkt im eigenen Stadtteil stattfinden, werden Freunde und Bekannte häufiger in anderen Stadtteilen besucht. Demgegenüber weist der Besuch von Verwandten einen höheren Anteil an Wegen auf, die in Orte außerhalb Leipzigs führen. Für den Spaziergang werden häufig nur die eigenen Füße eingesetzt – allerdings existiert auch ein relevanter Anteil an Wegen ins Umland, die ausschließlich mit dem Auto zurückgelegt werden – während bei den sozialen Kontakten der MIV generell das dominierende Verkehrsmittel darstellt. Unter Berücksichtigung der hohen Anteile von Personen, die diese Aktivitäten ausüben, zählt die Erhaltung und Pflege von sozialen Kontakten nach diesen Ergebnissen zu den umweltbelastendsten Freizeitaktivitäten.

Tabelle 5: Einschätzung der Umweltbeeinträchtigung unterschiedlicher Freizeitaktivitäten

Freizeitaktivitäten	Ausübungs-häufigkeit (A)	Entfernungs-intensität (B)	Verkehrs-aufwand (C=A*B)	Verkehrs-mittel (D)	Umweltbeein-trächtigung▲ (E=C*D)
Spazierengehen	●●	○	○	○	○
Freunde und Bekannte	●●	●	●	●	●●
Verwandte	●●	●	●●	●	●●
Kneipe und Café	●	○	○	○	○
Einkaufsbummel in der Innenstadt	●	○	●	○	○
Konzerte und Ausstellungen	○	○	○	●	○
Sport	○	●	●	○	○
Kleingarten	○	●	●	○	○
Tagesausflug	○	●●	●●	●●	●●
Cospudener See	○	●	●	○○	○
Kino	○	●	●	●	○
Theater	○○	○	○○	●	○
Discothek	○○	●	○	●	○
Verein	○○	●	○	●	○
<b>Häufigkeit</b>		<b>Verkehrsmittel</b>		<b>Umweltbeeinträchtigung▲</b>	
○○	mind. ein- bis zweimal im Monat <10%	○○	vorwiegend Fuß/Rad	○○	sehr geringe Umweltbeeinträchtigung
○	mind. ein- bis zweimal im Monat >10%	○	vorwiegend ÖV oder Fuß/Rad > MIV > ÖV	○	geringe Umweltbeeinträchtigung
●	mind. ein- bis zweimal im Monat > 30%	●	Umweltverbund > MIV	●	mäßige Umweltbeeinträchtigung
●	mind. ein- bis zweimal im Monat > 50%	●	MIV > Umweltverbund	●	hohe Umweltbeeinträchtigung
●●	mind. ein- bis zweimal im Monat > 70%	●●	vorwiegend MIV	●●	sehr hohe Umweltbeeinträchtigung
<b>Entfernungsintensität</b>		<b>Verkehrsaufwand</b>		<b>▲Ergänzende Erläuterung:</b>	
○○	Wohnstadtteil konzentriert	○○	sehr geringer Verkehrsaufwand	Das Maß der Umweltbeeinträchtigung berücksichtigt unter anderem die Häufigkeit der Ausübung, gibt also die durchschnittliche Umweltbeeinträchtigung an und stellt damit nicht die Bewertung einer einzelnen Aktivität dar.	
○	Wohnstadtteil/Innenstadt	○	geringer Verkehrsaufwand		
●	andere Stadtteile	●	mittlerstarker Verkehrsaufwand		
●	andere Stadtteile/ Umland	●	hoher Verkehrsaufwand		
●●	anderswo	●●	sehr hoher Verkehrsaufwand		

Quelle: Eigene Darstellung auf der Grundlage einer repräsentativen Haushaltsbefragung in Leipzig im Oktober 1999.

Das Spazierengehen ist als solches zwar zunächst eine eher umweltverträglichere Aktivität, spielt aber trotz der Konzentration auf den Nahbereich und des hohen Fußwegeanteils aufgrund des MIV-Einsatzes für Spaziergänge an verschiedenen Orten ("ohne Vorzugsorte") und im Umland insgesamt doch in gewissem Maße eine durchaus umweltbeeinträchtigende Rolle.

Die weiteren mit Abstand zu den drei oben genannten Aktivitäten am häufigsten aufgezählten Aktivitäten konzentrieren sich räumlich auf die Innenstadt von Leipzig: Kneipe und Café, Einkaufsbummel in der Innenstadt sowie Konzerte und Ausstellungen. Der Verkehrsaufwand (also das Produkt aus Entfernung und Ausübungshäufigkeit) ist aufgrund der Nähe der Innenstadt zu den Wohnorten der Befragten eher durchschnittlich. Allerdings unterscheiden sich die eingesetzten Verkehrsmittel zwischen den einzelnen Freizeitbeschäftigungen erheblich. Der Einkaufsbummel, der tagsüber unternommen wird, weist einen hohen Anteil am ÖV auf, während die eher in den Abendstunden aufgesuchten Ziele stärker mit dem MIV angefahren werden. Dabei ist die Abstufung zwischen den stark autoorientierten Ausstellungs- und Konzertbesuchen und den im Vergleich dazu höheren ÖV-Anteilen der Kneipen- und Cafébesuche zu beachten. Unter Berücksichtigung aller untersuchten Merkmale ist die verkehrliche Umweltbelastung aller drei Aktivitäten insgesamt als durchschnittlich einzustufen.

Eine neben dem eigenen Stadtteil insbesondere auf weitere Stadtteile konzentrierte Freizeitbeschäftigung, die zu den häufiger genannten zählt, ist der aktive Sport. Trotz eines hohen Fahrradanteils konzentriert sich die Verkehrsmittelwahl auf den MIV, während der ÖV praktisch keine Rolle spielt. Aufgrund des mittelstarken Verkehrsaufwandes, der vor allem durch Fahrten in andere Stadtteile erzeugt wird, ist diese Aktivität als mäßig umweltbelastend einzustufen.

Der Besuch des Kleingartens ist bei ähnlichen Gesamthäufigkeiten von rund 30 Prozent eine eher tägliche Beschäftigung, die sich auf den eigenen Stadtteil und andere Stadtteile in Leipzig konzentriert und einen beträchtlichen Anteil des Umweltverbundes aufweist. Dies führt zu einem durchschnittlichen Verkehrsaufwand und zu einer mittleren Umweltbeeinträchtigung.

Die eher auf das Wochenende orientierte und mit höherem Zeitaufwand verbundene Aktivität des Tagesausflugs wird vor allem monatlich unter Zurücklegung weiterer Entfernungen und einem fast ausschließlichen Einsatz des MIV durchgeführt. Der Tagesausflug ist damit in der derzeitig ausgeübten Weise als sehr hoch umweltbeeinträchtigend einzuschätzen.

Als eine räumliche Alternative zu anderen Tagesausflugszielen weisen die Befragungsergebnisse den Cospudener See aus, der derzeit häufig mit dem Fahrrad und zu Fuß aufgesucht wird. Diese aufgrund der leicht abweichenden Fragestellung (Frage nach

einem ganz bestimmten Zielort beziehungsweise nach einer ganz konkreten Aktivität) nur mittelbar vergleichbare Freizeitalternative verursacht derzeit durch die befragte Wohnbevölkerung im Leipziger Westen eine relativ geringe Umweltbeeinträchtigung.

Zu den Freizeitaktivitäten, die am wenigsten regelmäßig und nur von einem relativ kleinen Teil der Befragten ausgeübt werden, zählen der Besuch von Kinos, Theatern, Discotheken sowie im Verein organisierte soziale, kulturelle oder politische Tätigkeiten. Am ehesten weist der Kinobesuch eine gewisse Mindestmenge an BesucherInnen für die Entwicklung eines spezifischen ÖPNV-Angebotes auf, während die Anteile der anderen Freizeitbeschäftigungen bei unter 10 Prozent liegen. Der Verkehrsaufwand ist hier dementsprechend - bei unterschiedlichen räumlichen Schwerpunkten innerhalb der Stadt Leipzig - eher gering. Auch wenn in allen Fällen der MIV eine wichtige Rolle spielt, sind diese Aktivitäten wegen der begrenzten Mengeneffekte insgesamt als gering beziehungsweise sehr gering umweltbeeinträchtigende Freizeitbeschäftigungen einzustufen.

Zusammenfassend kann somit in einer qualitativen Einschätzung unter Umweltgesichtspunkten zwischen Freizeitaktivitäten mit unterschiedlich hohem Umwelteinfluss auf Basis eines unterschiedlichen Verkehrsaufwands- und Verkehrsmittelprofils differenziert werden.

Die Aktivitäten mit vergleichsweise sehr hohen verkehrsbedingten Umweltbelastungen setzen sich aus entfernungsintensiven und zugleich stark autoorientierten Freizeitaktivitäten (Tagesausflug) und vorwiegend entfernungsintensiven und autoorientierten Aktivitäten (soziale Kontakte) zusammen.

Die Aktivitäten mit vergleichsweise mittlerem Umwelteinfluss setzen sich aus ganz unterschiedlichen Profilen zusammen: Innenstadtaktivitäten mit hohem MIV-Anteil (Ausstellungen und Konzerte), Innenstadtaktivitäten mit durchschnittlichem MIV-Anteil (Kneipe und Cafés, Einkaufsbummel) und Nahbereichsaktivitäten mit hohem Umweltverbundanteil (Spazierengehen, Kleingarten).

Sport ist ebenfalls als Aktivität mit mittelstarker Umweltbeeinträchtigung (durchschnittlich entfernungsintensiv und autoorientiert) zu werten.

Als Freizeitbeschäftigungen mit relativ geringem Umwelteinfluss können aufgrund ihrer kleineren Bevölkerungssegmente und geringeren Ausübungshäufigkeiten ebenfalls spezielle Innenstadtaktivitäten mit hohem MIV-Anteil (Theater) sowie durchschnittlich entfernungsintensive Aktivitäten mit hohem MIV-Anteil (Discothek, Verein) bezeichnet werden.

### 3.1.4 *Ansatzpunkte zur Gestaltung eines umweltverträglicheren Freizeitverkehrs*

Der Freizeitverkehr ist unter Betrachtung der Wegezwecke das verkehrsaufwendigste Segment. Die Haushaltsbefragung in der Stadt Leipzig belegt die hohe Relevanz des Freizeitverkehrs und macht deutlich, dass zwischen den einzelnen Freizeitaktivitäten zu differenzieren ist. Die Ausgangsthese ist bestätigt worden, dass sowohl Aktivitäten mit hohen Anteilen des Umweltverbundes (Einkaufsbummel in der Innenstadt) und geringen Streckenlängen (Kleingarten) bestehen als auch eher längere MIV-konzentrierte Freizeitaktivitäten (Tagesausflug, Bekannten-/Verwandtenbesuche).

Die vorgelegte Aufschlüsselung der Freizeitaktivitäten und des Freizeitmöglichkeitenverhaltens in der Stadt Leipzig bietet Möglichkeiten zukünftige Aufgabenfelder für eine umweltverträglichere Gestaltung des Freizeitverkehrs in Stadt und Region zu definieren.

Für zukünftige Handlungsfelder ist zwischen entfernungsintensiven, autofixierten Freizeitaktivitäten (Tagesausflug), zum Teil entfernungsintensiven autofixierten Aktivitäten (soziale Kontakte), Innenstadtaktivitäten mit hohem MIV-Anteil (Ausstellungen und Konzerte, Theater), Innenstadtaktivitäten mit mäßigem MIV-Anteil (Kneipe und Café, Einkaufsbummel) und Nahbereichsaktivitäten mit hohem Umweltverbundanteil (Spazierengehen, Kleingarten) zu unterscheiden.

#### **Elf Leitlinien zur Gestaltung einer umweltverträglicheren Freizeitmobilität**

- Verkehrsvermeidung im Freizeitverkehr durch Stadtteilentwicklungsplanung
- Fußwegekonzept im eigenen Stadtteil
- Radverkehrskonzept für den Freizeitverkehr
- Freizeitverkehr als Marktpotenzial für den ÖV
- Erreichbarkeitskonzept für die Innenstadt im Tagesverkehr
- Erreichbarkeitskonzept für die Innenstadt im Abendverkehr
- (Abend-)Netz mit Quartiersbus und Tangentialverbindungen
- Car-Sharing als Alternative zum eigenen Auto für den Freizeitverkehr
- Ausflüge in den Nahbereich oder umweltverträglicher in die Ferne
- Flankierende restriktive kommunale MIV-Konzepte
- Autofreies Wohnen im Bestand

Angepasst an die einzelnen Freizeitaktivitäten sollten aktivitäts-, zielort- und verkehrsmittelspezifische Konzepte entwickelt werden, die darauf abzielen, die Verkehrsmittelanteile des Umweltverbundes im Freizeitverkehr zu steigern und die „Attraktivität der Nähe“ zu erhöhen.

Die konzeptionellen Leitlinien werden aufgrund der ähnlichen empirischen Ergebnisse einer vergleichbaren Haushaltsbefragung in Halle/Saale (siehe Teilbericht 3), die ebenfalls innerhalb des Gesamtvorhabens durchgeführt wurde, auch als auf andere (ostdeutsche) Städte übertragbar angesehen. Die oben aufgeführten Leitlinien konzentrieren sich im Wesentlichen auf die direkten Effekte des Freizeitverkehrs; wegezweckübergreifende Ansätze, wie Energiesteuern oder die Förderung von umweltverträglicheren Fahrzeugen werden hier an dieser Stelle nicht berücksichtigt (vgl. hierzu auch Meier 2000, S. 124). Einzelne Leitlinien werden in den folgenden Beiträgen aufgegriffen und konkretisiert.

## 3.2 Innenstadt als Freizeitstandort

Innenstädte sind Orte des Handels, der Freizeit, des Wohnens und Arbeitens sowie der Ausbildung, sie sind auch Orte mit sozialer und kultureller Funktion sowie Identifikationspunkte für die Bürgerschaft. Die Funktion der Innenstadt als Freizeitstandort wird neben der sehr guten Erreichbarkeit von der Attraktivität des Zentrums und seiner Einrichtungen bestimmt.

### 3.2.1 Freizeit in der Innenstadt

Im Mittelpunkt vieler Innenstadtdiskussionen steht häufig der Handel, der durch zunehmende Erlebnisorientierung und Events versucht, seine Leitfunktion zu behaupten. Neue Freizeitattraktionen sowie die wachsende Vermischung von Einkauf und Freizeit sind

*Abbildung 21: Fußgängerzone in der Leipziger Innenstadt*



Quelle: Planersocietät, 1999a

weitere Ansatzpunkte, um die Attraktivität der Innenstädte zu erhöhen und damit die Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Innenstädten und den Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ zu steigern. Die Einschätzung der Innenstadt-Attraktivität ist die Summe der subjektiven Bewertungen, die sich einerseits aus dem Erlebniswert, andererseits aus dem Nettonutzen (Nutzwert) zusammensetzt, der als die „Informiertheit über ökonomische, soziale und kulturelle Angebote und deren rationale Bewertung“<sup>26</sup> beschrieben wird.

In der Leipziger Innenstadt befinden sich ca. 92.000 qm Verkaufsfläche, davon verfügt das Einkaufszentrum Hauptbahnhof-Promenaden über 16.500 qm. Knapp die Hälfte der Verkaufsfläche wird durch die großen Kaufhäuser (Karstadt, Horten, C&A, P&C) abgedeckt. Der Filialisierungsgrad der Einzelhandelsgeschäfte wird je nach Einkaufslage auf 50 bis gut 75 Prozent geschätzt.<sup>27</sup> Neben dem Handel stellt die City auch einen Bereich mit hoher Arbeitsplatzdichte dar, gleichzeitig wohnen in der Innenstadt rund 2.600 Einwohner.<sup>28</sup> Diese Wohnfunktion der City soll in den

<sup>26</sup> Behn, O; Friedrichs, J., Kirchberg, V., 1989, S. 358

<sup>27</sup> Handelshochschule Leipzig, 1998, S. 7; Kemper's Frequenzanalyse, 1996

<sup>28</sup> Stand 31.12.1996

nächsten Jahren weiter gestärkt werden. Die Leipziger Innenstadt ist mit einer Fläche von nur 0,7 qkm und einer Ausdehnung von 800 m mal 1.000 m sehr kompakt und weist damit hervorragende Bedingungen für den Fußverkehr auf.

Im Freizeitsektor finden sich neben den „traditionellen“ Angeboten der Hochkultur (Gewandhaus, Oper, Schauspielhaus, Thomaskirche etc.) zahlreiche Kabarett, die zum besonderen Profil der Innenstadt beitragen. Hinzukommen die kommerziellen Angebote in den Bereichen Kino, Discotheken und Gastronomie. Die Kneipenmeilen „Drallewatsch“ und „Schauspielviertel“ sind hier besondere Anziehungspunkte. Auch für die nicht-kommerzielle Freizeit finden sich in der Innenstadt viele Potenziale: vom Schaufensterbummel, über den Aufenthalt auf Straßen und Plätzen bis hin zu den Grünanlagen. Durch Veranstaltungen und Events, die insbesondere in den Sommermonaten das Leben in der Innenstadt prägen, soll das Profil der Innenstadt aufgewertet werden.

*Abbildung 22: Die Freizeitangebote in der Leipziger Innenstadt*

Quelle: Planersocietät, 1999a, S. 6

### 3.2.2 *Ziele des Teilprojektes*

Die Ziele des Teilprojektes „Innenstadt als Freizeitstandort“ liegen darin zu ermitteln,

- welche Bedeutung die Innenstadt als Freizeitstandort hat,
- welche Besuchergruppen die Innenstadt aufsuchen und welche dort nicht zu finden sind,
- welche Aktivitäten in der City durchgeführt und welche gegebenenfalls mit anderen gekoppelt werden,
- welche verkehrlichen und mobilitätsstrukturellen Rahmenbedingungen den Innenstadtbesuch kennzeichnen,
- welche verkehrlichen und raumstrukturellen Auswirkungen durch die Innenstadtbesucher verursacht werden und
- wie die Innenstadt-Erreichbarkeit und Innenstadt-Attraktivität eingeschätzt werden sowie
- Handlungsansätze und Strategien aufzuzeigen, wie die Innenstadt als Freizeitstandort gestärkt werden kann und welche Maßnahmen zur umweltschonenden Gestaltung der innenstadtbezogenen Freizeitmobilität möglich sind.

### 3.2.3 *Ergebnisse einer Passantenbefragung in Leipzig*

Ein wesentlicher Teil der Fragestellungen wurde durch eine Passantenbefragung (Mai 1999) in der Leipziger Innenstadt ermittelt. Diese war zeitlich an ein Event, das Kneipenfestival „Honky Tonk“, gekoppelt. In der Auswertung wurden zwischen unterschiedlichen Zeitabschnitten differenziert, die sich aus den prägenden Innenstadtnutzungen ergeben.<sup>29</sup> Parallel und anschließend wurden Gespräche mit Innenstadtakteuren<sup>30</sup> geführt, um eine möglichst umfassende Einschätzung der Situation zu gewinnen und die Diskussion der Handlungsmöglichkeiten und Strategieansätze auf eine breite Basis zu stellen.

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse zusammenfassend dargestellt:

Die Besucherstruktur ist stark durch die jüngeren Altersgruppen geprägt, fast 50 Prozent der Befragten sind unter 30 Jahre. Abends erhöht sich der Anteil der Jüngeren weiter. Das Kneipenfestival suchen auch die mittleren Altersjahrgänge auf. Insgesamt wenig vertreten sind die mittleren und älteren Bevölkerungsgruppen. Die befragten Personen sind überwiegend erwerbstätig oder befinden sich in der Ausbildung. Damit sind sowohl kaufkraft-

---

<sup>29</sup> Befragt wurde am 28./ 29. Mai 1999 (Fr/Sa) jeweils in der Zeit von 10.00 bis 24.00 Uhr. Folgende Zeitintervalle wurden gebildet: Geschäftszeiten: Freitag 10.00 bis 20.00 Uhr, Samstag 10.00 bis 16.00 Uhr; Abendfreizeit beziehungsweise Event: Freitag 20.00 bis 24.00 Uhr, Samstag 20.00 bis 24.00 Uhr; Nachmittagsfreizeit/ Übergangszeit: Samstag 16.00 bis 20.00 Uhr. Insgesamt wurden 420 Interviews geführt.

<sup>30</sup> Gespräche mit Vertretern von City Leipzig Management, Leipzig Tourist Service, City Gemeinschaft als Zusammenschluss der Händlerschaft, Einzelhändlern, Freizeiteinrichtungen, Verkehrsbetrieben, städtische Ämter

starke als auch kaufkraftschwache Bevölkerungsgruppen in der Innenstadt vertreten, Personen mit höherem Einkommen sind überdurchschnittlich am Samstag während der Geschäftszeiten in der City.

Im Hinblick auf die Struktur des Innenstadtbesuchs sind sowohl der Besuchsanlass als auch der Ausgangspunkt für den Innenaufenthalt sowie der Zeitpunkt der Besuchsentscheidung, die Aufenthaltsdauer und die Besuchshäufigkeit ermittelt worden.

Ein erheblicher Anteil der Aktivitäten in der Innenstadt sowohl tagsüber als auch abends sind Freizeitaktivitäten. Tagsüber unternehmen rund 20 bis 30 Prozent der Befragten eine Freizeitbeschäftigung, abends sogar mehr als die Hälfte. Der Umfang von Freizeitaktivitäten erhöht sich, wenn diejenigen Einkaufsaktivitäten einbezogen werden, die von den Befragten als Freizeitbeschäftigung gewertet werden. Insgesamt sind damit tagsüber mehr als die Hälfte der Aktivitäten Freizeitaktivitäten, abends sogar mehr als 80 Prozent. Als sekundäre Tätigkeiten werden überdurchschnittlich Bummeln/Informieren, Restaurant- und Kneipenbesuch und das Treffen von Freunden oder Bekannten genannt. 87 Prozent der Innenstadtbesucher gehen mindestens einer Freizeitbeschäftigung in der Innenstadt nach.

Der Weg zur Innenstadt beginnt zum größten Teil von der Wohnung aus. Allgemein abends und speziell zum Innenstadtevent „Honky Tonk“ kommt auch ein höherer Anteil von Freunden/Bekannten oder von anderen Freizeiteinrichtungen.

Ca. ein Drittel der Befragten hat sich relativ spontan für den Innenstadtbesuch entschieden. Für den Besuch des Kneipenfestivals „Honky Tonk“ ist die Besuchsentscheidung bei mehr als der Hälfte der Befragten im Laufe der Woche oder noch früher gefallen. Damit kann Events eine hohe Bindungswirkung zugerechnet werden.

Die geplante Verweildauer in der Leipziger Innenstadt ist relativ lange. Zwei Drittel der Besucher bleiben zwei Stunden oder länger in der Innenstadt. Freizeitorientierte Besucher bleiben dabei länger in der Innenstadt: Über 80 Prozent dieser Gruppe bleiben länger als zwei Stunden in der Innenstadt. Ebenso verweilen 63 Prozent der Einkäufer länger als zwei Stunden in der Innenstadt. Auch der Anteil der Stammbesucher, also der Besucher, die die Leipziger Innenstadt regelmäßig aufsuchen, ist mit 68 Prozent der Befragten relativ hoch.

Die Gruppengröße ist abhängig vom Besuchsanlass. Freizeitaktivitäten und insbesondere der „Honky Tonk“-Besuch werden im größeren Maße in der Gruppe unternommen, Einkaufsaktivitäten werden eher allein oder zu zweit erledigt.

Die Leipziger Innenstadt verfügt über eine überregionale Ausstrahlungskraft, hierbei sind die Unterschiede zwischen den unterschiedlichen Aktivitäten gering. 90 Prozent der Besucher kommen aus einem Umkreis von ca. 35 km. Rund 60 Prozent der Innenstadtbesucher kommen aus der Stadt Leipzig, 16 Prozent aus dem Umland und der Region und mehr als jeder fünfte Besucher reist von außerhalb der Region an.

Die Verkehrsmittelwahl für den Innenstadtbesuch ist stark vom ÖPNV geprägt. Jeder zweite Besucher kommt mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt, 35 Prozent mit dem MIV. Die Verkehrsmittelwahl ist stark abhängig vom Herkunftsraum. Leipziger nutzen in viel größerem Maße den Öffentlichen Verkehr und die nicht-motorisierten Verkehrsmittel als die Bevölkerung aus dem suburbanen Umfeld. Der Pkw-Besetzungsgrad liegt – je nach Aktivitätenwahl – relativ hoch zwischen 2,0 und 2,5 Personen/Pkw. Für Freizeit- und Abendaktivitäten sind die Pkw-Besetzungsgrade und die Gruppengröße bei der ÖV-Benutzung größer als bei eher versorgungsorientierten oder Alltags-Aktivitäten.

Zum „Honky Tonk“-Besuch wird zu zwei Dritteln der ÖV benutzt, dies ist aus Umweltsicht sehr positiv zu werten. Gründe hierfür liegen im geplanten Alkoholkonsum, im Kombi-Ticket-Angebot<sup>31</sup> für den Event und in der erwarteten schlechten Parkplatzsituation aufgrund des Festivals.

Tabelle 6: Modal-Split nach Hauptbesuchsanlässen der Leipziger Innenstadt

ausgewählte Hauptbesuchsanlässe	Modal-Split-Werte in %			
	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	MIV
Arbeit/Ausbildung (n = 48)	14	2	42	42
Einkauf/ Erledigung (n = 78)	9	4	46	41
Bummeln/ Informieren (n = 69)	16	3	47	34
Freizeit (ohne „Honky Tonk“) (n = 77)	11	9	44	36
„Honky Tonk“ (n = 122)	3	3	65	29
alle Aktivitäten (n = 420)	11	4	50	35

Quelle: Planersocietät, 1999

Hinsichtlich der verkehrlichen Umweltfolgen am Beispiel der CO<sub>2</sub>-Emissionen zeigt sich, dass Freizeitaktivitäten die größeren Emissionen als die anderen Anlässe für Innenstadtbesuche aufweisen, der geringere Wert des Kneipenfestivals erklärt sich durch den ausgesprochen hohen ÖPNV-Anteil.

<sup>31</sup>

Im Eintrittspreis von DM 16,-- ist die Nutzung von Shuttle-Bussen zwischen den unterschiedlichen Festivalorten inbegriffen.

Tabelle 7: Verkehrskennziffern und Umweltwirkungen des Innenstadtbesuchs nach unterschiedlichen Besuchsmotiven

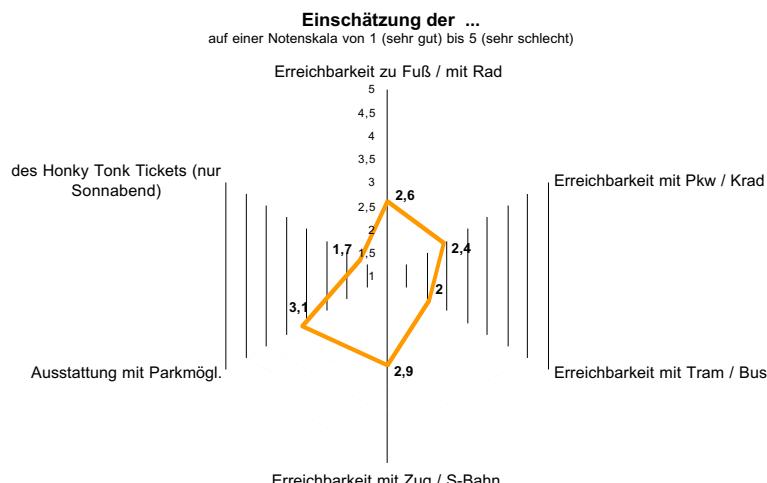
Hauptbesuchsanlässe nach Aktivitätsgruppen	Geschätzte Anzahl der Innenstadtbesucher (Fr/Sa)	MIV-Verkehrs-aufkommen (Fr/Sa)	MIV-Verkehrs-aufwand für Hin- und Rückweg (Fr/Sa)	CO <sub>2</sub> -Emissionen für den Hin- und Rückweg (Fr/Sa)	Spezifische CO <sub>2</sub> -Emission pro Besucher (alle); Hin- und Rückweg (Fr/Sa)
	in Personen	in Kfz	in Kfz-km	in kg	in kg/Besucher
Arbeiten/Ausbildung	31.000	8.100	216.000	32.400	1,06
Einkaufen/Erledigungen	42.000	7.700	300.000	45.000	1,06
Bummeln	34.000	6.000	428.000	64.200	1,88
Freizeitaktivitäten (inkl. Stadtbesichtigung)	35.000	6.300	548.000	82.200	2,34
„Honky Tonk“	61.000	6.900	532.000	79.800	1,30
sonstige Aktivitäten	6.500	1.100	17.000	2.600	0,40
<b>Insgesamt</b>	<b>209.500</b>	<b>36.100</b>	<b>2.041.000</b>	<b>306.200</b>	<b>1,46</b>

Quelle: Planersocietät, 1999

Hinsichtlich der Innenstadt-Erreichbarkeit ist eine verkehrsmittelspezifische Einschätzung vorgenommen worden. Straßenbahn und Bus schneiden für Einkaufs- und Freizeitzwecke unter allen Verkehrsmitteln am besten ab. Für den Autoverkehr ist die Leipziger Innenstadt ebenfalls gut zu erreichen, hierbei geben die Besucher aus dem suburbanen Raum eine überdurchschnittlich gute Einschätzung.

Die Ausstattung mit Parkplätzen wird erheblich schlechter wahrgenommen als es aufgrund der tatsächlichen Parkplatzsuche (93% der Befragten finden sofort einen freien Parkplatz) zu erwarten ist.

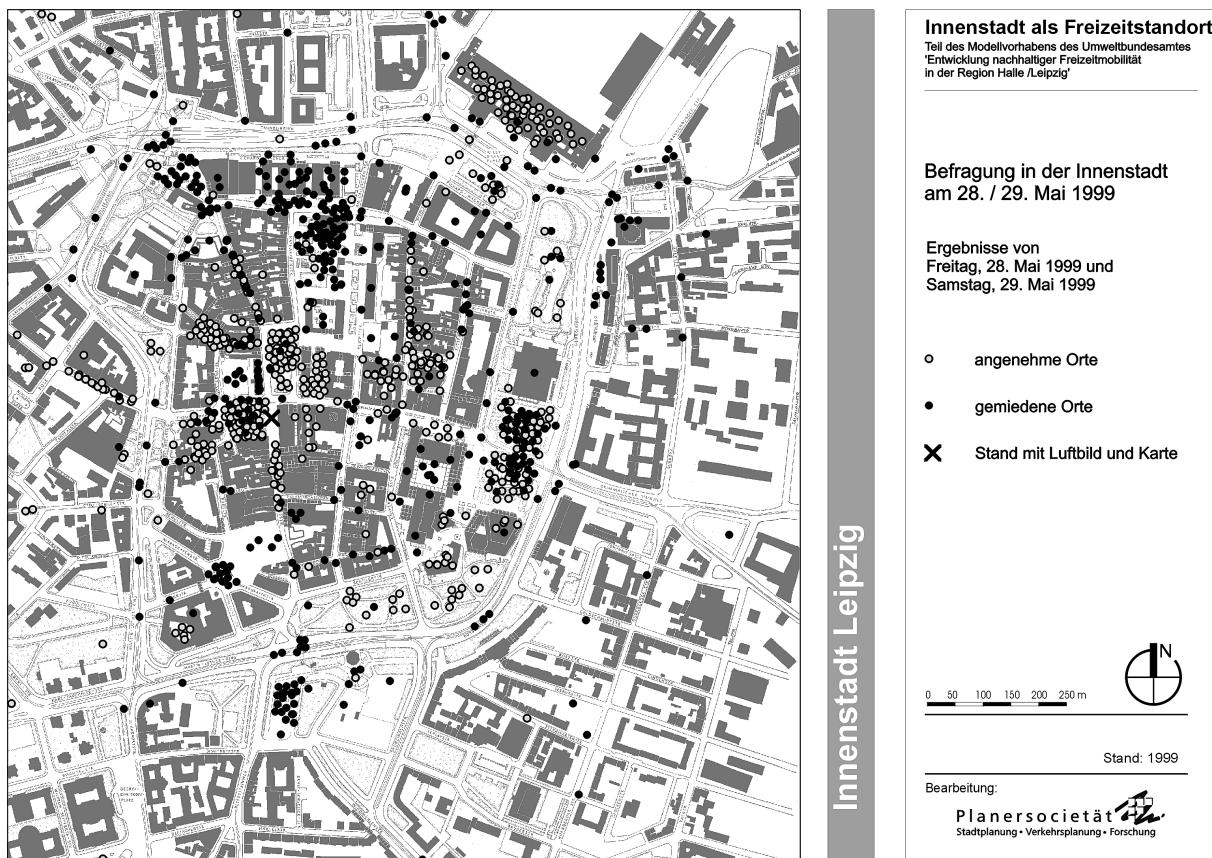
Abbildung 23: Einschätzung der Innenstadt-Erreichbarkeit durch verschiedene Verkehrsmittel



Quelle: Planersocietät, 1999a, S. 47

Die Attraktivität der Innenstadt ist einerseits anhand der Kenntnis und Einschätzung wichtiger Planungen und Maßnahmen erfragt worden. Andererseits ist die Zustimmung zu Aussagen hinsichtlich bestimmter Innenstadtmerkmale ermittelt und in offenen Fragen nach positiven Merkmalen und Mängeln sowie gemiedenen Bereichen gefragt worden. Außerhalb der Passantenbefragung sind über eine Steckkarten-Aktion bevorzugte und gemiedene Bereiche ermittelt worden.

*Abbildung 24: Bewertung der Leipziger Innenstadt – Ergebnisse der Innenstadtbefragung am 28./29. Mai 1999*



Quelle: Planersocietät, Rundbrief 3, S. 9

Der Umbau des Hauptbahnhofs und das Konzept zur „Autoarmen Innenstadt“ sind unter den abgefragten Planungen und Maßnahmen, die die Innenstadt-Attraktivität beschreiben, die bekanntesten.

Als positiv werden für die Attraktivität der Innenstadt die Stadtgestalt (ein Drittel), die Gastronomie und die Atmosphäre benannt. Auch das Einzelhandelsangebot sowie die Dichte und Nutzungsmischung sind positive Aspekte. Am stärksten vermisst werden attraktive Grünanlagen und Plätze sowie ein besserer öffentlicher Service (Sitzmöglichkeiten, Papierkörbe, WC etc.).

Die Teilräume, die am häufigsten unter den gemiedenen Bereichen angegeben werden, sind der Sachsenplatz, der Brühl, der Hauptbahnhof und sein Umfeld sowie der Augustus- und der Richard-Wagner-Platz. Die ergänzende Kartenkennzeichnung von beliebten und gemiedenen

Bereiche beziehungsweise Problemlagen in der Innenstadt bestätigen die Befragungsergebnisse.

### **3.2.4 *Bedeutung der Innenstadt als Freizeitstandort und Handlungsempfehlungen***

Die Bedeutung der Innenstadt als Freizeitstandort ist anhand der Zustimmung zu Aussagen über unterschiedlichen Freizeitangebote und –aktivitäten ermittelt worden. Von den unterschiedlichen Freizeitmöglichkeiten wird das gastronomische Angebot am besten beurteilt, gefolgt vom kulturellen Angebot. Ebenfalls gut wird das Potenzial an Freizeitmöglichkeiten beurteilt, das die Innenstadt bietet. Daneben wird deutlich, dass Freizeit in der Innenstadt auch eine soziale Komponente umfasst (Treffen von Freunden etc.). Events binden in erheblichen Maß Besucher an die Innenstadt. Das Kneipenfestival „Honky Tonk“ ist ein Event mit regionaler Orientierung, andere haben einen größeren Einzugsbereich (z. B. jährliches „Wave Gothic“-Treffen).

Die Ergebnisse zeigen, dass die Innenstadt ein bedeutender Freizeitstandort ist und in hohem Maße für Freizeitaktivitäten genutzt wird. Der hohe Freizeitanteil überrascht vor dem Hintergrund der viel diskutierten Leitfunktion Einzelhandel und hat erhebliche Auswirkungen auf die Konzeption von Maßnahmen für die Innenstadtentwicklung und für die Ausgestaltung von Mobilitätsangeboten. Beispiele wie das untersuchte Event „Honky Tonk“ machen die Potenziale und Rahmenbedingungen deutlich, die für eine umweltschonende Gestaltung des innenstadtbezogenen Freizeitverkehrs bestehen. Freizeitaktivitäten werden stärker als routinierte Alltagsaktivitäten dominiert von den Faktoren Multidimensionalität, Freiwilligkeit, Spontanität, Erlebnisorientierung und Variabilität. Die Möglichkeiten, Mobilitätsdienstleistungen in Bezug auf die Innenstadt und insbesondere für Events einzusetzen, sollten verstärkt erprobt und ausgedehnt werden.

In konzeptioneller Hinsicht ist einerseits zu berücksichtigen, wie der Standort Innenstadt für Freizeit und Handelsnutzungen gestärkt werden kann, weil er in Relation zu anderen Standorten unter Umweltaspekten relativ günstig zu beurteilen ist. Andererseits sollte geprüft werden, wie durch ein Freizeit- und Kulturleitbild die unterschiedlichen innenstadtbezogenen Freizeit- und weiteren Nutzungen stärker aufeinander bezogen werden können, um Synergien zu entwickeln.

Bei der Ansiedlung neuer Nutzungen sind die Dimensionen der Angebote und baulichen Strukturen in Relation zum Vorhandenen zu beurteilen. In diesem Sinn ist die City als eine Art „Urban Entertainment Center“ zu sehen, das in kompakten Strukturen vielfältige Angebote aufweist. Großstrukturen wie neue Multiplex-Kinos sollten nach den innenstadtbezogenen Anforderungen (Kleinteiligkeit, Zuwendung zum öffentlichen Raum etc.) integriert werden.

Die Ergebnisse machen deutlich, dass Konzepte, die den nicht-motorisierten Verkehr in der Innenstadt unterstützen, von der Leipziger Bevölkerung positiv gewertet werden und eine konsequente Umsetzung erfordern. Die bisher in Leipzig eingeleiteten Maßnahmen zeigen dabei in die richtige Richtung und sollten konsequent weiterentwickelt werden. Die vorhandenen verkehrlichen Erreichbarkeitsqualitäten (Ausstattung mit Parkplätzen, ÖPNV-Erreichbarkeit) sollten stärker als bisher zielgruppenspezifisch und positiv vermarktet werden.

Die Bedeutung der Stadtgestalt für die Attraktivität der Innenstadt ist neben der Nutzungsmischung und der Angebotsvielfalt ein wichtiger Aspekt. Die Einschätzungen zeigen, dass die in Leipzig erzielten Verbesserungen positiv wahrgenommen werden und daher weiter verfolgt werden sollten.

Im Rahmen der Diskussion der Ergebnisse und Strategieansätze mit den Leipziger Innenstadt-Akteuren ist außerdem deutlich geworden, dass wichtige Ansatzpunkte für die weitere Innenstadtentwicklung in einer stärkeren Abstimmung und Kooperation zwischen den unterschiedlichen Akteuren und einer verbesserten Vermarktung vorhandener Qualitäten (Erreichbarkeit, Angebote etc.) gesehen werden.

### 3.3 Freizeitgroßeinrichtungen in Leipzig

Freizeitgroßeinrichtungen verdeutlichen die quantitativen und qualitativen Veränderungen, die den Freizeitbereich kennzeichnen. Eine großmaßstäbliche Ausrichtung, zunehmende Kommerzialisierung und Angebotsdifferenzierung sowie eine zunehmende Vermischung von Einkaufen und Freizeit sind Trends auf der Anbieterseite. Auf der Seite der Nachfrager hat Freizeit durch veränderte Budgets (Zeit, Einkommen), veränderte Wert- und Lebensvorstellungen sowie das Herausbilden von Lebens- und Freizeitstilen eine wachsende Bedeutung als Möglichkeit der Selbstdarstellung und -verwirklichung bekommen. Dies hat auch Auswirkungen auf den Freizeitverkehr, der in vielen Fällen vom Pkw dominiert ist.

In der Stadt Leipzig und in der Region befinden sich zu Beginn des Vorhabens eine Reihe von Freizeitgroßprojekten in der Diskussion: neben den Konkurrenzen zwischen unterschiedlichen Multiplex-Kinos in integrierter und peripherer Lage<sup>32</sup> gibt es Veränderungen im Bereich der Großdiscotheken<sup>33</sup> und schließlich die Überlegung, in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof, ein Urban Entertainment Center „Krystallpalast“ zu errichten. In Abstimmung mit der Stadt Leipzig sind als Untersuchungsbeispiele für Freizeitgroßeinrichtungen zwei Großdiscotheken ausgewählt worden: die Moritzbastei in der Leipziger Innenstadt und das Sax im Gewerbegebiet in der Gemeinde Döllzig im Leipziger Umland.

<sup>32</sup>

Sachsenpark, Deuterichs Hof, Wintergartenhochhaus, UEC Krystallpalast

<sup>33</sup>

Stadt Schkeuditz, Watzschkenbreite, Stadt Leipzig, Alte Messe, Plagwitz, UEC Krystallpalast

Freizeitgroßeinrichtungen können Auswirkungen auf unterschiedliche Bereiche der Raumentwicklung aufweisen: In raumstruktureller Hinsicht können derartige Einrichtungen einerseits Suburbanisierungstendenzen verstärken, andererseits in den Kernstädten zu Funktionsentmischungen und Bedeutungsverlusten der Stadtzentren führen. In Bezug auf die vorhandene Infrastruktur (Straßennetz, Parkmöglichkeiten, ÖPNV etc.), die regelmäßig auf die Stadtzentren orientiert ist, bergen peripher gelegene Freizeitgroßprojekte die Gefahr, die vorhandenen Infrastrukturen zu entwerten, während innerstädtische Vorhaben (gegebenenfalls zusätzliche) Überlastungsscheinungen oder eine dauerhafte Belastung zur Folge haben können. Die Umweltauswirkungen von Großeinrichtungen betreffen unter anderem den direkten und erweiterten Flächenverbrauch (Anlage beziehungsweise Parkierungsflächen), der innerstädtisch teilweise über Brachflächen abgedeckt werden kann; zu den Umweltauswirkungen zählen daneben insbesondere auch die Emissionen (Lärm, Schadstoffe). Darüber hinaus beeinträchtigen derartige Einrichtungen häufig die Stadtgestalt in den gewachsenen Stadtzentren aufgrund ihrer Maßstäblichkeit und der geringen Bezugnahme auf den umgebenden öffentlichen Raum.

### 3.3.1 *Ziele des Teilprojektes*

Die Ziele des Teilprojektes „Freizeitgroßeinrichtungen in Leipzig“ liegen darin,

- die Strukturen zu untersuchen, die der Besuch von Freizeitgroßeinrichtungen aufweist und die verkehrlichen Wirkungen, die durch diese Aktivität verursacht werden, zu ermitteln,
- die verkehrlichen Wirkungen der beiden unterschiedlichen Standorttypen Innenstadt beziehungsweise Peripherie in Kennwerten zu beschreiben,
- Zielgruppen unter den Besuchern der Freizeitgroßeinrichtungen und ihre Einstellungen gegenüber verkehrlichen und freizeitzbezogenen Fragestellungen zu ermitteln sowie
- basierend auf den Ergebnissen zielgruppenspezifische Handlungsansätze für eine umwelt-schonendere Gestaltung von Freizeitverkehr abzuleiten.

Im Rahmen des Projektes ist zunächst durch das Stadtplanungsamt eine Übersicht zu den in Leipzig vorhandenen Freizeitgroßeinrichtungen erstellt worden. Mit den Betreibern unterschiedlicher Einrichtungstypen (Kinos, Discos, Einrichtungen der Hochkultur etc.) sind Gespräche geführt worden, um die spezifischen Merkmale (Besucherstrukturen, Einzugsbereiche etc.) der Einrichtungen sowie die Bereitschaft, eine Besucherbefragung zu gestatten, zu ermitteln.

Mit repräsentativen Besucherbefragungen in den zwei ausgewählten Großdiscotheken (Sept. 1998)<sup>34</sup> ist vertiefend eine empirische Grundlage für die Forschungsfragen geschaffen

---

<sup>34</sup> Die Befragung fand in den Nächten vom 25./26. und 26./27. Sept. 1998, jeweils in der Zeit zwischen 22.30 und 2.00 Uhr statt. Befragt wurden insgesamt 334 Personen.

worden. Auf dieser Grundlage ist in mehreren Gesprächsrunden mit Vertretern der städtischen Ämtern, den Leipziger Verkehrsbetrieben sowie den Einrichtungsbetreibern die Ergebnisse und mögliche Handlungsfelder für eine umweltschonende Mobilitätsgestaltung diskutiert worden.

Abbildung 25: *Discotheke Sax, Döllzig*



Quelle: Planersocietät, 1999b, S. 27

### 3.3.2 *Ergebnisse einer Discothekenbefragung*

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse zusammenfassend dargestellt:

Die Besucherstruktur ist überwiegend durch jüngere Personen im Alter zwischen 18 und 25 Jahre bestimmt, in der Moritzbastei ist auch die Generation „30+“ vertreten. Während am peripheren Standort Sax die Azubis die größte Besuchergruppe bilden (knapp die Hälfte der Besucher), hat das Publikum in der innerstädtischen Disco eine gemischtere Struktur; etwa ein Drittel sind Studierende, gut ein Fünftel Angestellte.

Die Freizeitaktivität „Disco-Besuch“ weist folgende wichtige Merkmale auf, die als Rahmenbedingungen für die Gestaltung umweltschonender Mobilitätsangebote zu berücksichtigen sind: Unabhängig von der jeweiligen Einrichtung und dem Anteil der Stammgäste,<sup>35</sup> entscheidet sich ein Drittel der Befragten spontan für den Discothekenbesuch. Die Gruppengröße zeigt, dass der Disco-Besuch in der nicht-integrierten Discotheke in stärkerem Maße eine Gruppenaktivität ist als in der Innenstadteinrichtung. Im Mittel treffen sich die Befragten in der Discotheke mit durchschnittlich rund 4 Personen. Der Weg zur beziehungsweise von der Discotheke wird mit unterschiedlichsten anderen Aktivitäten verbunden (Freunde abholen, Schnell-Restaurant, Kino besuchen etc.) und kann nur integriert betrachtet werden. Als wichtigste Aktivitäten vor und nach dem Disco-Besuch stehen neben dem direkten Weg von beziehungsweise nach Hause (ca. 70 bis 74 % der Befragten) der Besuch

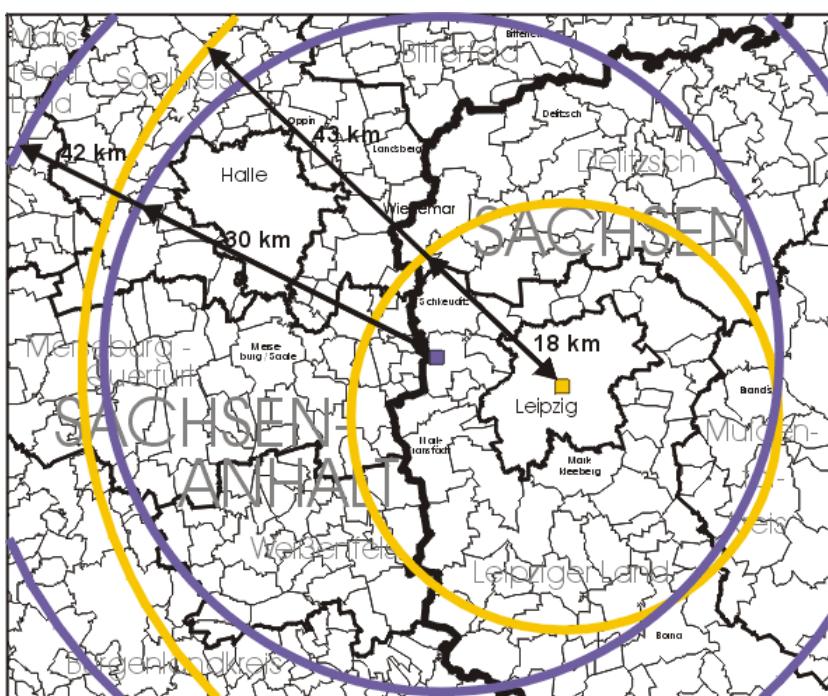
<sup>35</sup>

Stammgäste sind die Besucher, die mindestens alle zwei Wochen die Discotheke besuchen.

von Freunden/ Partner. An dritter Stelle der Kopplungsaktivitäten steht für die Besucher der innerstädtischen Disco der Kneipenbesuch, die Gäste der peripheren Einrichtung ersetzen dies durch den Besuch im Fast-Food-Restaurant. Insgesamt werden auf dem Hinweg durchschnittlich 1,7 weitere Aktivitäten, auf dem Rückweg etwa 1,3 weitere Aktivitäten unternommen.

Die räumlichen Faktoren des Discothekenbesuchs zeigen zwischen den beiden Standorten erwartungsgemäß deutliche Unterschiede. Die Besucher der Innenstadt-Disco wohnen zu zwei Dritteln in der Stadt Leipzig, etwa zwischen 5 und 10 Prozent der Besucher kommen aus dem suburbanen Raum, den Mittelstädten in der Region Halle / Leipzig, dem weiteren ländlichen Raum oder sind überregionale Besucher. In der peripheren Einrichtung stammen die Gäste je zwischen einem Fünftel und einem Viertel aus den unterschiedlichen Raumtypen, die regionalen Mittelstädte sind mit gut einem Viertel etwas stärker vertreten.

*Abbildung 26: Einzugsbereich der Discotheken*



Quelle: Planersocietät, 1999b, S. 52

Anhand von Items wurden die Einstellungen der Besucher zu Verkehrsmitteln und zur Freizeit im Allgemeinen ermittelt. Diese Daten sind für eine Faktoren- und Clusteranalyse genutzt worden, um, ergänzt durch die anderen Auswertungen, unterschiedliche Besucher- und Zielgruppen zu ermitteln.

Tabelle 8: Discothekenbesucher nach Clusteranteilen und Merkmalsausprägungen

	Anteil der Cluster in		Merkmalsausprägungen der Cluster nach		
	innerstädt. Discothek	periphere Discothek	Alter	Geschlecht	Beruf
<b>Cluster 1</b> ÖV-offener Spaß-Typ	29%	15%	16% unter 18 J. 73% bis 25 J.	57% weibl. 43% männl.	22% Schüler/in 34% Studierende
<b>Cluster 2</b> ÖV-offener, kritischer Freizeit-Typ	13%	1%	45% über 25 J.	41% weibl. 59% männl.	41% Angestellte/B. 32% Studierende
<b>Cluster 3</b> Spaß-Typ	21%	26%	7% unter 18 J. 79% zw. 18 u. 25 J.	58% weibl. 42% männl.	35% Azubis 18% Studierende 15% Angestellte/B.
<b>Cluster 4</b> Durchschnittstyp	18%	13%	79% bis 25 J.	40% weibl. 60% männl.	21% Azubis 17% BW / ZDL 16% Angestellt/B.
<b>Cluster 5</b> ÖV-ablehnender, kritischer Freizeit-Typ	8%	1%	4% unter 18 J. 86% über 25 J.	36% weibl. 64% männl.	39% Angestellte/B. 23% selbständig
<b>Cluster 6</b> auto-fixierter Fun-Typ	11%	44%	86% zw. 18 u. 25 J.	32% weibl. 68% männl.	44% Azubis 19% (Fach-)Arbeiter

Quelle: Planersocietät, 1999

Tabelle 9: Clustertypen nach Haltung gegenüber dem ÖV, Verkehrsmittelwahl und Herkunftsraum

	mittlerer Anteil des Clusters	Haltung gegenüber ÖV	überwiegend benutztes Verkehrsmittel	Herkunft (überdurchschnittlich)
<b>Cluster 1</b> ÖV-offener Spaß-Typ	22,6%	offen	Pkw ÖPNV	52% 33%
<b>Cluster 2</b> ÖV-offener, kritischer Freizeit-Typ	7,3%	offen	Umweltverbund ÖPNV NMIV	55% 33% ca. 20%
<b>Cluster 3</b> Spaß-Typ	23,5%	relativ offen	Pkw	83%
<b>Cluster 4</b> Durchschnittstyp	15,9%	relativ ablehnend	Pkw Fuß/Rad	81 11%
<b>Cluster 5</b> ÖV-ablehnender, kritischer Freizeit-Typ	4,5%	ablehnend	Pkw ÖPNV	62% 30%
<b>Cluster 6</b> auto-fixierter Fun-Typ	22,6%	stark ablehnend	Pkw	96%

Quelle: Planersocietät, 1999

Auch bezogen auf die verkehrlichen Merkmale unterscheiden sich die Standorte teilweise erheblich. Vier von fünf Befragten haben einen Führerschein, aufgrund des höheren Anteils

von jüngeren Gästen ist der Führerscheinbesitz im Sax aber insgesamt höher (76 %)<sup>36</sup>. Deutlicher sind die Unterschiede hinsichtlich der Pkw-Verfügbarkeit, über 80 Prozent der Besucher der peripheren Einrichtung können immer beziehungsweise meistens über einen Pkw verfügen, in der innerstädtischen Disco können dies knapp 60 Prozent der Gäste<sup>37</sup>. Die nachfolgende Tabelle zeigt weitere Ergebnisse:

Tabelle 10: Verkehrskennziffern des Discothekenbesuchs

Lage der Disco	durchschnittliche Besucherzahl in Pers./d	modal-split-Werte			durchschnittlicher MIV-Besetzungsgrad in Pers./Kfz	MIV-Verkehrs-aufkommen in Kfz/d	MIV-Verkehrs-aufwand in Kfz-km/d	ÖV-Benutzer in Pers./d
		in %						
			Fuß/Rad	ÖPNV	MIV			
Innenstadt	760	13	30	57	2,8	154	4.953	230
Peripherie	1050	1	2	97	3,4	298	11.799	25 (Taxi)

Quelle: Planersocietät, 1999

Im Vergleich zwischen den Einrichtungen verursachen die Besucher der peripheren Discothek einen Verkehrsaufwand, der etwa 2,4mal so groß ist wie der durch die innerstädtische Vergleichseinrichtung hervorgerufene Verkehrsaufwand.

Die verkehrsverursachten Umweltfolgen wurden unter anderem am Beispiel der CO<sub>2</sub>-Emissionen mit einem Pauschalwert<sup>38</sup> ermittelt:

- innerstädtische Disco (insgesamt ca. 104 t CO<sub>2</sub>/Jahr): 1,3 kg CO<sub>2</sub>/Besucher\* Abend
- peripherie Disco (insgesamt ca. 247 t CO<sub>2</sub>/Jahr): 2,2 kg CO<sub>2</sub>/Besucher\* Abend

Zum Vergleich die Werte unterschiedlicher Einzelhandelsstandorte:

- Leipziger Innenstadt 2,9 kg CO<sub>2</sub>/Besucher\* Tag
- Saale-Park 7,0 kg CO<sub>2</sub>/Besucher\* Tag.<sup>39</sup>

<sup>36</sup> Befragte Personen unter 18 Jahren: Moritzbastei: 2 Prozent; Sax: 12 Prozent.

<sup>37</sup> Bei Berücksichtigung nur der Personen über 18 Jahren liegt der Anteil derjenigen, die über einen Pkw immer oder meistens verfügen beim Sax bei 87 Prozent und bei der Moritzbastei bei 61 Prozent.

<sup>38</sup> Nach Angaben des Umweltbundesamtes emittiert ein durchschnittliches Fahrzeug in den neuen Bundesländern je nach Geschwindigkeit, Straßenneigung, Verkehrssituation und Straßentyp zwischen 130 und 260 g CO<sub>2</sub>/Kfz-km (Zahlen bezogen sich auf die Fahrzeugflotte im Jahr 1995, ohne Extremwerte). Als Durchschnittswert werden daher pauschal 190g CO<sub>2</sub>/Kfz-km als Ausstoß angenommen.

<sup>39</sup> Die Vergleichbarkeit ist aufgrund der unterschiedlichen Modal-Split-Werte und der aktivitätspezifischen Besucherstrukturen teilweise eingeschränkt.

### 3.3.3 Handlungsempfehlungen für die Diskobesuchsmobilität

Neben den Untersuchungsergebnissen sind für eine umweltschonende Gestaltung der Freizeitmobilität folgende Rahmenbedingungen festzuhalten:

- Der Besuch von Freizeitgroßeinrichtungen spricht ausgewählte Zielgruppen an und nimmt damit einen kleinen Teil an allen Freizeitaktivitäten ein.<sup>40</sup> Abhängig von Lage und Zielgruppe kann dies einen erheblichen Verkehrsaufwand verursachen.
- Etwa ein Drittel der Bevölkerung über 18 Jahren steht dem Öffentlichen Verkehr grundsätzlich positiv gegenüber,<sup>41</sup> dies deckt sich in etwa mit den Befragungsergebnissen; die Cluster 1 und 2, deren Mitglieder dem ÖV gegenüber eine offene Haltung einnehmen, haben zusammen einen durchschnittlichen Anteil von 29,9 Prozent der Befragten.
- Im Vergleich zwischen Ost- und Westdeutschland ist das Auto im Osten „ein zentraler symbolischer Ausdruck für die gesellschaftliche Integration.“<sup>42</sup>

Handlungsschwerpunkte für eine umweltverträgliche Gestaltung der Freizeitmobilität werden in infrastrukturellen Maßnahmenbereichen (1), in der Tarifgestaltung (2) und weiterhin in übergreifenden organisatorischen Ansätzen (3) gesehen.

- (1) Mit dem vorhandenen Leipziger Nacht-Bus-Angebot ist für abendliche Freizeitaktivitäten ein attraktives Angebot vorhanden, das aber die städtischen Randbereiche nur teilweise erschließt. In Bezug auf die räumliche Herkunft der Besucher sollte durch eine Ausdehnung des Angebots in Randbereiche und/oder die Kooperation mit dem nächtlichen DB-Schienenverkehr beziehungsweise die Ergänzung durch Nacht-AST eine Optimierung erprobt werden. Mit einer zielgruppenspezifischen Vermarktung können unterschiedliche Freizeitgruppen an den Nacht-Bus gebunden werden. Im Hinblick auf die räumliche Verteilung und die spezifische Besucherstruktur der peripheren Einrichtung können durch ein Party- oder Disco-Bus-Angebot gegebenenfalls Verbesserungen erreicht werden (Anbindung der peripheren Mittelstädte).
- (2) Die Befragungsergebnisse zeigen als charakteristische Merkmale der Freizeitaktivität Disco-Besuch insbesondere eine hohe Spontanität und eine Gruppenorientierung sowie für die periphere Einrichtung räumlich disperse Strukturen. Mit Tarifangeboten, die diesen Merkmalen Rechnung tragen, können zusätzliche Kunden für den ÖPNV gewonnen werden.
- (3) Über Angebote zur Information und Organisation, z. B. Mobilitätszentrale, Mobilitätsmanagement für Freizeitgroßeinrichtungen und Events, können Impulse gegeben werden, Freizeitmobilität umweltverträglicher abzuwickeln. Hierzu bedarf es der Koordination

<sup>40</sup> Lanzendorf, 1998, S. 571 hat ermittelt, dass ca. ein Viertel aller Freizeitaktivitäten sonntags mit dem Besuch einer Freizeiteinrichtung verbunden ist.

<sup>41</sup> Brunsing, J., 1999, S. 190

<sup>42</sup> Götz, K.; Jahn, T.; Schultz, I., 1998, S. 258

und Kooperation von Freizeit- und Verkehrsanbietern sowie der Aufgabenträger des ÖPNV.

## 3.4 Naherholung der kurzen Wege: Kleingärten in Leipzig

### 3.4.1 Relevanz und Ziele des Teilvorhabens für umweltschonenden Einkaufs- und Freizeitverkehr

Neben der Untersuchung der Quellebene des Freizeitverkehrs, die sich räumlich schwerpunktmäßig auf Halle/Saale bezieht, sollte für den Leipziger Raum der freiraumbezogene Freizeitverkehr anhand des Verkehrsziels Kleingärten unter der Maßgabe untersucht werden, praxisnahe Maßnahmenkonzepte zu entwickeln, die zu einer umweltverträglicheren Gestaltung des kleingartenbezogenen Freizeitverkehrs führen. Im Rahmen des Modellvorhabens sollen diese Konzepte in Kooperation mit den Nutzern erprobt werden.

Kleingärten haben in Deutschland seit über 150 Jahren eine fest in der kulturellen Tradition verankerte, hohe Bedeutung. Über 1,3 Mio. Kleingärten stellen für mehrere Millionen Menschen ein wesentliches Element der freiraumbezogenen Freizeitgestaltung dar. Sie werden intensiv genutzt zur Erholung, zur Versorgung und zum sozialen Erlebnis. Kleingärten erfüllen umfangreiche städtebauliche, ökologische und soziale Funktionen.

Kleingärten sind bisher als Freizeitziele in ihrer verkehrlichen Relevanz (verkehrserzeugend oder Freizeitfahrten zu weiter entfernt gelegenen Freizeitzielen substituierend) bisher noch nicht untersucht worden. Allein durch die hohe Zahl von Kleingartennutzern wird eine hohe Zahl innerstädtischer Wege vor allem zwischen der Wohnung und dem Garten ausgelöst. Dabei wird häufig das Auto verwendet, obwohl in vielen Fällen auch eine umweltfreundlichere Art der Anreise möglich ist. In den Rahmenbedingungen der Nutzung der Kleingärten ist ein mobilisierbares Potenzial der Verkehrsvermeidung angenommen worden,

- da die Aktivitäten der Kleingartennutzer überwiegend gleichartig sind,
- gemeinschaftliche Strukturen vorhanden sind, die potenziell zur Beeinflussung von Handlungspotenzialen nutzbar erscheinen und
- durch die veränderten Rahmenbedingungen (höhere Fluktuation, Bevölkerungsrückgang, größere Wahlmöglichkeiten bei Kleingartenanlagen) auch neue Nutzer den Kleingarten unter anderen Gesichtspunkten benutzen und möglicherweise ein höheres Maß an unter ökologischen Gesichtspunkten beeinflussbarem Verhalten mitbringen.

In Leipzig hat ein großer Teil der Kleingärten einen direkten räumlichen Bezug zu den Wohngebieten. Kleingärten als Freizeitziel enthalten demnach ein beachtliches Potenzial zur Verlagerung von kleingartenbezogenen Fahrten vom MIV auf die Verkehrsmittel des

Umweltverbundes. Sie sind insbesondere geeignet als ein attraktives Nahziel, das „bewegungsorientiert“ mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreicht werden kann. Durch die sehr kompakte Leipziger Stadtstruktur besteht einerseits die Möglichkeit zu fußläufigen Entfernungen beziehungsweise Radbenutzung und andererseits aufgrund des flächen-deckenden ÖV-Angebotes in Leipzig auch für Nutzer mit längeren Distanzen die Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV. Daher ist Leipzig besonders geeignet, die Reduktionspotenziale im Freizeitverkehr mit dem Verkehrsziel Kleingärten zu erforschen und Maßnahmen zu erproben, die Hinweise für eine Übertragbarkeit auf andere Städte oder vergleichbare Verkehrsziele geben können.

### 3.4.2 *Methodik*

Folgende Arbeitsschritte sind bei der Erarbeitung des Teilvorhabens durchgeführt worden.

#### *1. Auswahlverfahren*

Alle Leipziger Kleingärten wurden auf der Basis von kommunalem Material sowie eigenen Erhebungen nach Lage- und Ausstattungskriterien untersucht. Nach dem Maß des strukturellen Reduktionspotentials im MIV wurden Kategorien gebildet, wobei nach städtebaulich integrierten Standorten und peripheren Anlagen unterschieden wurde. Zwei exemplarische Anlagen konnten nach Abstimmung in den Kleingartenvorständen und in Zusammenarbeit mit der Stadt Leipzig und dem Stadtverband Leipzig der Kleingärtner e.V ausgewählt werden: Die Kleingartenanlagen „Dr. Schreber“ (zentrumsnah) und „Gartenfreunde Südwest“ (peripher gelegen).

#### *2. Erhebung von Daten zur Mobilitätsstruktur der Kleingartenfreunde*

In beiden ausgewählten Kleingartenanlagen wurden Befragungen zur Mobilitätsstruktur durchgeführt. Hier wurden die Schwerpunkte im Bereich der Verkehrsmittelwahl, der zurückgelegten Distanz/Zeitdauer, der Transportmenge, der Anzahl der gereisten Personen und der Einordnung des Besuchertyps (Gast, Vereinsmitglied) gesetzt. Zusätzlich wurde die Akzeptanz möglicher Maßnahmen für eine umweltfreundliche Freizeitmobilität bei den Gartenfreunden erfragt.

Die Befragungen wurden als vollstandardisierte mündliche Interviews in den Kleingartenanlagen sowie als Telefonbefragungen durchgeführt. Die erhobenen Daten wurden für jede untersuchte Kleingartenanlage nach den Häufigkeitsverteilungen ausgewertet. Die erhobenen Daten sind nur als eingeschränkt repräsentativ für die Gesamtheit aller Leipziger Kleingartenanlagen einzuschätzen: Die Art der Auswahl der Befragten bewirkt in beiden Anlagen eine Verzerrung der Befragungsergebnisse. Lokale Kleingartenexperten bewerteten die Ergebnisse aus der Auswertung der insgesamt jeweils ca. 30 geführten Interviews und bestätigten die Struktur der Befunde, so dass ihre Plausibilität für die weitere Bearbeitung und Entwicklung von Handlungsstrategien angenommen wurde.

### *3. Konzeptentwicklung und -diskussion*

Auf der Grundlage des Untersuchungsziels und der Auswertungsergebnisse wurden die Anlagen verglichen, allgemeine und anlagenspezifische Strategieansätze und abgeleitete Maßnahmen formuliert sowie mit den Nutzern abgestimmt.

### *4. Maßnahmen*

Die abgestimmten Maßnahmen wurden in Zusammenarbeit mit den Kleingartenvorständen in den jeweiligen Kleingartenvereinen durchgeführt und anschließend bewertet.

#### *3.4.3 Ergebnisse*

Die Auswertung der Befragung in den beiden Anlagen hat eine Anzahl von ähnlichen Ergebnissen ergeben, die als „kleingärtnerisch“ betrachtet werden können (Auswahl):

- die Altersstruktur mit einem hohen Anteil der Personen über 60 Jahren;
- die intensive Besuchsfrequenz von drei Viertel aller Nennungen mit (fast) täglichem Besuch;
- die recht konstante (meist geringe) Menge des in der Regel zum Garten transportierten Gutes;
- ein tendenziell gleichartiges, zurückhaltend konservatives allgemeines Freizeitverhalten;
- die Ablehnung aller Bündelungsversuche bei eher privaten Tätigkeiten wie Einkaufen von Lebensmitteln und Getränken sowie der An- und Abreise.

Deutliche Unterschiede bestehen in den mit der Lage der untersuchten Anlagen zusammenhängenden Fragen (Auswahl):

- der Anteil des Umweltverbundes bei der Verkehrsmittelwahl ist insgesamt erfreulich hoch, liegt aber bei der integrierten Kleingartenanlage noch höher („Dr. Schreber“: 75 % Umweltverbund; 25 % MIV) als bei der peripheren Anlage „Gartenfreunde Südwest“ (46 % Umweltverbund; 54 % MIV);
- der (relativ hohe) Anteil des Fahrrades bei der peripheren Anlage entspricht in der Wertigkeit nahezu dem der Fußgänger in der integrierten Anlage;
- der Anteil des ÖV ist bei der peripheren Anlage unbedeutend, bei der integrierten Anlage genauso hoch wie der des Autos;
- die Aufenthaltsdauer ist in der peripheren Anlage länger, bis hin zu einer deutlich höheren Übernachtungsquote.
- ebenso ist der Anteil der im Kleingarten verbrachten außerhäusigen Freizeit bei den „Gartenfreunde Südwest“ tendenziell höher.

Tabelle 11 : Vergleich Dr. Schreber/Gartenfreunde Südwest

	<b>Dr. Schreber</b>	<b>Gartenfreunde Südwest</b>
<b>Größe/Art</b>	150/integriert	230/peripher
<b>n</b>	32	30
<b>Alter Befragte</b>	>50% älter als 60	50% älter als 60
<b>Wohnort</b>	zwei Dritteln in 1 km	85% in 5 km
<b>Weg</b>	direkt	direkt
<b>Wegdauer</b>	2/3 weniger als 15min	1/2 weniger als 15 min. 1/2 15-30 min. Autofahrer kürzer
<b>VM-wahl</b>	Auto: 25% Fahrrad: 12,5% Fußg.: 37,5% LVB: 25%	Auto: 54% Fahrrad: 30% Fußg.: 13% LVB: 3%
<b>Verfügbarkeit Auto</b>	60%	90%
<b>Verfügbark. LVB-Haltestelle</b>	85% unter 5 min.	75% unter 5 min.
<b>Verfügbark. LVB-Ticket</b>	90% immer/häufig	53% immer/häufig
<b>Besuchsfrequenz</b>	75% tägl.	75% tägl.
<b>Aufenthaltsdauer</b>	<3h: selten 3-6: häufig 12h: 50% Nacht: selten	<3h: selten 3-6: häufig 12h: 75% Nacht: häufig
<b>Entscheidung</b>	spontan: 90%	spontan: 80%
<b>Anreise Personenzahl</b>	allein oder zu zweit	allein oder zu zweit
<b>Transport: 1-2 Taschen</b>	90%	90%
<b>Anteil Kleingarten an außerhäusiger Freizeit</b>	4/4: 20% 3/4: 20% 1/2: 50% 1/4: 10%	4/4: 30% 3/4: 20% 1/2: 40% 1/4: 10%
<b>Freizeitverhalten</b>	Spazierengehen	Spazierengehen
<b>Tagesausflüge</b>	1-2/Woche: 15% 1/Mon.: 25 seltener: 60%	1-2/Woche: 6% 1/Mon.: 50% seltener: 43%
<b>Urlaub</b>	kein: 15% 1/a: 20% 2/a: 50% 3/a: 15%	kein: 17% 1/a: 20% 2/a: 25% 3/a: 35%
<b>Bündelung von Wegen</b>	Baumarktkauf: ja alles Private Ablehnung Gemeinsame Abfallbeseitigung: 50% Zustimmung	alles Ablehnung Gemeinsame Abfallbeseitigung: 33% Zustimmung
<b>verkehrsrelevante Wünsche</b>	k.A.	k.A.

Quelle: Büro für urbane Projekte, Teilbericht 7, S. 49

### 3.4.4 Handlungskonzept und Maßnahmenumsetzung

Abbildung 27: Ungestörte Zufahrtmöglichkeit mit dem Fahrrad zur Anlage Dr. Schreber



Quelle: IVU AG, Büro für urbane Projekte, 2000, S. 61

Auf der Basis der Befragungsergebnisse sind Strategieansätze entwickelt worden, die in einer Veranstaltung mit Vertretern der Kleingartenanlagen, des Stadtverbandes Leipzig der Kleingärtner e.V., dem Amt für Verkehrsplanung, dem Grünflächenamt, der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH sowie des ADFC Leipzig diskutiert und abgestimmt wurden. Die allgemeinen Strategieansätze sind bestätigt worden und sollten vom Stadtverband berücksichtigt werden:

- allgemeine Aufwertung des Images von Kleingärten,
- Marketing für einen Generationswechsel wohnungsnah und anlagennah beginnen,
- Maßnahmen auch für die zahlreichen Besucher mitentwickeln.

Zusätzlich konnten anlagenspezifische Strategien entwickelt werden: Aufgrund der peripheren Lage der Kleingartenanlage „Gartenfreunde Südwest“ konzentrierten sich hier die Strategien auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr und den Öffentlichen Nahverkehr.

Bei der integrierten Anlage „Dr. Schreber“ erleichtern Lage, Erreichbarkeitsqualität für Radfahrer und Fußgänger sowie die hervorragende Angebotsqualität des ÖV (Taktzeiten bis zu 5 Min., Linienzahl an LVB-Haltestellen „Waldplatz“ [Linien 3, 4, 5, 6, 13, 15, 17 und 37] und „Marschnerstraße“ [Linien 1, 2, 8 und 31]) die Benutzung des Umweltverbundes auf dem Weg zum Kleingarten. Die bei „Dr. Schreber“ umzusetzenden Maßnahmen sollten eine Sicherung, inhaltliche Aufwertung und Erweiterung der derzeitigen Umweltverbund-Verkehrsmittelanteile erreichen.

Bei beiden Anlagen wurden Untersuchungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit durchgeführt. Die Voraussetzungen für eine gefahrlose Anreise von Fußgängern und Radfahrern wurden an den Hauptzugängen zu den Kleingartenanlagen untersucht und die Ergebnisse mit den Kleingartenvorständen diskutiert. Die Umsetzung der vorgestellten Maßnahmen wurde jedoch durch beide Kleingartenvorstände nicht für notwendig gehalten, da ein Problemdruck (etwa durch gefährliche Kreuzungen, fehlende Fahrradwege, unbequeme Fußwege) nicht empfunden wurde. Ohne eine gemeinsame Problemsicht konnten die Maßnahmen jedoch keine Umsetzungsreife erlangen.

Zur Förderung des Umweltverbundes entsprechend der genannten Strategieansätze „Radverkehrsanteil sichern und entwickeln: Projekt Bequemere Fahrräder“ konnten Präsentationsveranstaltungen zur aktuellen Fahrradtechnik durchgeführt werden.

Zum Strategieansatz „ÖV-Anteil sichern und entwickeln“ wurden die Leipziger Verkehrs betriebe GmbH (LVB) eingeladen, ihr Mobilitätsangebot bekannt zu machen. Die LVB entsandte das LVB-Infomobil und zwei Kundenberater mit entsprechendem Informations-

*Abbildung 28: Das LVB-Infomobil im Einsatz bei den Gartenfreunden*



Quelle: IVU AG, Büro für urbane Projekte, 2000, S. 60

und Werbematerial. Alle Mobilitätsangebote der LVB wurden dargestellt, Haltestellenfahrpläne wurden den Kleingartenvorständen für die Verteilung in der Anlage und für die Schaukästen (für Pächter und Besucher) zur Verfügung gestellt.

Die Resonanz auf die Veranstaltungen war bei „Dr. Schreber“ mäßig, da keine Koppelung mit einem festlichen Anlaß stattfinden konnte. Dagegen war die Umsetzung

bei den „Gartenfreunden Südwest“ sehr zufriedenstellend: Hier konnten sowohl der Inhalt des Modellprojektes durch aktive Ansprache der Besucher vermittelt als auch die Benutzung von Bus und Bahn gefördert werden.

### 3.4.5 Resümee und Empfehlungen

Die Umsetzungsphase war von einem sehr zurückhaltenden Interesse von Seiten der Kleingärtner geprägt. Der überwiegende Teil der Kleingärtner erkennt für sich in der derzeitigen Situation der Organisation der Mobilität zum Freizeitziel Kleingarten keine Probleme und damit keinen Handlungsbedarf.

Eine Entwicklung kleinteiligerer Maßnahmen, wie sie in der Befragung vorgestellt wurde, hat keine Resonanz gefunden, insbesondere in den Teilen, die eine Verhaltensänderung auch im mehr „privaten“ Bereich (gemeinsamer Einkauf, Fahrgemeinschaften) erforderlich machen würde. Ein individuell spürbarer Zusatznutzen einer umweltfreundlichen Mobilität wird nicht antizipiert oder festgestellt, daher wird auch eine Verhaltensänderung nicht erwogen.

Die erwünschte Motivation der Projektpartner zu eigenständiger Umsetzung und Organisation von Maßnahmen konnte nicht erreicht werden. Es ist deutlich geworden, dass die Individualisierung der Lebensabläufe und Personen im Freizeitverhalten und ein Rückgang zur Bereitschaft der Organisation gemeinschaftlicher Handlungsabläufe Konzepte einer umweltfreundlicheren Mobilität auch hier erschweren. Scheinbar gleichartige

Transportzwecke haben sich als nicht bündelbar erwiesen, da sie personelle Organisationskapazität erfordern und/oder in gewohnte Handlungsabläufe eingreifen, ohne dass ein motivierender Zusatznutzen gewonnen wird.

Um eine positive Entwicklung sowohl des Mobilitätsverhaltens als auch der Organisation des Prozesses zu erreichen, ist eine aktive Mobilitätsberatung (bei entsprechender Bereitstellung von personellen Kapazitäten) notwendig. Die Umsetzung ergänzender restriktiver Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, Rückbau vorhandener Stellflächen sowie Bevorrechtigung konkurrierender Nutzer wie zum Beispiel Anwohner könnte damit auch eine Perspektive erhalten.

Bezüglich des geringen Interesses der angesprochenen Fahrradhändler an der Präsentation ihrer Produkte sollten zukünftig geeignete stadtweite Publikationen, die speziell auf Kleingärtner ausgerichtet sind – wie der “Leipziger Gartenfreund” als Mitteilungsblatt des Stadtverbandes –, zur Information über zeitgemäße Fahrradangebote aktiver eingesetzt werden.

Positiv zu vermerken ist insbesondere die erfolgreiche, wenn auch schwer messbare Wirkung der Prozessbegleitung. Die Kontakte zum Stadtverband der Kleingärtner e.V. sowie der Abteilung Kleingärten des Grünflächenamtes der Stadt Leipzig waren positiv und von überwiegend gemeinsamem Problemverständnis geprägt. So ist sowohl auf vorliegenden Arbeitsergebnissen bei der Stadtverwaltung aufgebaut als auch auf Schwerpunkte der Verbandsarbeit im Stadtverband Einfluss genommen worden.

Der Erfolg der Präsentation des Mobilitätsangebotes der LVB in der Anlage Gartenfreunde Südwest – führte dazu, daß Kleingartenanlagen sowie ÖV-erreichbare Freizeitziele durch das Infomobil regelmäßig angesteuert werden sollen und damit die Werbung um ÖV-Kunden verstetigt wird. In vielen Einzelgesprächen in den untersuchten Anlagen konnte die umweltfreundliche Organisation von Freizeitmobilität in Zusammenhang mit dem eigenen Verhalten thematisiert werden.

Grundsätzlich hat das Modellvorhaben deutlich gemacht, dass die Bedeutung von Kleingärtner als Potenzial für die Förderung nahe gelegener Freizeitziele bisher unterschätzt worden ist. Kleingärten stellen für große Bevölkerungsgruppen ein attraktives (und zeitintensives) Naherholungsziel dar, das bei einem attraktiven Angebot (ÖV-Netz, Radwegeanbindung) umweltfreundlich ohne Auto von den Wohnquartieren aus erreicht werden kann. Dabei sind integrierte Kleingartenanlagen für eine umweltfreundliche Mobilitätsorganisation sehr gut geeignet. Zusätzlich binden sie einen erheblichen Teil der verfügbaren Freizeit. Der hohe Anteil der Kleingartenaktivitäten an der gesamten außerhäusigen Freizeitgestaltung bewirkt eine Substitution entfernungsintensiver und verkehrserzeugender Tagesausflüge, um freiraumbezogene Freizeit zu erleben. Vor dem Hintergrund einer weiter fortgesetzten Suburbanisierung erweisen sich integrierte Kleingartenanlagen auch als geeignet, den Bewohnern von Mietwohnungen im Geschoßwohnungsbau den sonst eher mit dem

Eigenheim verbundenen Garten zur (fast) freien Gestaltung anzubieten, ohne dass die flächenintensiven Erschließungsanlagen für Einfamilienhausgebiete erforderlich werden.

Daher ist es sinnvoll und notwendig, Kleingärten als umweltfreundlich zu erreichendes Naherholungsziel stärker in den Blickpunkt sowohl einer umweltorientierten Verkehrsplanung als auch langfristigen Stadtentwicklungsplanung zu stellen und sowohl angebotsorientierte Umsetzungsprojekte wie auch ergänzend MIV-restriktive Maßnahmen zu entwickeln und zu begleiten. Es ist dabei unabdingbar, mit den Nutzern ein gemeinsames Problemverständnis zu entwickeln, den Prozess kontinuierlich mit entsprechenden Beratungsressourcen auszustatten und den Umsetzungsprozess aktivierend zu begleiten. Die Zusammenarbeit mit Verwaltung und Verbänden spielt dabei für die Umsetzung eine besondere Rolle.

## **3.5 Naherholung der kurzen Wege: Cospudener See**

### *3.5.1 Ziel des Teilprojektes*

Kennzeichnend für Leipzig – wie auch für Halle – ist ein im Vergleich zu anderen Städten landschaftlich relativ wenig reizvolles Umland, das von einer weitläufigen Bödenlandschaft mit „industrieller Landwirtschaft“ geprägt ist. Die dominanten Ausflugsziele liegen in einer Distanz von 50 bis 80 km von den beiden Stadtzentren entfernt (Ostharz beziehungsweise Erzgebirge, Dessau-Wörlitzer Gartenreich, Saale-/Unstrut- und Muldetal). Hieraus ergeben sich Verkehrsverflechtungen im landschaftsbezogenen Freizeitverkehr, die sehr große Fahrtweiten in dem durch Fernstraßen gekennzeichneten „schnellen Raum“ aufweisen. Im Gegensatz zum direkten Stadtumland ist die Landschaft innerhalb der Stadtgrenzen (bis ca. 6 bis 8 km von der Stadtmitte entfernt) besonders reizvoll und wird traditionell als Ausflugsziel genutzt. Diese Voraussetzung bietet in Leipzig und Halle stärker als in anderen Städten Potenziale für einen Freizeitverkehr der kurzen Wege innerhalb der Städte oder in den engeren Kranz der Nachbargemeinden.

Hier setzt das Teilvorhaben „Naherholung der kurzen Wege – Cospudener See“ an. Im Südraum Leipzig vollzieht sich ein Landschaftswandel mit der Umgestaltung der großstadtnahen Bergbaufolgelandschaft in eine Seenlandschaft. Der Cospudener See, der im Projektzeitraum als Freizeitziel geplant und umgesetzt wurde, bietet eine Chance, Freizeitverkehr der kurzen Wege zu gestalten, so dass Ausflugsfahrten mit dem Pkw über weite Distanzen substituiert werden können.

Wie auch beim parallelen Teilprojekt zu den Kleingärten steht die Hypothese im Vordergrund, dass zunächst ein attraktives Freizeitangebot in der Nähe zur Wohnung die

wichtigste Basis eines „Freizeitverkehrs der kurzen Wege“ darstellt. Darüber hinaus kann die Verkehrsmittelwahl einen wesentlichen Ansatzpunkt für die Gestaltung der Mobilität im großstadtnahen Umfeld bieten, wie es in ländlichen Gebieten oder bei großen Distanzen so nicht gegeben ist. Der Aspekt der Information über die Optionen zur Verkehrsmittelwahl und der Kommunikation mit den Nutzern über die Vorteile der wohnungsnahen Standorte, die in Konkurrenz zu entfernteren Standorten stehen, darf nicht vernachlässigt werden.

Die besondere Umweltrelevanz liegt darin, dass mit der Entwicklung des Sees als Ort zur Naherholung in der Umgebung des Cospudener Sees die Belastungen durch den Verkehr steigen werden. Das Vorhaben setzt darauf das Fahrrad und den ÖPNV im landschaftsbezogenen Freizeitverkehr zu fördern, damit Belastungserhöhungen durch den Pkw-Verkehr im Umfeld des Sees vermieden werden. Hierzu hat das Teilvorhaben mehrere Beiträge geleistet.

*Abbildung 29: Nutzung des Cospudener Sees im Sommer 1999*



Quelle: IVU AG, Büro für urbane Projekte, 2000, S. 106; Wuppertal Institut, Rundbrief 2

### 3.5.2 *Arbeitsansatz und Projektverlauf*

Zielrichtung war insbesondere, einen Beitrag zu einer laufenden Planung und Umsetzung zu leisten, bei der stadtnahe Freiflächen durch neue (Mobilitäts-) Angebote attraktiver und stärker ins öffentliche Bewusstsein gerückt werden sollen. Aufgabe der Prozessbegleitung war es, aus neutraler Position heraus (das heißt ohne selbst Träger einer Planung zu sein)

- die Planungsbeteiligten für Zusammenhänge von Verkehr und Umwelt zu sensibilisieren und die eigene Bewertung der laufenden Planung aus Sicht von Verkehr und Umwelt zur Diskussion zu stellen,
- weiter gehende Lösungsansätze als die bisher diskutierten Verkehrsplanungen zu entwickeln und in den Planungsprozess einzuspeisen,

- im Prozess kurzfristig punktuelle Lücken der Planung mit eigenen Recherchen und planerischen Inputs in Analogie zu anderen Freizeitzielen und Projekten schließen zu helfen,
- den Planungsprozess in den für Verkehr und Umwelt relevanten Schritten sowie die parallel stattfindende Nutzung des Geländes festzuhalten und im Planungsprozess widerzuspiegeln,
- verallgemeinerbare Erfahrungen zu formulieren und als Maßstab der Arbeiten im Planungsprozess zu artikulieren.

Die Umsetzungszeit vom Einstieg des Teilvorhabens 1998 bis zum Start des EXPO-Sommers 2000 betrug etwas länger als ein Jahr, in denen jedoch noch einige zentrale Weichenstellungen stattfanden.

Nachdem sich eine für Oktober 1998 vorgesehene Arbeitsstruktur aller Leipziger EXPO-Projekte unter externer Moderation längere Zeit verzögert hatte, wurden separat mit dem Projektsteuerer für den Cospudener See (Büro Knoll Ökoplan) die relevanten offenen Fragen weiter diskutiert. In einer Projektkonferenz im April 1999 mit dem federführenden Grünflächenamt wurden die Rollenverteilung bestätigt und eine Arbeitsgruppe zur Verkehrsanbindung gemeinsam mit der LVB festgelegt. Dabei spielte die innere Erschließung des autofrei konzipierten Landschaftsparks mit Fahrrad, Ausflugsschiff, Linien- und Shuttle-Bus, Pferdefuhrwerk („Kremser“) und so weiter eine zentrale Rolle.

Dieser Prozess wurde überlagert durch das Investorenauswahlverfahren für den gesamten Cospudener See, das neben dem angrenzenden Wohnungsbau auch Verkehrsdiestleistungen wie die Fahrradvermietung als ein Ausschreibungslos mit einbezog. Während dieses Ausschreibungszeitraums ruhten einige Fragen, bis die neuen Akteure als Ergebnis der Ausschreibung feststanden.

Die Mitwirkung des UBA-Modellvorhabens im Cospudener-See-Projekt fand schließlich in der Folgezeit zum großen Teil innerhalb der regelmäßig tagenden Steuerungsgruppe aus Vertretern der Kommunen, den wechselnden Vorhabenträgern und zugeladenen Ingenieurbüros sowie weiteren Akteuren statt. Die Teilnahme an der Steuerungsgruppe Cospudener See mit allen bisher am Planungsvorlauf beteiligten Institutionen und Büros hat deutlich gemacht, dass nicht die Verkehrserschließung, sondern die gewichtigen Umsetzungsprobleme im finanziellen, planungs-, wasser- und bergbaurechtlichen Bereich bei den meisten Beteiligten im Vordergrund standen. Dabei hat die Entscheidung des Landesverfassungsgerichts im Sommer 1999 zur weiteren kommunalen Selbständigkeit der Stadt Markkleeberg, die am Seeufer als „Unabhängigkeitstag“ groß gefeiert wurde, zugleich einige unterschwellige Fragen und Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Planung geklärt.

Intensive Gespräche fanden statt mit dem Leipziger Radverkehrsbeauftragten im Amt für Verkehrsplanung, mit dem Amt für Umweltschutz sowie mit dem Leipziger ADFC. Von besonderer Bedeutung für das Teilprojekt waren Planung und Ausschilderung eines „Grüner-Ring-Radwanderweges“ und eine Überarbeitung des Leipziger Fahrradstadtplans in Verbindung mit einer neuen Planung eines stadtweiten Fahrradroutennetzes. Darüber hinaus wurden Kontakte in Arbeitsgruppen der Leipziger Agenda 21 hergestellt mit dem Ziel, das Modellvorhaben bekannt zu machen und Kooperationspartner für die Umsetzung zu finden (beispielsweise die im Agendaprozess aktiven Verkehrsbetriebe LVB).

Die eigene Auswertung der Erfahrungen aus der Badesaison 1999 im Rahmen des Modellvorhabens gab der Planung wichtige Impulse. Die Haushaltsbefragung im Rahmen des UBA-Modellvorhabens durch das Wuppertal Institut ergab, dass der neue See bereits drei von vier Bewohnern des Leipziger Westens ein Begriff ist und etwa jeder siebte regelmäßig den See besucht, überwiegend mit dem Fahrrad.

Innerhalb des UBA-Modellvorhabens bestanden über die Mitarbeit in der Steuerungsgruppe hinaus zeitweise sehr häufige Kontakte

- zu weiteren städtischen Ämtern, vor allem zur Leipziger Verkehrsplanung sowie zu den Stadtplanungsämtern von Leipzig und Markkleeberg
- zu beteiligten Ingenieurbüros und zu den Moderatoren von thematischen Workshops
- zu den Akteuren der interkommunalen Kooperation des „Grünen Rings“ (AG Freizeit und Verkehr, Stab für Wegeplanung, Koordinator),
- zur Leipziger Beschäftigungsgesellschaft BFB als zeitweise möglichem Träger von Fahrradverleihstationen,
- zu den Leipziger Verkehrsbetrieben und den Leipziger Servicebetrieben LSB als Träger der Verkehrsangebote wie der Fahrradvermietung,
- zum Betreiber der Fahrradstation am Hbf. Leipzig,
- zum ADFC, zum Leipziger Ökolöwen und anderen Umwelt- und Verkehrsorganisationen sowie zur Leipziger Agenda '21 (AG Mobilität, AG Freiräume, Steuerungsgremien).

Im Dezember 1999 hat die IVU im Rahmen des Modellvorhabens einen Workshop durchgeführt, um die relevanten Akteure aus Leipzig (mögliche Träger und Betreiber, Verbände und Ämter) zusammenzubringen und dazu auch externe Praktiker (von der Fahrradstation Berlin) hinzuzuziehen. Der Workshop hatte eine gute Resonanz und bezog das beginnende BMBF-Forschungsvorhaben ALERT zum Freizeitverkehr am Cospudener mit ein. Die praktische Umsetzung des Fahrradvermietsystems durch die Leipziger Servicebetriebe LSB kam in der Folgezeit zum Abschluss, sodass seit dem 1.6.2000 das Mietradssystem am Cospudener See (z. T. mit Anhängern) für jedermann nutzbar ist, mit

insgesamt 120 Mietfahrräder. Außerdem wurde so die Vernetzung der am Fahrradthema in Leipzig Beteiligten bewirkt.

Während der Endphase der Planung im Frühjahr 2000 wurde an den verkehrsplanerischen und organisatorischen Steuerungsrunden zum Projekt Cospudener See nicht mehr teilgenommen, weil die Besprechungen sich sehr auf praktische Umsetzungsfragen vor Einweihung als EXPO-Korrespondenzvorhaben am 1. Juni 2000 und auf die Organisation von Veranstaltungen konzentrierten.

Dabei ist eine Reihe von Vorschlägen aus dem UBA-Modellvorhaben inzwischen recht gut aufgenommen worden, z. B. die Einbeziehung des Bahnhofs Markkleeberg als wichtiger Schnittstelle zum städtischen ÖPNV in Überlegungen für die Kombination von Fahrrad und Bahn im Rahmen einer umfassenden GVFG-Maßnahme zum Bahnhofsausbau.

### **3.5.3      *Ergebnisse und Bewertung von Planungsablauf und -ergebnis***

Insgesamt kann die Entwicklung des Cospudener Sees am südlichen Rand der Stadt Leipzig als gelungenes Modellvorhaben gelten, das zeigt, wie ein attraktives, relativ stadtnahes Freizeit- und Erholungsgebiet entwickelt werden kann. Die gute Resonanz in Öffentlichkeit und Medien zeigt, dass es möglich ist, in kurzer Zeit ein neues landschaftsbezogenes Freizeitziel zu etablieren und dabei die autofreie Freizeit-Mobilität im Gebiet durchzusetzen sowie neue Angebote zur autounabhängigen Erreichbarkeit des Freizeitziels einzuführen.

Mit der wohnungsnahen Lage nur eine halbe Fahrradstunde von der Leipziger Innenstadt entfernt und mit passablem ÖPNV-Anschluss wird für den „Freizeitverkehr der kurzen Wege“ ein Beispiel gegeben, wie durch einen neuen Publikumsmagneten möglicherweise weite Autofahrten zu anderen Badeseen substituiert werden können. Außerdem wird gezeigt, wie der in der Umgebung des Sees anfallende Freizeitverkehr in weiten Teilen relativ autounabhängig und damit relativ umweltschonend gestaltet werden kann.

Bei den Leipzigern ist der neue See schon als Baustelle mit steigendem Seespiegel „Kult“ geworden, nicht erst seit Einführung von allerlei sportlichen Freizeitangebote auf dem Wasser oder am Ufer. Während 1998 schon ca. 200 Badegäste und mit steigendem Wasserstand im Sommer 1999 bereits knapp 2.000 Badegäste sich das neue Freizeitziel vorab angeeignet haben, sind es im warmen Frühjahr 2000 deutlich mehr geworden. An den ersten Sommerwochenenden nach Eröffnung im Juni 2000 hat man um 3.500 bis 7.000 Besucher an den nördlichen und östlichen Seeufern gezählt.

Das Projekt Cospudener See, zu dessen Planung der inneren Erschließung das UBA-Modellvorhaben Beiträge geleistet hat, ist auch als Planungs- und Umsetzungsprozess bemerkenswert.

- In nur acht Jahren hat sich die Landschaft vom laufenden Tagebaubetrieb in einen funktionierenden Landschaftspark verwandelt – nach einer in der letzten Phase atemberaubend schnell umgesetzten, anspruchsvollen Planung. Unter der Zeitpeitsche der Umsetzung bis zum Juni 2000 haben zahlreiche öffentliche und kommunale Akteure in einer aufreibenden Planungsphase erfolgreich zusammengearbeitet und haben sich durch parallele Konflikte wie um die Eingemeindung der Stadt Markkleeberg in die Stadt Leipzig nicht aufhalten lassen.
- Der in einem Investorenauswahlverfahren gefundene privat organisierte, eigenwirtschaftliche Betrieb des Badesees durch das Konsortium „Pier 1“ befördert attraktive Freizeit- und Veranstaltungsangebote im autofrei gehaltenen Landschaftspark und hält zugleich den Park in Ordnung. Diese Vorgehensweise könnte ein Organisationsmodell für weitere in Zukunft zu erwartende neue Badeseen in den Braunkohlerevieren werden.
- Der neue See wird als Gesamtprodukt vermarktet. Der Anspruch, den Betrieb des Badesees weitgehend mit den Ausgaben der Nutzer zu finanzieren, ist dabei förderlich für eine möglichst große Attraktivität des Sees, wie ihn der Betreiber „Pier 1“ mit seinen Partnern verfolgt. Diese Attraktivität ist unter anderem auf die Autofreiheit im Inneren des Landschaftsparks zurückzuführen, die durch ein breites Spektrum an Mobilitätsangeboten unterstützt wird (Fahrradvermietung, Linien- und Shuttlebus, Fahrgastschiff, Pferdekutschen). Der Betreiber versucht also eine Mischkalkulation von Veranstaltungen beziehungsweise kontinuierlichen Freizeitangeboten mit den Kosten der Unterhaltung des Parks auf der anderen Seite. Hierdurch werden die anliegenden Kommunen entlastet.
- Ein ÖPNV-Angebot mit verschiedenen LVB-Buslinien, das flexibel auf Bedarfsschwankungen reagiert, ergänzt durch Mietradstationen und Bootsverkehr, ermöglicht inzwischen die innere autounabhängige Erschließung des Landschaftsparks durch eine ständige Buslinie auch während der kühlen Jahreszeit.

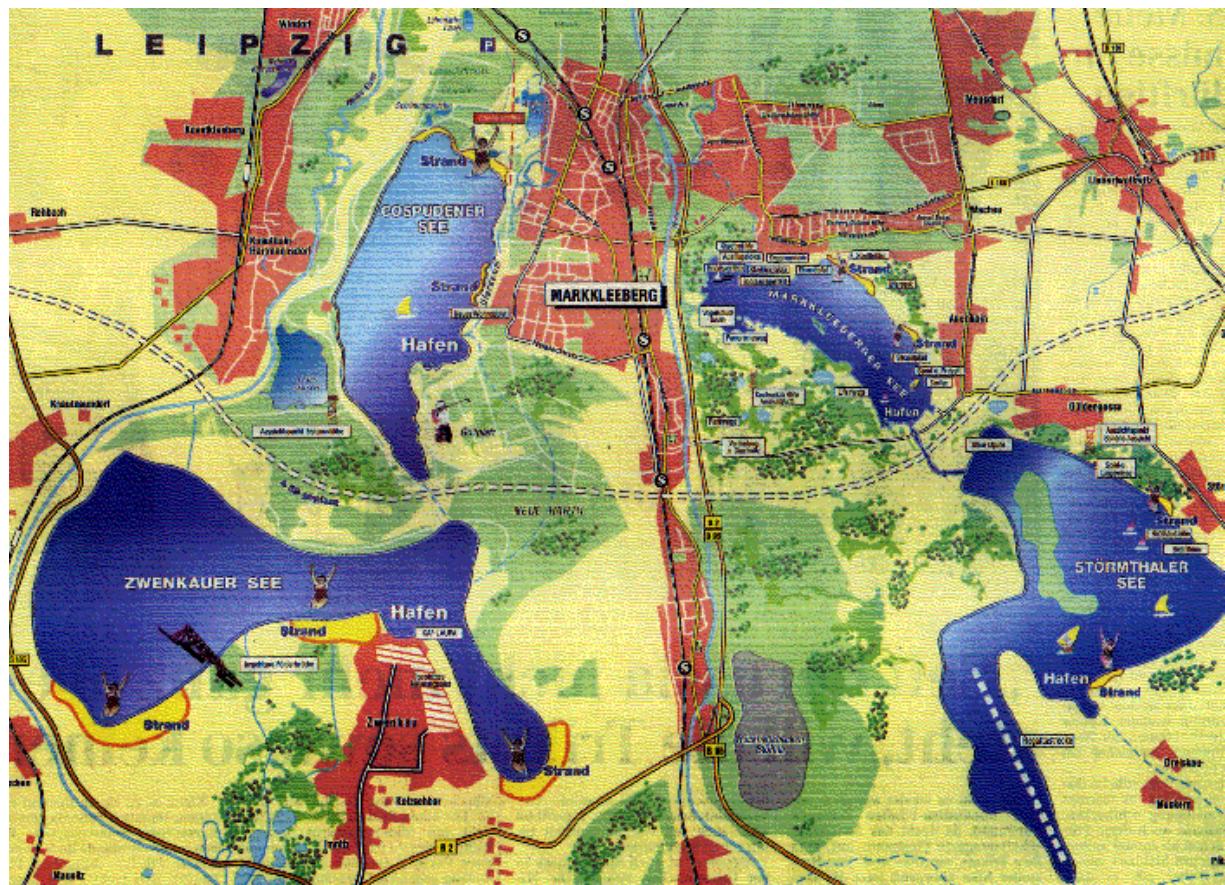
Für sonnige Sommerwochenenden organisieren die Leipziger Verkehrsbetriebe kurzfristige Verstärkung durch weitere Busse. Für die Verbindung vom Parkplatz zum Strand ist ein spezielles Busangebot vorgesehen, das technisch-organisatorisch einfach betrieben und insgesamt gut angenommen worden ist, dessen Finanzierung jedoch auf Dauer problematisch bleibt. Die Kombination dieser Busangebote erscheint als Basis für die kommenden Jahre geeignet; die genaue Angebotsgestaltung für die Schwachlastzeiten im Tages-, Wochen- und Jahresgang bedarf sicher einer genaueren Untersuchung.

### 3.5.4 Ausblick

Wahrscheinlich wird sich erst in einem jahrelangen Ausdifferenzierungsprozess zwischen den bestehenden und neuen Erholungsangeboten herausstellen, welche Chancen die Bewohner in der Leipziger Region nutzen werden, zum Beispiel statt weite Ausflüge mit dem Auto zu unternehmen den neuen See „vor der Haustür“ zu nutzen (und dies dann hoffentlich überwiegend ohne Auto).

Die Ambivalenz des Besuchererfolgs zeigt sich nicht nur vor Ort mit zugeparkten Wohnstraßen in den angrenzenden Markkleeberger Wohnquartieren, sondern auch in einer Attraktivität des Standortes, der umstrittene neue Nutzungen anzieht: eine direkt südlich benachbarte, rein autoorientierte Freizeitgroßeinrichtung (Eventpark), deren Bau noch im Sommer diesen Jahres beginnen soll. Sie hat im Lauf des Jahres 2000 zu Protesten der Bewohner aus den benachbarten Stadtteilen und von Naturschutzseite geführt. Hier droht die Öffnung der Landschaft für die Freizeitnutzung möglichst zahlreicher Besucher die gerade erst erreichten Qualitäten um den Cospudener See wieder zu bedrohen.

Abbildung 30: Südraum Leipzig im Jahr 2020



Quelle: IVU AG, Büro für urbane Projekte, 2000, S. 114

Für die weiteren künftigen Seen in Mitteldeutschland dürfte der Cospudener See mit Sicherheit eine Vorbildfunktion bekommen. Bei der Übertragbarkeit der Ergebnisse steht die Seenlandschaft im Südraum Leipzig im Mittelpunkt. Der Cospudener See kann in seinem Betrieb ab dem Sommer 2000 als eine Art Testlauf gelten für den 57 km<sup>2</sup> großen Seenverbund, der in den nächsten Jahrzehnten im Braunkohlerevier des Leipziger Südraums entsteht. Der nächste Tagebausee ist der benachbarte Markkleeberger See, dessen Wasserpegel bereits steigt und wo die Möglichkeit einer Straßenbahnverlängerung bis in den Strandbereich besteht.

### **3.6 Freizeitverkehr mit Bus und Bahn: Hinweise zu regionalem ÖPNV-Marketing am Beispiel von Halle / Leipzig**

#### *3.6.1 Ziel des Teilprojektes*

Das Teilvorhaben beleuchtet einen kleinen, aber zur Zeit dynamischen Ausschnitt des ÖPNV-bezogenen Handlungsspektrums, freizeitspezifische Angebotsgestaltung und Marketing, für den Raum Leipzig-Halle außerhalb der beiden großstädtischen Stadtverkehre.

Die mitteldeutsche Region um Halle und Leipzig zählt – abgesehen vom Städte tourismus – nicht zu den klassischen Tourismusregionen und kann daher nicht für den regionalen Freizeitverkehr auf gut ausgebauter touristischer Infrastruktur aufbauen. Sowohl in Halle wie in Leipzig liegen wesentliche Freizeitziele und Erholungslandschaften im Stadtgebiet, während die direkte Umgebung der beiden großen Städte, die „Rübensteppe“, auf den ersten Blick keine besonderen Freizeitziele bietet. Erst im weiteren Umkreis von 50 bis 80 km finden sich Gebiete mit weiteren touristischen Potenzialen. Als Ausflugsziele der Leipziger und der Hallenser spielen unter anderem der Harz, die romantischen Flusstäler von Saale oder Unstrut beziehungsweise der mittleren Mulde, das Dessau-Wörlitzer Gartenreich oder die Dübener Heide eine Rolle.

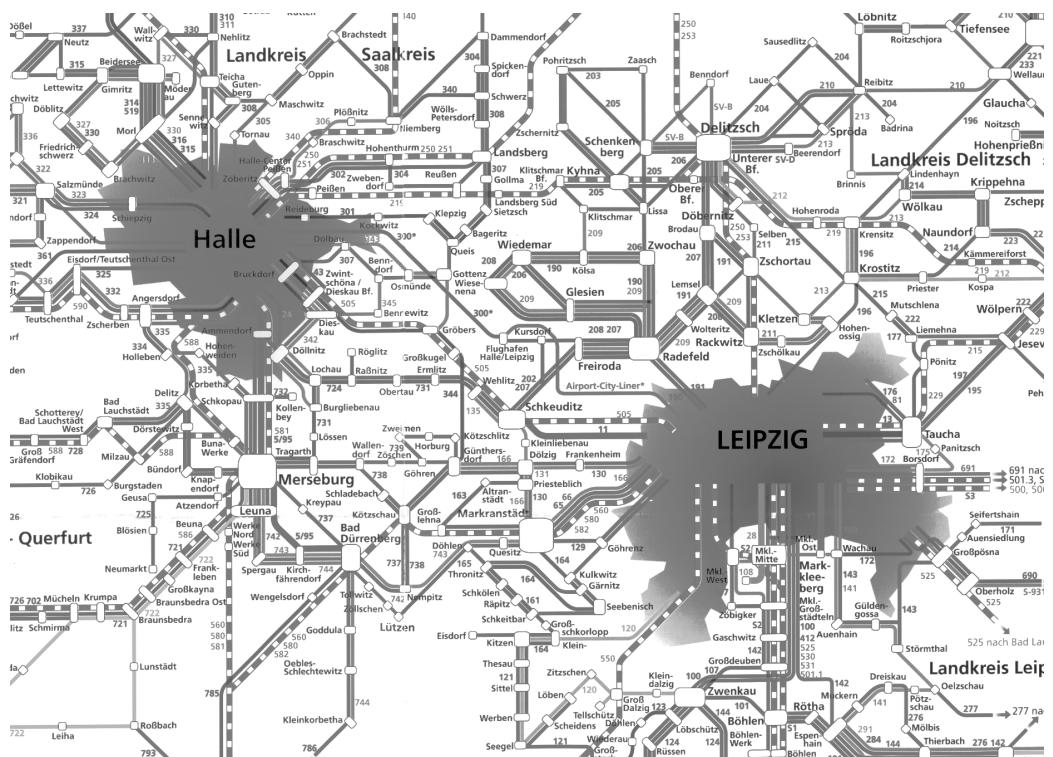
Ziel der Projektarbeit war die Vertiefung ausgewählter Aspekte des Freizeitverkehrs, insbesondere des Ausflugsverkehrs, mit dem Charakter einer Ideensammlung für Halle / Leipzig. Untersucht wurden:

- ausgewählte freizeitspezifische ÖPNV-Angebote,
- die Verknüpfung des ÖPNV mit Fahrradtourismus und Fahrradausflügen,
- die Verknüpfung des ÖPNV mit Informationsmedien, Mobilitätsberatung in Form einer Mobilitätszentrale und Printmedien zum Freizeitverkehr (hierzu werden Beispiele zum Teil aus ähnlichen Regionen in Ost- und Westdeutschland diskutiert),
- schließlich die Verknüpfung des ÖPNV mit Autofrei-Events.

### 3.6.2 Arbeitsansatz und Projektverlauf

Das Teilprojekt betrachtet den gemeinsamen Leipziger und Halleschen Untersuchungsraum. Hintergrund der Arbeit ist die seit 1994 laufende Vorbereitung des MDV, durch den die Region mit den beiden Oberzentren Leipzig und Halle sowie einige benachbarte Kreise als regionale Kooperation verbunden werden sollen. Zu Beginn des UBA-Modellvorhabens im Jahr 1997 ist von einem MDV-Verbundstart im Jahr 1999 ausgegangen worden, zu dem das Teilprojekt einen Beitrag leisten sollte. Zum Abschluss des Vorhabens im Herbst 2000 wurde nach langen institutionellen Diskussionen über das Zusammenspiel von Kommunen und Verkehrsunternehmen und offensichtlich schwierigen Einnahmeaufteilungsverhandlungen der Verbundstart für den Spätsommer 2001 erwartet, wobei eine Reihe von Bausteinen eines Verkehrsverbundes bereits umgesetzt sind wie z. B. die einheitliche Fahrplanbuchgestaltung.

*Abbildung 31: Linienübersicht der Landkreise zwischen Halle und Leipzig*



Quelle: Fahrplanheft MDV, 2000

Diese Aspekte des Freizeitverkehrs wurden für die Region Halle / Leipzig aus eigener Ortskenntnis, aus Materialsammlungen existierender Werbemedien und aus Interviews im Zusammenhang mit anderen Teilprojekten analysiert. Außerdem wurden bundesweite Beispiele recherchiert und in Beziehung zur besonderen ostdeutschen Situation gesetzt.

Beim räumlichen Bezug wurde über den gegenwärtig eher eng gefassten Verbundraum hinausgegangen, weil ein großer Teil der wesentlichen Ausflugsziele außerhalb der derzeitigen MDV-Grenzen liegt.

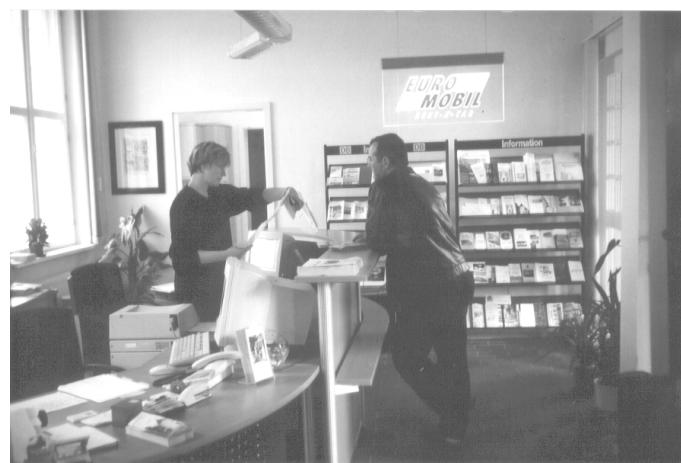
Parallel wurden erste Überlegungen für Angebote zur Mobilitätsberatung in der Region durch einen neu gegründeten Verein für Mobilitätszentralen und Mobilitätsmanagement (MzM) entwickelt, dessen Arbeitsergebnisse teilweise in den vorliegenden Bericht mit eingegangen sind.

### 3.6.3 Ergebnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen

#### Vorschläge für Verbesserungen im ÖV

Die Ideensammlung zeigt, wie in anderen Regionen ÖPNV-bezogene Information mit der touristischen Information und Freizeitzielen verknüpft wird, zum Beispiel in Form der sogenannten „Fahrplankarte“, einer regionalen Landkarte mit Darstellung des ÖPNV-Angebots und der Freizeitziele. Außerdem werden die Bedingungen für die engere Verknüpfung von Fahrrad und SPNV beschrieben und praktische Hinweise für den Aufbau von Mobilitätszentralen gegeben. Zentrale Punkte im Freizeitverkehr sind die Bahnhöfe, für die zurzeit wieder der Rückzug von Servicepersonal geplant ist und für die bundesweit neue organisatorische Lösungen gesucht werden.

Abbildung 32: Bahnhof Neuruppin, Rheinsberg Tor



Quelle: IVU AG, 2000b, S. 39

- Einheitliche Fahrplanhefte für den MDV-Raum sind inzwischen Standard. Die computergestützte Fahrplanauskunft für Bahn und Bus, bei der Sachsen-Anhalt einer der bundesweiten Vorreiter war, umfasst seit neuestem auch den sächsischen Teil der MDV-Region.
- Die kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV hat sich Schritt für Schritt über die gesamte Region ausgebretet und bietet vor allem Jugendlichen eine Bewegungsfreiheit wie sie sonst nur mit dem Auto möglich wäre.
- Mobilitätsberatung auch für komplexere Ausflüge bietet das Hallesche Nahverkehrsunternehmen HAVAG in seiner Anlaufstelle am Halleschen Marktplatz an; am Leipziger Bahnhofsvorplatz eröffnen die Leipziger Verkehrsbetriebe LVB im Frühjahr 2001 eine ähnliche Anlaufstelle; um weitere Informationsstellen bis hin zu vollwertigen Mobilitätszentralen kümmert sich ein in Leipzig 1998 gegründeter Förderverein MzM – für Mobilitätszentralen und Mobilitätsmanagement.
- In Halle schließlich rücken (ähnlich wie in Jena) Innenstadt und Bahnhof mittelfristig durch einen Bahnhofsneubau beziehungsweise eine neue Straßenbahnabbindung näher zusammen, was die Innenstadt für Veranstaltungen, Freizeit und Einkauf aus der Region besser erreichbar macht.

#### *Ansätze für fahrradtouristischen Produkte in der Region Halle / Leipzig*

Die Verbindung von Fahrrad und Bahn durch Fahrradmitnahme hat – wie das Beispiel der Berliner S-Bahn zeigt – möglicherweise eine hohe Relevanz im Freizeitverkehr. Dies sollte sowohl bei der Gestaltung des SPNV-Systems wie bei der Radverkehrsförderung in der Region Halle / Leipzig berücksichtigt werden. Die Berliner Befunde stellen auch im internationalen Städtevergleich einen außergewöhnlichen Fall dar, bedingt durch die Stadtstruktur und das ÖPNV-Angebot, das eine Fahrradmitnahme im großen Stil zulässt. Für Großstädte wie Halle oder Leipzig zeigen sie jedoch auf, welche Größenordnung die Integration von Fahrrad und Bahn in den Alltag bei guter Planung und guten Voraussetzungen ausmachen könnte. Die Fahrradmitnahmemöglichkeiten sind bei dem räumlich und fahrplanmäßig dichten SPNV-Angebot für die Halle / Leipzig-Region gut gegeben. Die häufig eingesetzten Doppelstockwagen mit Mehrzweckabteil und der im bundesweiten Vergleich noch mäßige Besetzungsgrad lassen die Mitnahmemöglichkeiten sehr günstig erscheinen – wenn das Zugangshemmnis der Fahrpreise gelöst ist.

Die Initiative des Vereins „pro Leipzig“ hat ein Konzept für die Nutzung der stillgelegten Bahnstrecke Leipzig-Plagwitz – Pörsten vorgelegt, die zugleich eine fahrradtouristische Verbindung der Stadt Leipzig zum Saaleradwanderweg nach Weißenfels herstellt.

Die „Wasserstadt Leipzig“ bietet zahlreiche Möglichkeiten für gewässerbegleitende Fahrradverbindungen. Diese sind teilweise bereits umgesetzt mit dem Pleißeradweg in den Südraum (Leipzig, Markkleeberg bis in den Raum Böhmen) und es wäre möglich, eine

zusätzliche Verbindung über den Luppedeich zu schaffen, um im Raum Schkopau den Saaleradwanderweg zu erreichen. Dies könnte anknüpfen an der länderübergreifenden Entwicklungskonzeption für die Flussauenlandschaft zwischen Halle und Leipzig.

Der Grüne-Ring-Radweg um Leipzig beginnt sich trotz einiger konzeptioneller Mängel im Freizeitverkehr zu bewähren. Dieser Ansatz des Landschaftsaufbaus im direkten Stadtumland mit verbesserter Zugänglichkeit der Freiflächen mit dem Fahrrad könnte auch um Halle verfolgt werden. Im Fall des Grünen Rings um Leipzig könnten die Stadtgüter im Leipziger Stadtrand als logistische Basis für Fahrradvermietstationen dienen.

Innovative Printmedien können im Rahmen der regionalen Kooperation des MDV ebenfalls dazu beitragen, ÖPNV-Zugangshemmnissen abzubauen:

- die Einführung elektronischer Fahrplanauskunft und die Verbindung mit touristischer Information,
- das Medium eines regionalen Freizeitführers („Ohne Auto mobil – Halle – Leipzig – Dessau“) nach Vorbildern aus anderen Verbundräumen,
- Landkarten für den ÖPNV als Verlagsprodukte mit starkem Freizeitbezug – angelehnt an das Pilotvorhaben der „Fahrplankarte“ des VCD oder die „Umweltverbundkarte“ im Kölner Raum.

### *Autofrei-Events*

Tourismus und Freizeitverkehr sind in der politischen Diskussion meist positiver besetzt als der „pure“ ÖPNV und die Nahverkehrsplanung. Daraus lassen sich neue Chancen ableiten für kommunalpolitische Initiativen und mutige Grundsatzentscheidungen. Bisher hat im Bereich von Freizeiteinrichtungen und Verkehr die relativ großzügige Investitionsförderung für die Entwicklung touristischer Infrastruktur und Erschließung dominiert. Die EU-Initiative „in die Stadt - ohne mein Auto“, zu der seit wenigen Jahren jeweils zum 22. September in zahlreichen europäischen Städten Veranstaltung in Verbindung mit autofreien Stadtzentren und ähnlichem durchgeführt werden, hat in der Region Leipzig – Halle bisher wenig Resonanz oder Umsetzung gefunden. Jedoch hat sich seit den späten 80er Jahren in Teilen Deutschland, vor allem in Rheinland-Pfalz, eine Kultur autofreier Aktionstage für Flusstäler oder touristische Routen entwickelt. Signifikante Strukturen touristischer Täler, die sich gut für eine Übertragung dieser Erfahrungen eignen, sind im Raum Leipzig-Halle bislang selten. Deshalb werden zwei Anregungen diskutiert:

- Aktionstag „Halle / Leipzig-Marathon für jedermann“: Die beiden Städte und ihre Einwohner können sich an einem gemeinsamen Aktionstag zu einer besonderen Veranstaltung treffen, indem sie die im Alltag vertraute Strecke zwischen den Städten

anders als mit dem Auto zurücklegen. Der Start ist vormittags sowohl auf dem Halleschen als auch auf dem Leipziger Marktplatz und führt über eine autofreie Route der B6 oder eines parallelen Straßenzuges an der Elster-Luppe-Aue bis zum jeweils anderen Marktplatz, entweder teilweise zu Fuß, in den meisten Fällen mit dem Fahrrad oder abschnittsweise mit Bus, Saaleschiffahrt etc.

- Aktionstag „Saale-Unstrut autofrei“: Die Grundidee besteht auch hier darin, dass an einem Wochentag die durchgehenden Straßen in den beiden touristischen Tälern, beispielsweise zwischen Nebra oder Freyburg im Norden und Bad Sulza oder Bad Kösen im Süden, für den Kfz-Verkehr gesperrt werden und die übrigen Verkehrsmittel an diesem Tag, ergänzt durch gastronomische und touristische Angebote, eine besondere Qualität und einen besonderen Erlebniswert bieten.

### *Regionaler Zuschnitt*

Auf der Angebotsseite des SPNV fallen die sächsische und die sachsen-anhaltische Seite der Region seit einigen Jahren immer weiter auseinander, bedingt durch eine sehr unterschiedliche Landespolitik. Während der Laufzeit des UBA-Modellvorhabens (1997-2000) ist die Angebotssituation überschattet worden von mehreren SPNV-Abbestellungen im regionalen Bahnnetz, zuletzt der anstehenden Abbestellung von SPNV-Leistung in für die Naherholung wichtigen Flusstäler zur kommenden Sommersaison, so auch im mittleren Muldental zwischen Glauchau und dem Raum Grimma, aber auch die inzwischen klaffende Bedienungslücke zwischen Leipzig/Eilenburg und dem Naherholungsgebiet der Dübener Heide.

Für das regionale Freizeitmarketing des MDV als einer künftigen „regionalen Klammer“ und für das Freizeitverkehrsmarketing über die Verwaltungsgrenzen hinweg gibt es aus den Nachbarregionen oder interkommunal bereits gute Beispiele (Zeitung zum „Kupferexpress“ zwischen Halle und Mansfelder Land, Aktivitäten von DB Regio und der S-Bahn in Berlin – Brandenburg). Im Projektzeitraum ist auch eine ermutigende Entwicklung bei den Mobilitätszentralen in Städten in den Nachbarregionen zur Region Halle – Leipzig beobachtet worden. Auch hier fehlt jedoch noch die regionale Vernetzung. Mit dem Aufbau eines elektronischen Fahrplans in Leipzig und einer gemeinsamen Basis eines HAFAS-Fahrplaninformationssystems mit der NASA werden nun auch für den gesamten MDV-Raum neue Chancen für ÖPNV-Freizeitmarketing eröffnet.

Viele interessante Freizeitziele liegen außerhalb des gegenwärtigen MDV-Raums. Besonders das touristisches Städtenetz in Mitteldeutschland kann von den insgesamt guten Bahnverbindungen profitieren, wenn es gelingt, das Außenbild der Region als ein Städtenetz mit dem anderswo stark ausgeprägten „Kirchturmsdenken“ zu etablieren. Für ein solches Umdenken haben möglicherweise die Vorbereitung von EXPO 2000-Korrespondenzprojekten und die internationale Beachtung im Jahr 2000 einen Beitrag geleistet. So liegen die

historischen Stadtkerne als touristische Ziele entlang der Fernverkehrslinien mit ihren Bahnhöfen außergewöhnlich günstig und sind seit 2000 mit einem außerordentlich hochwertigen Bahnangebot (z. B. ICE-T) verbunden.

### 3.6.4 *Ausblick*

Bei der Bearbeitung des Teilberichts 12 sind zusätzliche, regionsspezifische Hemmnisse für den Freizeitverkehr deutlich geworden: Nach wie vor wirken die Ländergrenzen zwischen Sachsen und Sachsen-Anhalt, teilweise auch nach Thüringen, sehr begrenzend. Fahrpreisangebote der Bahn, wie z. B. landesweite Tageskarten für den Nahverkehr, enden häufig an der Landesgrenze. Getrennte Fremdenverkehrsorganisationen, aber auch die Grenze zwischen den beiden großen Tageszeitungen in der Region (MZ und LVZ), führen bisher dazu, dass viele Leipziger und Hallenser nur sehr lückenhaft über das informiert sind, was jenseits der Landesgrenze an Ausflugszielen und Veranstaltungen geboten wird.

Die Kooperation von ÖPNV-Bestellern und Verkehrsunternehmen über die MDV-Grenzen hinaus ist somit ein zentraler Punkt innerhalb der neuen Aufgabe „regionale Freizeitverkehrsplanung“. Diese Aufgabe mit hoher Relevanz z. B. für die CO<sub>2</sub>-Bilanz des regionalen Verkehrs steht bundesweit allerdings noch am Anfang.

## 4. Autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle/Saale

Das Teilprojekt „Autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle /Saale“ hat exemplarisch am Fall des bestehenden innerstädtischen Wohngebietes rund um den Johannesplatz in Halle an der Saale untersucht, welche Möglichkeiten es gibt, die autounabhängige Einkaufs- und Freizeitmobilität der dort bereits lebenden oder neu zuziehenden Wohnbevölkerung im Rahmen eines Konzeptes zum ‚autoarmen Wohnen‘ mit praktikablen Maßnahmen auf Quartiersebene zu fördern. Autofreie Haushalte zeichnen sich neben einem umweltverbundorientiertem Mobilitätsverhalten auch dadurch aus, dass die Auswahl der Einkaufs- und Freizeitziele vermehrt nach Erreichbarkeitskriterien beziehungsweise den Möglichkeiten des zu Fuß gehens, des Fahrrad fahrens und des ÖV bestimmt wird. Eine gute Nahversorgung und ein lebenswertes Wohnumfeld erfahren eine größere Bedeutung für autofreie Haushalte.

Die Bewohnerinnen und Bewohner sollen zukünftig in ihrer Alltagsorganisation Verkehrsaufwand vermeiden können und ihre Mobilität, insbesondere im Einkaufs- und Freizeitverkehr, vermehrt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und damit relativ umweltschonend gestalten können.

### 4.1 Ziel und Arbeitsansatz des Projektes

In diesem Teilprojekt sind im Rahmen des gesamten UBA-Modellvorhabens „Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig“ ganz bewußt die „Froschperspektive“ eingenommen und die lokalen Handlungsmöglichkeiten im Wohngebiet, an der Quelle der Verkehrsentstehung untersucht worden. Die Menschen, die hier wohnen, legen mit ihrer grundlegenden Entscheidung für oder gegen den individuellen Pkw-Besitz in ihrem Haushalt den Rahmen für ihre alltägliche Verkehrsmittelentscheidungen fest. Dieser quellenorientierte Ansatz des Teilprojektes in Halle ergänzt den aktivitätszielorientierten Ansatz, der in den Teilprojekten in Leipzig im Mittelpunkt steht.

Die Aufgabe einer umweltschonenderen Gestaltung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs ist in dem halleschen Teilprojekt mit dem integrativen Ansatz des autoarmen Wohnens im Bestand grundlegend angegangen worden. Aufbauend auf entsprechenden theoretisch entwickelten Prinziplösungen zum autofreien Wohnen im Bestand ist für ein konkretes Modellgebiet in Halle/Saale ein realistisches Konzept zum autoarmen Wohnen im Bestand entwickelt und erprobt worden<sup>43</sup>. Wer generell unabhängig vom individuellen beziehungsweise haushaltsbezogenen Automobilbesitz lebt, so die grundsätzliche These, wird

<sup>43</sup> Reutter O., Reutter U., 1996

auch seinen Einkaufs- und Freizeitverkehr weitestgehend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes organisieren.

Das Teilprojekt hat speziell die Chancen für das autoarme Wohnen in bestehenden Stadtquartieren untersucht, weil einerseits bestehende Stadtgebiete quantitativ weitaus wichtiger sind als Neubaugebiete und weil es andererseits dafür bundesweit noch fast keine Beispiele gibt. Demgegenüber liegen für das autofreie Wohnen in Neubausiedlungen inzwischen eine ganze Reihe in- und ausländischer Erfahrungen aus erfolgreichen Beispielprojekten vor und in mehreren deutschen Städten sind weitere autofreie Neubausiedlungen in der konkreten Planung. Bekannte Ansätze im Bestand sind alleine das Konzept der „sozialen Fußgängerzonen“, das sind kurze autoverkehrsreiche Straßenabschnitte in einigen Essener Wohngebieten vom Ende der 70er Jahre, und das etwa zeitgleich zu dem UBA-Modellvorhaben in Halle entwickelte Projekt des weitgehend autoverkehrsbefreiten Wohnens in der bestehenden Werkssiedlung „Piesteritz“ in Wittenberg.

Typisch für die Entwicklung autoarmer Stadtquartiere im Bestand ist, dass die betreffenden Gebiete nicht neu gebaut und damit von vornherein an die Bedingungen des autofreien Wohnens angepasst werden können, sondern bereits existieren und nachträglich zu mehr oder weniger autoreduzierten Gebieten umgestaltet werden: die Gebäude, Straßenräume und Freiflächen liegen fest, die Raumnutzungen (Wohnen, Geschäfte, Betriebe, Sozialinfrastruktur, Erholungsflächen und so weiter) haben sich historisch etabliert, das Wohnumfeld ist üblicherweise mehr oder weniger stark vom fahrenden und stehenden Autoverkehr geprägt und sowohl autofreie als auch autobesitzende Haushalte leben gemeinsam im Quartier.

Eingriffe in solche bestehenden Strukturen mit dem Ziel, ein autoarmes Wohngebiet zu entwickeln, beinhalten neben einer Vielzahl ganz praktischer Probleme – zum Beispiel die Frage, wie kommen die Sprudelkisten vom Geschäft in die Wohnung hinein oder die Hausabfälle aus dem Gebiet heraus – vor allem ein erhebliches soziales Konfliktpotenzial in der Auseinandersetzung mit den hier lebenden autobesitzenden und autofahrenden Bewohnerinnen und Bewohnern. Zu erwarten ist, dass diese bei einem autoverkehrsreien Wohnumfeld für sich weniger die Vorteile, wie weniger Lärm, Abgase und Unfallrisiken und mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität sehen, als die Nachteile, die sich für sie aus den Befahrbarkeits- und Beparkbarkeitseinschränkungen ergeben.

Ziel des UBA-Modellvorhabens „Autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle/Saale“ war es deshalb, exemplarisch für das ausgewählte Modellgebiet, angepasst für die konkreten örtlichen Verhältnisse, ein funktionsfähiges und mehrheitlich akzeptiertes Konzept zum autoarmen Wohnen zu entwickeln, die ersten Umsetzungsschritte zu initiieren und die Realisierung beratend zu begleiten, so dass mit diesem experimentellen Arbeitsansatz neue Erfahrungen über die Realisierungschancen von Konzepten zum „autoarmen Wohnen im Bestand“ gewonnen werden.

Für das innerstädtische Wohngebiet am Johannesplatz in Halle an der Saale sollte ein Stadterneuerungsprozess eingeleitet werden, der das bestehende Stadtquartier von einem im üblichen Maße autogeprägten Ausgangszustand mit der Zeit zu einem autoarmen und perspektivisch sogar möglichst autofreien Wohngebiet umgestaltet: Als langfristige Vision wird das Leitbild eines Wohnstadtteils verfolgt, wo Menschen ohne eigenes Auto wohnen und die Vorteile eines autofreien Wohnumfeldes genießen können. Dazu sollten ein räumliches und ein haushaltsbezogenes Handlungskonzept verknüpft und diejenigen Veränderungsprozesse im Gebiet als beschleunigender Impuls ausgenutzt werden, die sich in Folge der durchgreifenden baulichen Sanierung der dortigen Wohngebäude im Jahr 1999 ohnehin ergeben haben. Im Zuge dieser Wohnungsmodernisierung sind neue Chancen zur autoverkehrsreduzierten Wohnumfeldgestaltung und zur gezielten vorrangigen Vermietung der sanierungsbedingt freigewordenen Wohnungen an autofreie Haushalte zusätzlich zu den bereits dort lebenden autofreien Haushalten entstanden. Dieser Umgestaltungsprozess sollte nach den Prinzipien von Freiwilligkeit und Kooperation im engen Dialog und im Konsens mit der Bewohnerchaft, der Stadt Halle/Saale und der Wohnungsbaugenossenschaft „Bauverein für Kleinwohnungen e. G.“, die hier den Großteil der Wohnungsbestände besitzt, verwirklicht werden. Dazu ist in allen Projektphasen ein intensiver Kommunikations- und Partizipationsprozess von einem dafür eigens von der Stadt Halle projektbezogen beauftragten, örtlich präsenten Moderator durchgeführt worden. Das Wuppertal Institut hat im Auftrag des Umweltbundesamtes die gesamte Projektentwicklung beraten und moderiert.

## 4.2 Prozess der Projektentwicklung

### 4.2.1 Ausgangssituation

Als Modellgebiet ist am 29. Mai 1998 in einem zweistufigen Sichtungsprozess das Wohngebiet am „Johannesplatz“ (siehe Abbildung 33) aus neun vorgeschlagenen Gebieten in Halle ausgewählt worden.

Abbildung 33: Ausgangssituation am Johannesplatz 1998 – Kinderspiel im Straßenraum



Quelle: Wuppertal Institut, 1998

## Das Wohngebiet am Johannesplatz – Ausgangssituation 1998

Das Wohngebiet liegt in der südlichen Innenstadt von Halle ca. 1,5 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt und hat eine Fläche von rund 0,05 Quadratkilometern. Es wurde im Zeitraum 1908 bis 1933 in dreigeschossiger Blockbebauung errichtet und im Jahr 1999 durchgreifend baulich modernisiert. Vor Sanierungsbeginn lebten hier rund 1.200 Menschen. Die meisten Wohngebäude gehören der Wohnungsbaugenossenschaft Bauverein für Kleinwohnungen e.G., die diese an ihre Genossen vermietet.

Es herrscht reine Wohnnutzung vor – entlang der Pfännerhöhe befinden sich einige gewerblich genutzte Gebäude, insbesondere unter Nutzung der Hinterhöfe (z.B. Schlosserei, Autohaus). Das Wohngebiet ist gut mit Sozialinfrastruktureinrichtungen für Kinder ausgestattet; es fehlt allerdings ein Treffpunkt für Jugendliche. Als öffentliche Spiel- und Freifläche für Kinder und Jugendliche steht der Spiel- und Bolzplatz auf dem zentralen und prägenden Johannesplatz zur Verfügung. Die Ausstattung mit Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf ist weniger gut: Im Gebiet selbst gibt es nur ein bescheidenes Angebot an Lebensmitteln für den täglichen Bedarf – die meisten Geschäfte liegen im näheren Umfeld. Die nahegelegene Innenstadt bietet Geschäfte des gehobenen Bedarfs und vielfältige Freizeiteinrichtungen. Zu den nächstgelegenen drei Straßenbahnhaltestellen mit sehr dichten Fahrtakten sind es jeweils etwa 700 Meter, zum Hauptbahnhof etwa 1 Kilometer.

Die Verkehrssituation war zu Projektbeginn geprägt durch den motorisierten Individualverkehr der Bewohnerinnen und Bewohner und vor allem durch störenden gebietsfremden Durchfahrtsverkehr auf den beiden Hauptsammelstraßen Liebenauer Straße und Pfännerhöhe sowie der Beyschlagstraße als Abkürzungsstrecke. Hier wurde für die Straßenverhältnisse in dem Wohngebiet viel zu schnell gefahren. Besonders gefährlich ist der sicherheitsempfindliche Bereich vor den beiden Schulen (Grundschule und Sekundarschule) an der Liebenauer Straße im Übergangsbereich zum Johannesplatz. Ein nördlich der Schulen auf der Liebenauer Straße vorhandener Fußgängerüberweg reicht für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung nicht aus.

Das Parkraumangebot rund um den Johannesplatz ist stark ausgelastet und in vielen Bereichen sogar überlastet. Eine mögliche nahe gelegene Parkraumalternative böte die Reaktivierung des unter Denkmalschutz stehenden, stillgelegten Parkhauses an der Liebenauer Straße als Quartiersparkhaus.

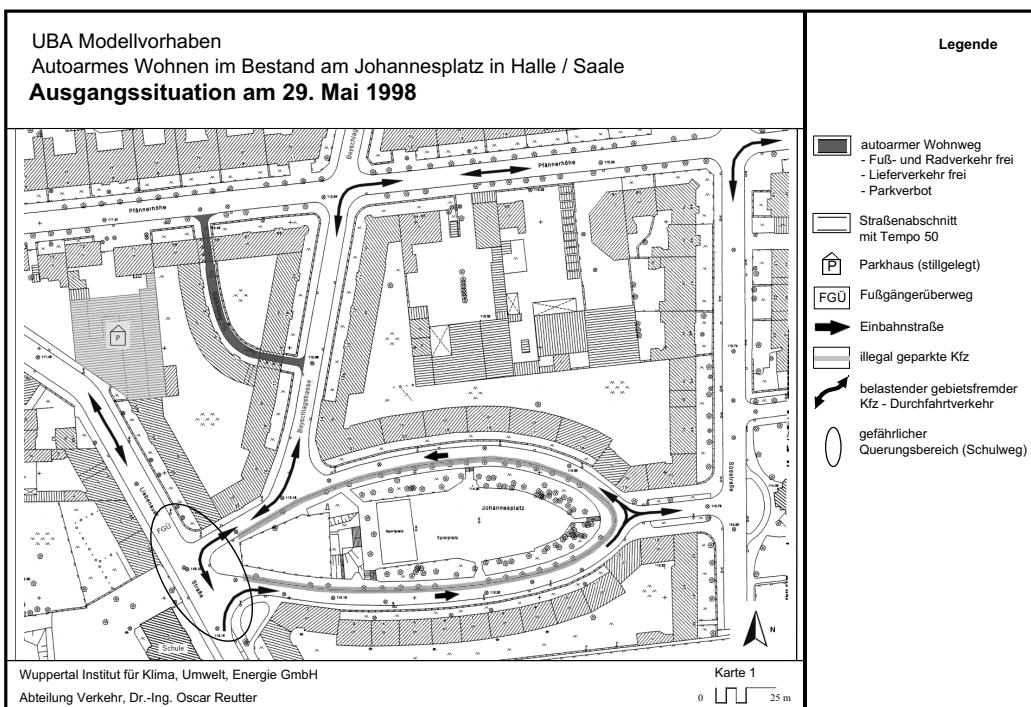
Eine repräsentative Haushaltsbefragung der Bewohnerinnen und Bewohner am Johannesplatz vor Sanierungsbeginn im Sommer 1998 (siehe Teilbericht 3) ergab, dass etwa 40 Prozent autofreier Haushalte rund 60 Prozent autobesitzenden Haushalten gegenüber stehen.

gegenüberstanden; in zwei Dritteln der Haushalte gab es ein oder mehrere Fahrräder. 57 Prozent der Bewohner äußerten sich über ihren Stadtteil zufrieden; als störend und belästigend wurde vor allem der im Stadtteil fahrende Autoverkehr benannt. 40 Prozent der befragten Erwachsenen wünschten sich Fahrbeschränkungen für den Autoverkehr. Knapp die Hälfte der Befragten gab an, eine Straße ohne fahrende (46 %) beziehungsweise parkende (48 %) Autos zu befürworten.

Kleine Einkäufe des täglichen Bedarfs wurden nach den Angaben überwiegend im Wohnstadtteil zu Fuß (57 %) und mit dem Fahrrad (13 %) erledigt. Die Innenstadt wurde zum Einkaufen vor allem zu Fuß, mit dem Rad und relativ stark mit dem Öffentlichen Verkehr aufgesucht, dagegen kaum mit dem Auto. Großeinkäufe wurden unter Nutzung des Autos vor allem in Einkaufszentren am Stadtrand getätigt.

Als die häufigsten ausgeübten Freizeitaktivitäten wurden das Spazierengehen und die Verwandten- und Freundesbesuche (diese unter starker Nutzung des Pkw) genannt. Die Innenstadt mit ihrem vielfältigen Freizeitangebot spielte nach den Angaben als Ort für die Freizeitgestaltung eine große Rolle und wurde dafür vor allem zu Fuß und mit der Straßenbahn aufgesucht. Ein Drittel der Bewohnerschaft, insbesondere Familien mit Kindern, verfügte über einen Garten, der meist nicht direkt am Haus liegt und von vielen mit dem Pkw aufgesucht wurde. Tagesausflüge fanden unter starker Pkw-Nutzung vor allem am Wochenende statt.

Abbildung 34: Ausgangssituation 1998



Quelle: Wuppertal Institut, 2001

#### 4.2.2 Ursprünglicher Projektansatz „Autofreies Wohnen“

Auf dem Weg des Stadterneuerungsprozesses hin zum „Autofreien Wohnen“ sollte zunächst ein großer erster Schritt gegangen werden: Nach Abschluss der Wohnungssanierung im Jahr 1999 sollten ein wesentlicher Teil der Straßenabschnitte des Wohngebietes per Abpollerung zu vollzeitig autofreien Bereichen umgestaltet werden (siehe Abbildung 35) und die sanierungsbedingt starke Mieterfluktuation genutzt werden, um gezielt autofreie Haushalte aus ganz Halle als Neumieter für Wohnungen in diesen Straßenabschnitten anzuwerben, die bereit sind, ihre nachhaltig autofreie Lebensweise schriftlich zu versichern.

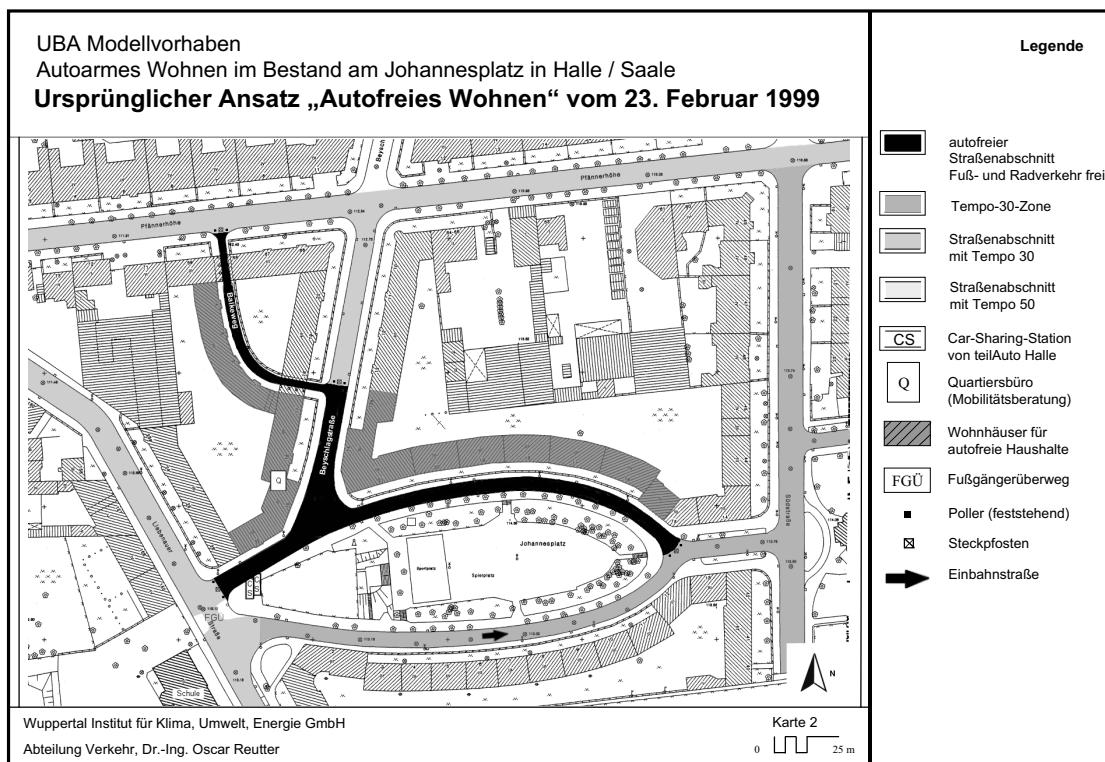
##### Wohnoase Am Johannesplatz

##### Wohnen – mobil sein – autounabhängig – mitten in der Stadt

- Eine wesentliche Qualität für ein angenehmes Wohnen am Johannesplatz entsteht durch die Umgestaltung des Straßenraumes und den damit verbundenen verkehrlichen Lösungen.
- Im autofreien Gebiet werden die Straßenräume zum Gehen, Spielen, Fahrrad fahren oder für Aufenthalte im Freien völlig vom Verkehr freigehalten.
- Frei ist hier nur die Zufahrt für Ausnahmen wie z.B. Krankenwagen, Feuerwehr oder Möbelwagen.
- Das Angebot an neu vermietbaren Wohnungen im autofreien Bereich richtet sich bevorzugt an Haushalte, die bereits ohne ein eigenes Auto leben oder sich mit guten Alternativen vorstellen können, dieses abzuschaffen.
- Für die Anwohner der benachbarten Straßenzüge schaffen verkehrsberuhigende Maßnahmen ein ruhigeres Umfeld.
- Parkplatzalternativen für die entfallenden Stellplätze gibt es in der Umgebung durch eine effizientere Nutzung von bisherigen Stellflächen und Fahrbahnflächen.

Auszug aus dem Werbefaltblatt zum Projekt „Autofreies Wohnen am Johannesplatz“ von der Stadt Halle und dem Bauverein für Kleinwohnungen e.G (Februar 1999)

Abbildung 35: Ursprünglicher Projektansatz 1999



Quelle: Wuppertal Institut, 2001

Dieser angestrebte Qualitätssprung (siehe Kasten) konnte im Wesentlichen aus drei Gründen nicht realisiert werden:

- Eine artikulationsstarke Gruppe der bereits im Gebiet lebenden Bewohnerinnen und Bewohner hat im Zuge eines intensiven Partizipationsprozesses die vorgeschlagenen Einschränkungen der Autobefahrbarkeit ihres Wohnumfeldes im Vergleich zu den damit möglichen Qualitätsgewinnen als zu weitgehend bewertet.
- Trotz aufwändiger planerischer Untersuchungen und zahlreicher Entwurfsvarianten haben sich nicht in ausreichendem Maße wohngebietsnahe Ersatzstellplätze für die bereits vorhandenen Kraftfahrzeuge der gegenwärtig autobesitzenden Haushalte verfügbar machen lassen, die aus dem autofreien Straßenraum verdrängt worden wären.
- Im Rahmen einer ersten Markterkundung, die sich auf eine vorhandene Interessentendatei der Bürgerinitiative für autofreies Wohnen in Halle „oease e.V.“ und die stadtweite Verteilung eines gemeinsam von der Stadt Halle und dem Bauverein für Kleinwohnungen e.G. entwickelten Werbefaltblattes für das Projekt am Johannesplatz stützte, fanden sich nur sehr wenige an dieser Wohnform am Standort Johannesplatz Interessierte.

#### 4.2.3 *Neuer Projektansatz „Autoarmes Wohnen“*

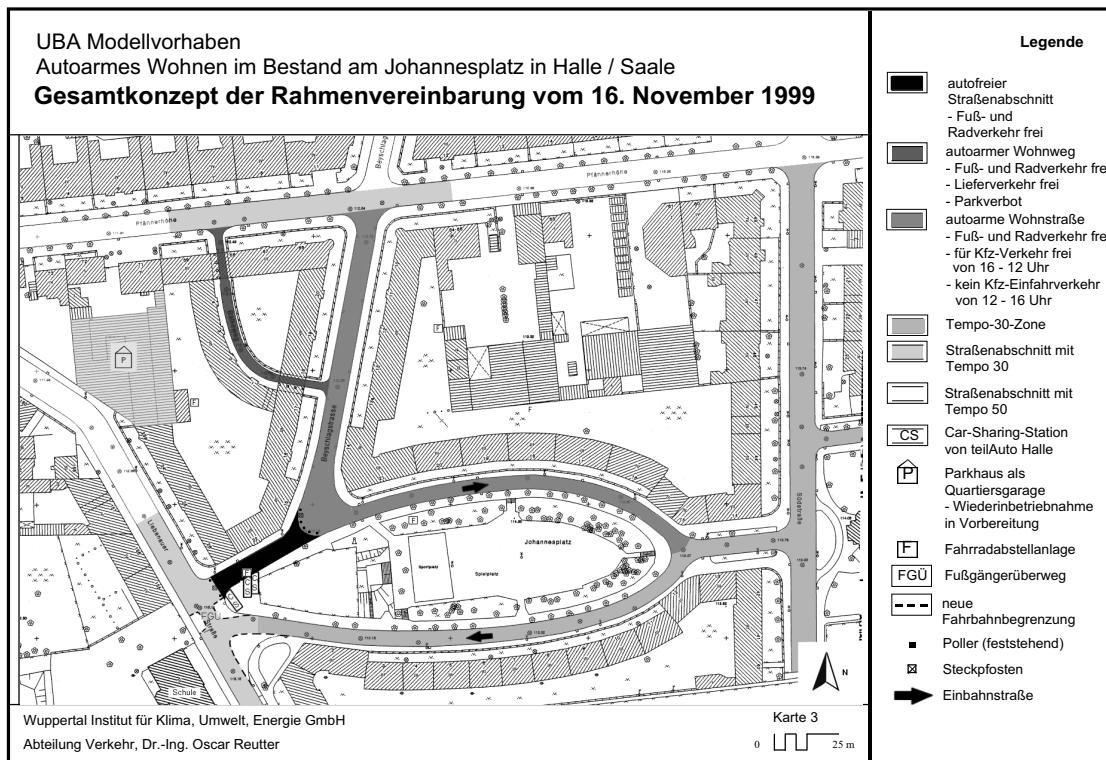
Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen wurde Mitte 1999 im Dialog der Akteure die bis dahin verfolgte Projektkonzeption als „Autoarmes Wohnen“ modifiziert. Der Einstieg in den Umgestaltungsprozess sollte nun mit kürzerer Schrittänge und nicht als großer Sprung erfolgen: in einem auf zunächst zwei Jahre befristeten „Verkehrsversuch autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz“ sollte ein „System autofreier und autoarmer Straßenabschnitte unterschiedlicher Qualitätsstandards“ (siehe Abbildung 36) auf seine Praktikabilität und seine Wirksamkeit zur Wohnumfeldverbesserung erprobt werden.

Dieser veränderte konzeptionelle Ansatz wurde am 16. November 1999 als vertragliche Rahmenvereinbarung über den „Verkehrsversuch autoarmes Wohnen am Johannesplatz“ zwischen den beiden Projektpartnern Stadt Halle und Bauverein für Kleinwohnungen e.G. schriftlich fixiert und öffentlichkeitswirksam präsentiert.

Der Verkehrsversuch wurde auf der Grundlage der so genannten Erprobungsklausel des § 45 StVO eingeleitet. Im Jahr 2000 wurden flächendeckend verschiedeneartige autofreie, autoarme und verkehrsberuhigte Straßenabschnitte eingerichtet und erste provisorische Maßnahmen zur Straßenraumumgestaltung und Wohnumfeldverbesserung ergriffen. Die Erfahrungen des Verkehrsversuches werden im Halbjahresrhythmus bilanziert, so dass mit diesem Erfahrungsschatz zum Abschluss des zweijährigen Erprobungszeitraumes über die Fortführung oder Modifikation oder Beendigung der Maßnahmen entschieden werden kann.

Die neu zuziehenden Mieterinnen und Mieter wurden über die Konzeption in den unterschiedlichen Straßenzügen informiert, so dass sie ihre Wunschwohnung nicht nur nach den klassischen Wohnungswahlkriterien (wie Standort, Größe, Zuschnitt, Qualität und Preis), sondern nun zusätzlich auch hinsichtlich der zukünftigen Wohnumfeldeigenschaften auswählen konnten. Im Konkurrenzfall zweier Mietinteressenten um eine Wohnung wird die Wohnung bevorzugt an derzeit autofreie Haushalte vermietet. Es werden keine besonderen vertraglichen Vereinbarungen über eine autofreie Lebensweise getroffen.

Abbildung 36: Gesamtkonzept der Rahmenvereinbarung 1999



Quelle: Wuppertal Institut, 2001

#### 4.2.4 Realisierte Maßnahmen der ersten und zweiten Stufe des Verkehrsversuches

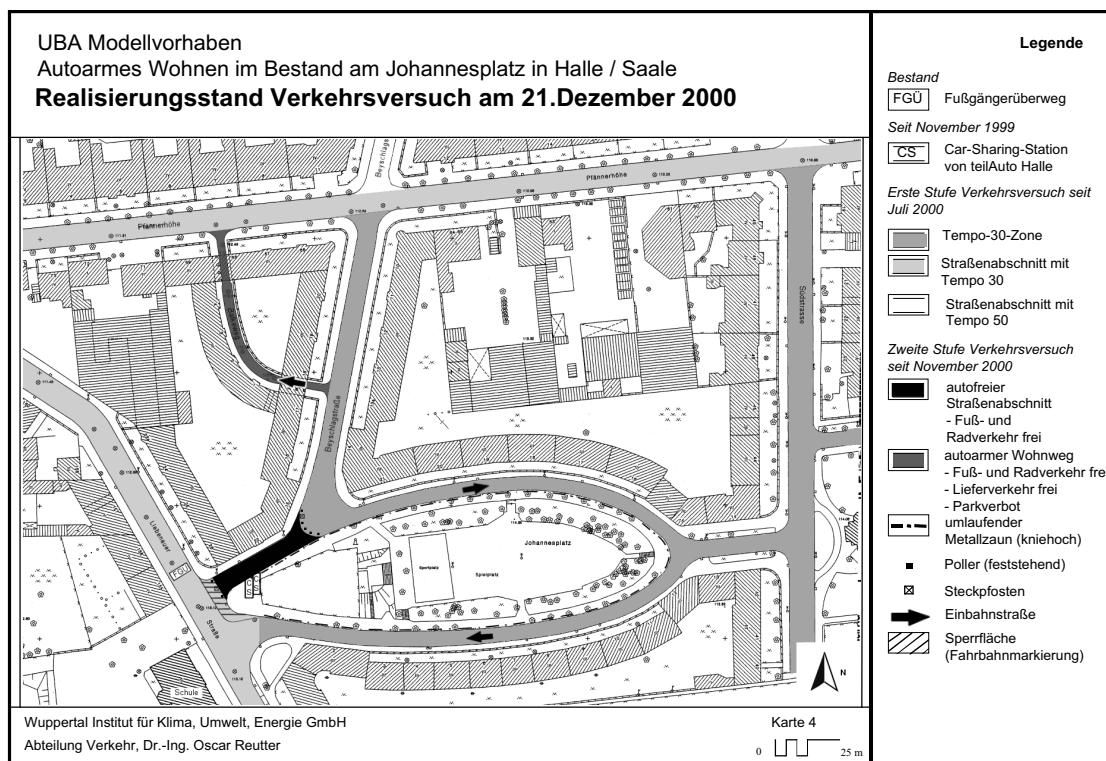
Im zweiten Halbjahr 2000 wurden die verkehrsorganisatorischen und kleineren tiefbaulichen Maßnahmen der ersten und zweiten Stufe des Verkehrsversuches realisiert (siehe Abbildung 37). Seit Juli 2000 ist für alle Straßen des Projektgebietes (Tempo 30-Zonenregelung) und die beiden direkt angrenzenden stärker befahrenen Haupt sammelstraßen (Tempo 30-Straßenabschnittsregelung) Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit festgelegt.

Seit November 2000 ist ein Straßenabschnitt auf der Johannesplatz-Nordseite zwischen Liebenauer Straße und Beyschlagstraße als vollzeitig autofreier Bereich mittels fest installierter Poller aus dem Netz des fahrenden und parkenden Kfz-Verkehrs herausgenommen worden. Die Westspitze des Johannesplatzes gegenüber dem Schulkomplex hat mit zunächst provisorischen Fahrbahnmarkierungen (weiße Sperrflächen) in dem Fahrbahnbereich der Liebenauer Straße eine Erweiterung erhalten. Außerdem wurde die ursprüngliche Einbahnstraßenregelung am Johannesplatz umgekehrt, um dem gebietsfremden Durchfahrtsverkehr entgegenzuwirken. Schließlich wurden – gegen den heftigen Protest der autofahrenden Anwohnerinnen und Anwohner – zahlreiche illegale Autoabstellplätze auf dem

Randbereich der öffentlichen Grünfläche des Johannesplatzes entfernt und der Missbrauch der Grünanlage als Autoparkplatz durch einen Metallzaun für die Zukunft wirksam unterbunden.

Das Wuppertal Institut hat im Rahmen der Begleitforschung zum Verkehrsversuch Vorher-Nachher-Verkehrszählungen, eine Akzeptanzbefragung der autofahrenden Anwohnerinnen und Anwohner und eine Sozialraumanalyse zur Nutzung des abgepollerten, autofreien Straßenraumes konzipiert, im Oktober und November 2000 durchgeführt und ausgewertet. Diese Analysen dienten Ende 2000 als Grundlage zur Zwischenbeurteilung des bis dahin realisierten Maßnahmenpaketes und zur Entscheidung über die Form der Fortführung des Verkehrsversuches.

Abbildung 37: Realisierungsstand Verkehrsversuch 2000



Quelle: Wuppertal Institut, 2001

Durch die Abpollerung des Straßenabschnittes auf der Johannesplatz-Nordseite und die Umkehrung der Einbahnstraßenrichtungen im November wurde der gebietsfremde Durchfahrtsverkehr, der zuvor die Beyschlagstraße als Abkürzungsstrecke benutzt hatte, wirksam unterbunden. Dadurch ist die Kraftfahrzeugverkehrsmenge im Kernbereich des autoarmen Stadtquartiers (in der Beyschlagstraße un auf der Nordseite des Johannesplatzes) wesentlich zurückgegangen, wie die Tabelle 12 zeigt, in der die Zählergebnisse vor (Oktober 2000) und nach (November 2000) der Sperrung des abgepollerten Bereiches jeweils im Zeitraum von 6.00 Uhr bis 19.00 Uhr einander gegenübergestellt sind. Wegen der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 wird hier außerdem merklich langsamer gefahren.

*Tabelle 12: Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen im Kernbereich des autoarmen Stadtquartieres vor und nach der zweiten Stufe des Verkehrsversuches*

<b>Straßenabschnitt</b>	<b>KfZ-Verkehrsbelastung</b>		
	<b>(Zählzeitraum 6-19 Uhr)</b>		
	<i>Vorher</i> <i>(Oktober 2000<sup>44</sup>)</i>	<i>Nachher</i> <i>(November 2000<sup>45</sup>)</i>	<i>Veränderung</i> <sup>46</sup>
Beyschlagstraße	1050	349	- 33,2 %
Johannesplatz – Nordseite (abgepollerter Bereich)	1432	0	- 100%
Johannesplatz – Nordseite (Ost-Teil)	179	62	- 34,6 %
Johannesplatz - Südseite	244	328	+ 34,4 %

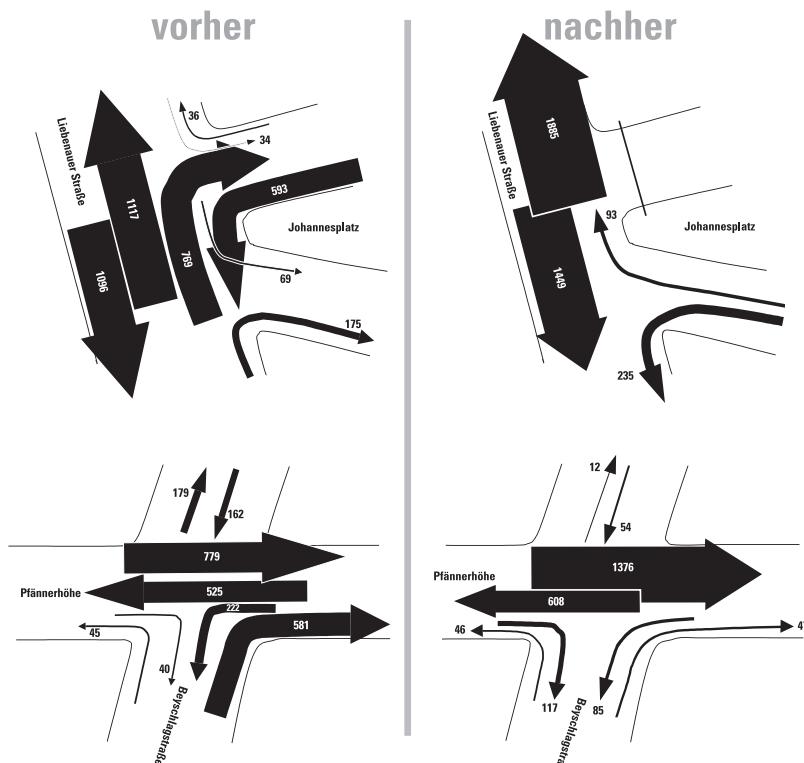
In der Eingewöhnungsphase in den ersten Wochen nach der Abpollerung des autofreien Bereiches auf der Johannesplatz-Nordseite kam es gelegentlich zu „Irrfahrten“ des Durchfahrtverkehrs von der Beyschlagstraße um den Johannesplatz herum zur Liebenauer Straße, so dass dadurch die Kfz-Verkehrsbelastung auf der Johannesplatz-Südseite etwas angestiegen ist. Im Wesentlichen hat sich aber der unterbundene Durchfahrtsverkehr großräumig auf die beiden angrenzenden Hauptsammelstraßen verlagert. Dies führt dort in zwei kurzen Streckenabschnitten (Pfännerhöhe ab Beyschlagstraße bis Liebenauer Straße und von dort bis zum Johannesplatz) zu gewissen Mehrbelastungen. Am Knoten Liebenauer Straße / Johannesplatz ist das Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen allerdings um sechs Prozent zurückgegangen und am Knoten Beyschlagstraße / Pfännerhöhe um sieben Prozent (Abbildung 38).

<sup>44</sup> Quelle: Vorher-Verkehrszählung: Wuppertal Institut

<sup>45</sup> Quelle: Nachher-Verkehrszählung: Stadtplanungsamt Halle

<sup>46</sup> Verkehrsaufkommen „vorher“=100%

Abbildung 38: Vergleich der Verkehrsströme vor und nach der zweiten Stufe



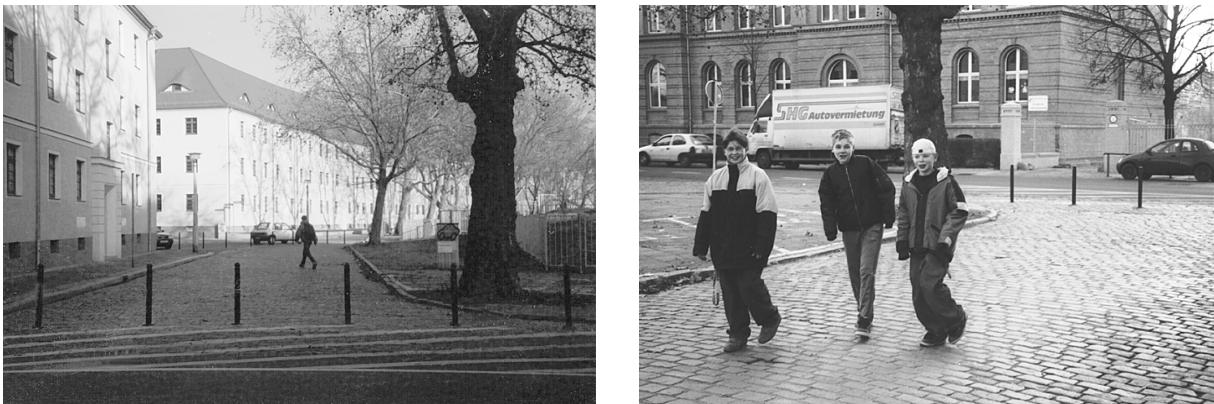
Quelle: Vorher-Verkehrszählung: Wuppertal Institut (Oktober 2000)

Nachher-verkehrszählung: Stadtplanungsamt Halle (November 2000)

Die standardisierte Befragung (mündliche face to face-Interviews) der autofahrenden Anwohnerschaft zeigt ein differenziertes Bild.

- Die Tempo 30-Begrenzung, die rund drei Monate zuvor eingeführt wurde, beurteilten 85,3 Prozent der Befragten als gut oder sehr gut.
- Die umgekehrte Einbahnstraßenführung stößt hingegen auf eine mehrheitliche Ablehnung der Befragten: 51,7 Prozent urteilten mit schlecht oder sehr schlecht.
- Die Abpollerung auf der Johannesplatz-Nordwestseite wird mit einer ausreichenden Akzeptanz (53,8 %) bewertet (ausreichend 11,7 %, befriedigend 19,4 %, gut 17,2 %, sehr gut 5,6 %).
- Fast zwei Drittel der Befragten befürworteten die Idee einer Beschilderung des Wohngebietes mit den Schildern „Durchfahrt verboten – Anlieger frei“.
- Hingegen ist die Idee, einzelne Straßenabschnitte im Gebiet zusätzlich mit abschließ- und umklappbaren Pollern zu versehen und jedem Anwohner einen Pollerschlüssel zur Verfügung zu stellen, von 55,1 Prozent der Befragten als schlecht oder sehr schlecht beurteilt worden.
- Auch die Überlegung eines Nachtfahrverbots (z. B. in der Zeit von 0.00 Uhr bis 6.00 Uhr) ist von fast zwei Dritteln aller Befragten eindeutig negativ beurteilt worden.

*Abbildung 39: Autofreier Straßenabschnitt am Johannesplatz (November 2000)*



Quelle: Wuppertal Institut, 2000

In der Sozialraumanalyse wurde während der drei Beobachtungstage (kalte, klare und sonnige Herbsttage, Zeitraum von 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr) in dem abgepollerten autofreien Straßenbereich ein signifikant abweichendes Bewegungsmuster im Vergleich zu den „normalen“ vom Kfz-Verkehr befahrenen Kontrollstandorten beobachtet:

- Im abgepollerten Straßenbereich nutzten auffällig viele Fußgänger die Fahrbahn im Längsverkehr; dies geschieht in den Kontrollbereichen nahezu überhaupt nicht.
- Die Beobachtung des Querverkehrs zeigt, dass der Großteil der Personen die Fahrbahn diagonal quert, so dass in diesem Raum insgesamt von einem erhöhten Sicherheitsempfinden der beobachteten Personen ausgegangen werden kann.
- Trotz der kalten Herbstwitterung verweilten - im Gegensatz zu den Kontrollstandorten - viele Personen in dem abgepollerten Bereich. Sie hielten sich vorwiegend relativ kurz (bis fünf Minuten) auf, redeten miteinander, rauchten oder führten ihren Hund aus. Einige Personen verweilten aber auch länger (über 30 Minuten). Insbesondere Kinder nutzten den autofreien Raum für längere Zeit zum Fußball spielen, Rad fahren o. ä.
- An den Übergangsbereichen des abgepollerten Bereichs zu den vom Kfz-Verkehr befahrenen Straßenabschnitten Johannesplatz und Liebenauer Straße traten keine Verkehrsgefährdungen auf, ebenso kam es in dem autofreien Bereich zu keinerlei Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Insgesamt zeigen die vorliegenden Untersuchungsergebnisse, dass die realisierten Maßnahmen der ersten und zweiten Stufe des Verkehrsversuches tatsächlich zu einem sehr differenzierten System autofreier und autoarmer Straßenabschnitte unterschiedlicher Qualitätsstandards geführt haben. Die Kfz-Verkehrsbelastung im Wohngebiet konnte deutlich reduziert werden und bereits in kurzer Zeit die daraus resultierenden kleinräumigen Qualitätsgewinne im Wohnumfeld, insbesondere weniger Gefährdung, weniger Verkehrslärm, weniger Abgasbelastung und mehr Aufenthaltsqualität erkennbar machen.

#### 4.2.5 *Geplante Maßnahmen der dritten Stufe des Verkehrsversuches*

Generell unterstützt die Anwohnerschaft am Johannesplatz das Gesamtkonzept des Verkehrsversuches, wie die kontinuierliche und intensive Partizipationsarbeit ergab. Auf eine sehr starke Ablehnung ist allerdings – neben der Entfernung der illegalen Parkplätze auf dem Rand der öffentlichen Grünfläche Johannesplatz – die Absicht gestoßen, die Johannesplatz-Nordseite als zeitweilig autofreien Bereich einzurichten. Hier sollte in der Zeit von 12.00 Uhr bis 16.00 Uhr niemand, also auch die Anwohnerschaft selbst nicht, mit dem Auto hineinfahren können. Aus diesen Gründen haben sich die Projektpartner und die Anwohnerschaft Ende 2000 darauf verständigt, das Teilelement „zeitweilig autofreier Bereich auf der Johannesplatz-Nordseite“ aus dem 1999 vereinbarten Maßnahmenpaket vorläufig zurückzustellen, um das Gesamtprojekt nicht zu gefährden. Zunächst sollen bis Ostern 2001 andere konsensfähige Maßnahmen ergriffen werden, um die Straßen am Johannesplatz zu stark verkehrsberuhigten so genannten „autoarmen Wohnstraßen“ zu entwickeln (siehe Abbildung 40).

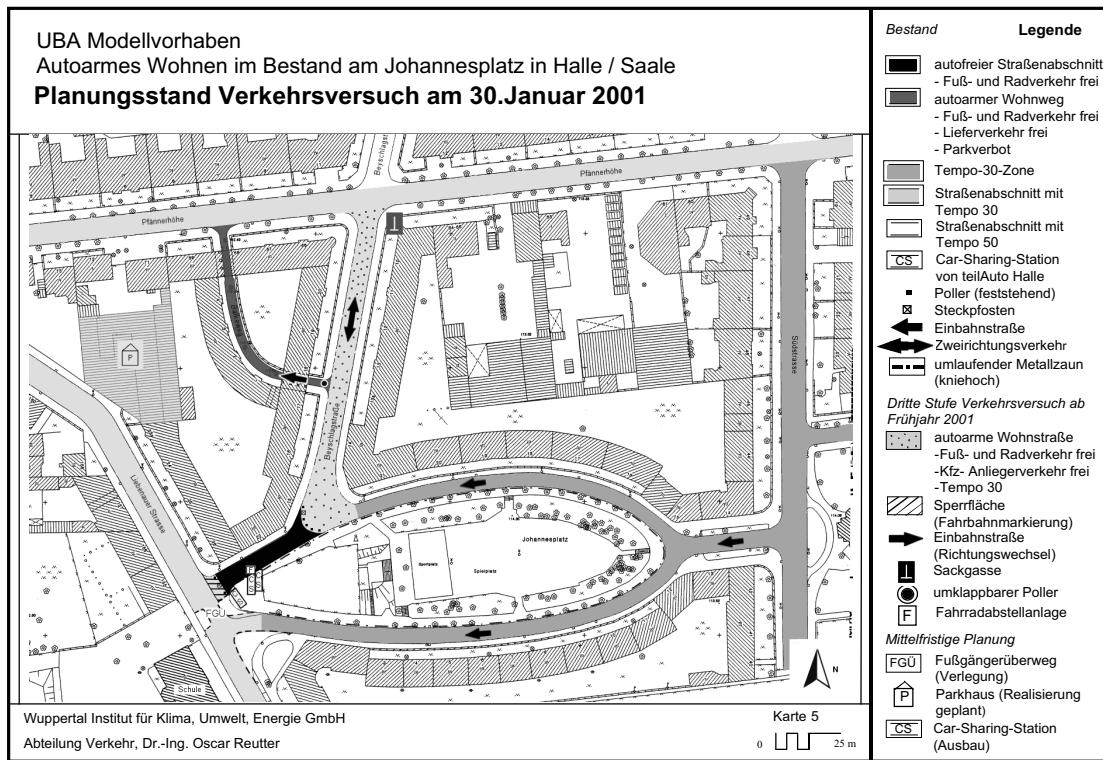
Die von allen Akteuren als positiv bewertete flächendeckende Tempo 30-Regelung sowie die Einrichtung des vollzeitig autofreien, abgepollerten Straßenabschnittes auf der Johannesplatz-Nordseite zwischen Beyschlagstraße und Liebenauer Straße werden beibehalten.

Entsprechend einem Vorschlag aus der Anwohnerschaft wird die derzeitige Einbahnstraßenregelung auf der Johannesplatz-Nordseite wieder umgekehrt. Der Johannesplatz wird damit auf seiner Nord- und Südseite zu einer stark verkehrsberuhigten, so genannten „autoarmen Wohnstraße“. Die Beyschlagstraße wird dadurch zu einer Sackgasse, da von hier aus keine Einfahrtmöglichkeit mehr in die Johannesplatz-Nordseite besteht.

Der Balkeweg, der bereits mit dem Verkehrszeichen „Durchfahrt verboten für Fahrzeuge aller Art (Z 250 StVO) - Lieferverkehr frei“ beschildert ist, soll weiter in Richtung eines so genannten „autoarmen Wohnweges“ entwickelt werden. Trotz intensiver Kontrollen des Ordnungsamtes wird der Balkeweg gegenwärtig von Anwohnern aus dem Balkeweg und aus den benachbarten Straßen illegal beparkt. Deshalb wird von der Stadt Halle und vom Bauverein für Kleinwohnungen e.G. gemeinsam im Zufahrtsbereich des Balkeweges von der Beyschlagstraße aus ein umklappbarer Poller (fest im Boden installiert, mit Scharniergelekt, frei beweglich, ohne Schlüssel) eingebaut, der als Symbol die Akzeptanz dieser verkehrsrechtlichen Zufahrtsbeschränkung unterstützen soll.

Auf der Grundlage der neu gewonnenen Erfahrungen mit den dann umgesetzten Maßnahmen der dritten Stufe des Verkehrsversuches soll im Sommer 2001 über die Erforderlichkeit, die Zweckmäßigkeit und die Realisierungschancen verschiedener im bisherigen Projektentwicklungsprozess bereits erörterten, aber vorläufig zurückgestellten zusätzlichen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen beraten werden.

Abbildung 40: Planungsstand Verkehrsversuch Januar 2001



Quelle: Wuppertal Institut, 2001

#### 4.2.6 Maßnahmen zur Förderung einer autounabhängigen Mobilität

Im Bearbeitungszeitraum des Modellvorhabens wurden ausgewählte Maßnahmen zur Förderung einer autounabhängigen Mobilität insbesondere im Einkaufs- und Freizeitverkehr vom Wuppertal Institut initiiert, in Zusammenarbeit mit den lokalen Projektpartnern planerisch konkretisiert und teilweise bereits in der Laufzeit des Modellvorhabens realisiert. Dafür wurden in erster Linie kleinteilige Maßnahmen entwickelt, die auf die örtlichen Bedingungen und die Interessen und Handlungsmöglichkeiten der lokalen Akteure zugeschnitten sind, die preiswert und schnell zu realisieren sind und gleichzeitig einen spürbaren Nutzen stiften.

##### Fuß- und Radverkehr

Für das Modellgebiet und seine wesentlichen Fuß- und Radverkehrsverbindungen, insbesondere im Einkaufs- und den Freizeitverkehr wurden in enger Kooperation mit dem Stadtplanungsamt Halle detaillierte Vorschläge entwickelt, um durch viele kleinteilige Einzelmaßnahmen die Fuß- und Radverkehrsnetze flächenhaft zu verbessern (vgl. Teilberichte 14 und 15). Diese Vorschläge wurden so weit konkretisiert, dass sie von der Stadt Halle unmittelbar umgesetzt werden können.

Die flächenhaft verkehrsberuhigenden Effekte, die sich im Rahmen der im Jahr 2000 realisierten Stufen des Verkehrsversuches eingestellt haben, haben insgesamt zu einer spürbaren Verbesserung der Verhältnisse für den Fuß- und Radverkehr im gesamten Gebiet geführt. Auf der Liebenauer Straße wurde im Jahr 2000 das ursprüngliche Kopfsteinpflaster asphaltiert, so dass das Rad fahren dort deutlich komfortabler und sicherer wurde.

Mit Abschluss der Wohnungsmodernisierung im Jahr 1999 hat der Bauverein für Kleinwohnungen e. G. auf seinen privaten Grundstücksflächen in den Blockinnenhöfen einige Fahrradabstellanlagen installiert. Im Frühjahr 2001 soll in dem abgepollerten autofreien Straßenbereich auf der Johannesplatz-Nordseite, auf Höhe der Car-Sharing-Station, eine Fahrradabstellanlage im öffentlichen Straßenraum errichtet werden, die vom Car-Sharing-Unternehmen teilAuto Halle gesponsort wird. Außerdem sollen hier in Zusammenarbeit mit der Anwohnerschaft einfache Sitzmöglichkeiten zur weiteren Erhöhung der Aufenthaltsqualität realisiert werden.

#### ÖPNV

Seit Herbst 1999 wird zur Erleichterung einer autounabhängigen Lebensweise der Bewohnerschaft ein eigens im Projektzusammenhang entwickeltes, preisvergünstigtes „Mieterticket“ angeboten, welches das Nahverkehrsunternehmen Hallesche Verkehrs AG dem Großkunden Bauverein für Kleinwohnungen e.G. für alle interessierten Mieter rabattiert zur Verfügung stellt.

Das Modellgebiet ist bisher nur mäßig mit Angeboten des ÖPNV erschlossen: Zu den drei nächstgelegenen Straßenbahnhaltestellen sind es etwa 10 bis 15 Gehminuten. Die Stadt Halle bereitet deshalb zur Realisierung im Frühjahr 2001 die Errichtung einer Fahrradabstellanlage an der Straßenbahnhaltestelle „Melanchthonplatz“ vor, die in knapp fünf Radminuten Entfernung vom Johannesplatz liegt, um so die Nutzung des Fahrrades als Zubringer zur Straßenbahn zu fördern.

Bislang gibt es noch keinen Freizeitführer, in dem sich gesammelte Informationen zu den Freizeitattraktionen in und um Halle (Saale) und ihre Erreichbarkeit mit dem ÖPNV finden. Um die Informationsmöglichkeiten für eine autounabhängige Mobilität im Freizeitverkehr, insbesondere bei der Planung autofreier Tagesausflüge mit Bussen und Bahnen zu verbessern, ist im Projektkontext das Grundkonzept für einen „Ausflugsführer-Faltblatt ,Freizeit in Halle (Saale)‘ mit Bussen und Bahnen“ entwickelt worden. Der Flyer könnte an geeigneten öffentlichen Orten ausgelegt oder regelmäßig der Mieterzeitung des Bauvereins für Kleinwohnungen e. G. beigelegt werden. Gleichzeitig könnte er auch als virtuelles Produkt im Internet kundenoorientierte und benutzungsfreundliche Informationen vermitteln und die Marktchancen des ÖPNV im Freizeitverkehr verbessern.

### *Car-Sharing*

Seit November 1999 betreibt das Hallesche Car-Sharing-Unternehmen „teilAuto Halle e.V.“ direkt am Johannesplatz eine Car-Sharing-Station mit zunächst zwei Fahrzeugen. Damit ist speziell für den Einkaufs- und Freizeitverkehr eine Mobilitätsdienstleistung aufgebaut worden, welche die vorhandenen Angebote des Umweltverbundes ergänzt und die Nutzerinnen und Nutzer unabhängig vom eigenen Pkw-Besitz macht. Das neue Car-Sharing-Angebot wird von den Kundinnen und Kunden im näheren Umfeld stark nachgefragt und vom Car-Sharing-Unternehmen als sehr erfolgreich bewertet.

Mit Duldung durch das Ordnungsamt der Stadt Halle sind auf der platzartigen Gehwegweiterung an der Westspitze des Johannesplatzes die beiden Car-Sharing-Stellplätze mit weißer Farbe und der Aufschrift „teilAuto Halle“ abmarkiert und der dazu gehörige Tresor für die Fahrzeugschlüssel errichtet worden. Damit ist es in Deutschland erstmals gelungen, eine feste Car-Sharing-Station im öffentlich gewidmeten Straßenraum und nicht nur auf privaten Grundstücksflächen zu installieren.

Um die Informationsmöglichkeiten für eine autounabhängige Einkaufsorganisation im Einkaufsverkehr, insbesondere durch Nutzung vorhandener Bringdienstangebote in Halle zu verbessern, ist im Projektkontext das Grundkonzept für eine „Informations- und Werbe-broschüre „Bringdienstangebote in Halle (Saale)“ entwickelt worden. Sie soll Angaben zu Anbieteradressen und Lieferbedingungen für Waren und Dienstleistungen vor allem des täglichen Bedarfs (zum Beispiel Getränke, Lebensmittel oder Wäschereinigungen) enthalten. Sie soll im Frühjahr 2001 von teilAuto Halle recherchiert, redaktionell erstellt und herausgegeben werden. Die Druckkosten sollen durch die Werbeeinnahmen interessierter Firmen refinanziert werden, so dass die Bringdienstbroschüre als kostenloses Werbemittel gezielt verteilt werden kann.

### *Wohnungsbezogene Mobilitätsdienstleistungen*

In den Jahren 1999 und 2000 sind in Kooperation mit der „Agentur für Servicewohnen (ASewo)“ verschiedene wohnungsbezogene Dienstleistungen zur Erleichterung einer autounabhängigen Alltagsorganisation speziell im Einkaufs- und Freizeitverkehr entwickelt und erprobt worden. Die ASewo ist ein Tochterunternehmen des Bauvereins für Kleinwohnungen und in dessen Auftrag im Modellgebiet für die soziale Baubetreuung und wohnungsbegleitende Dienstleistungen (hauswirtschaftliche Dienstleistungen, Pflegedienstleistungen, Umzugsmangement u.ä.) aktiv.

Im Freizeitbereich wurden Shuttlefahrten zu Tagesausflugszielen in der Region und zu abendlichen Konzerten, Transportfahrten zum Arzt oder zur Krankengymnastik sowie hauswirtschaftliche Dienstleistungen angeboten, die einen Transportaufwand mit sich bringen wie Einkäufe beziehungsweise Warenheimlieferungen (insbesondere Getränke), Wäschereinigung oder Post- und Bankbesorgungen. In Kooperation mit Marktstandbetreibern wurde der

Versuch unternommen, am Johannesplatz einen regelmäßigen Wochenmarkt aufzubauen, um eine wohngebietsnahe Alltagsversorgung der kurzen Wege zu ermöglichen. Diese Versuche scheiterten aber an einer sehr geringen Nachfrage durch die Anwohnerschaft am Johannesplatz und stellten sich als aufwändiges und unrentables Nischenkonzept heraus. Darum entschied die ASEWO zu Jahresanfang 2001, dieses eingangs durchaus mit Hoffnungen verbundene Geschäftsfeld wohnungsbezogener Mobilitätsdienstleistungen vorläufig nicht offensiv weiter zu verfolgen.

#### *4.2.7 Zukunftsperspektiven für das autoarme Wohnen am Johannesplatz*

In mittelfristiger Perspektive erscheinen in den nächsten Jahren am Johannesplatz weitere Schritte zur Förderung einer autounabhängigen Mobilität und zur Entwicklung eines autoarmen Stadtquartieres im Bestand möglich:

- der Ausbau der stark nachgefragten, sehr erfolgreichen Car-Sharing-Station an der Westspitze des Johannesplatzes von derzeit zwei auf zukünftig vier Car-Sharing-Fahrzeuge,
- die Aufweitung und Umgestaltung der Westspitze des Johannesplatzes zu einem gestalteten Platzbereich mit eigener Aufenthaltsqualität, die entsprechende Verschmälerung der Fahrbahn der Liebenauer Straße in dem Teilabschnitt zwischen Johannesplatz und gegenüberliegender Schule sowie die deutliche Qualitätsverbesserung des zur Schulwegsicherung vorhandenen Fußgängerüberweges über die Liebenauer Straße,
- die Einrichtung einer Quartiersbuslinie der Halleschen Verkehrs AG zur besseren ÖPNV-Erschließung der dicht besiedelten, aber bislang relativ schlecht erschlossenen südlichen Innenstadt von Halle und damit die Einrichtung einer Bushaltestelle im Projektgebiet auf der Pfännerhöhe oder auf der Liebenauer Straße,
- die Reaktivierung des brachliegenden, denkmalgeschützten Parkhauses an der Liebenauer Straße, das inzwischen eine Tochtergesellschaft des Bauvereins für Kleinwohnungen e.G. erworben hat, unter Nutzung öffentlicher Fördermittel im Rahmen des EU-Förderprogramms Urban 21 als Quartiersgarage für die Anwohnerinnen und Anwohner und die damit mögliche weitergehende Befreiung der Straßenräume rund um den Johannesplatz vom fahrenden und vor allem vom ruhenden Kfz-Verkehr gerade auch der Anwohnerschaft

## 4.3 Verallgemeinerbare Projektergebnisse: Schlüsselfaktoren des Projekterfolges

Aus den inzwischen dreieinhalbjährigen Erfahrungen des UBA-Modellvorhabens „Autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle/Saale“ lassen sich sieben wesentliche verallgemeinerbare Schlüsselfaktoren für den Projekterfolg für ähnlich gelagerte Ansätze in anderen Städten benennen.

### 4.3.1 *Entschlossene Public-Private-Partnership*

Unverzichtbar zur erfolgreichen Projektrealisierung ist die vertrauensvolle Kooperation als Public-Private-Partnership zwischen der Kommune, welche die Verfügungsgewalt über die Flächen im öffentlichen Raum hat und öffentliche Mittel zur autoarmen Umgestaltung und Verbesserung des Wohnumfeldes bereitstellen muss, und den betroffenen Grundstücks-eigentümern, die in dem Projektgebiet ihre Wohnungen erfolgreich vermieten wollen und damit wesentlich das haushaltsbezogene Konzept tragen. Es ist erforderlich, dass die lokalen Projektpartner so ernsthaft entschlossen sind, ein solches Projekt durchzuführen, dass sie beide auch bei den absehbar auftauchenden Problemen und Hürden auf dem Realisierungs-weg der Projektentwicklung an ihrem Konsens zum Projektgrundkonzept des autoarmen Wohnens festhalten und sich aufeinander verlassen können. Empfehlenswert ist es, das gemeinsam erarbeitete Projektgrundkonzept in einer schriftlichen Rahmenvereinbarung zwischen den Projektpartnern verbindlich festzuhalten. Außerdem ist es erforderlich, dass ein fest zuständiger, nur dem Projektkonzept sachlich verpflichteter Projektkoordinator gewissermaßen als „ehrlicher Makler“ die Projektentwicklung kontinuierlich steuert und in enger Abstimmung mit den unterschiedlichen zuständigen Ansprechpartnern in Stadt-verwaltung und Wohnungswirtschaft zusammenarbeitet.

### 4.3.2 *Intensive Partizipation und positive Projektkommunikation*

Weil das Konzept des autoarmen Wohnens im Bestand tief in die gewohnte autoorientierte Alltagsorganisation der gesamten Bewohnerschaft, vorrangig natürlich der autobesitzenden Haushalte eingreift, ist ihre frühzeitige und intensive Beteiligung im Prozess zur Projekt-entwicklung unerlässlich. Eine schrittweise Projektrealisierung ist nur im Konsens mit der Bewohnerschaft zu den jeweiligen Maßnahmen möglich. Dazu muss eine professionelle und örtlich präsente, hinsichtlich des Projektansatzes aufgeschlossene, aber gleichzeitig neutral agierende Moderationsrolle eingerichtet und mit einer kontinuierlich arbeitenden Person besetzt werden, die den erforderlichen Dialog organisiert. In einem ergebnisoffenen Partizipationsprozess müssen die Interessen und Wünsche aller Anwohnerinnen und

Anwohner (autofreie und autobesitzende Haushalte, neu zuziehende und alteingesessene Menschen) aufgenommen und konstruktiv in die Projektkonzeption, insbesondere zur Ausgestaltung des räumlichen Konzeptes eines autoarmen Wohnumfeldes eingebracht werden. Die Kommunikationsstrategie muss die positiven Projektseiten betonen und mit den Vorteilen eines autoarmen Wohnumfeldes werben. Das autoarme Wohnen im Bestand muss als Bereicherung und als Gewinn vermittelt werden, den die Menschen, wenn sie davon überzeugt sind, für sich freiwillig wählen können. Damit werden für die Projektintention kontraproduktive Diskussionen um die mietvertragliche ergänzende Festschreibung eines dauerhaften ‚Automobilverzichtes‘ überflüssig.

#### *4.3.3 Die richtige Standortwahl*

Der richtigen Standortwahl vor Projektbeginn kommt für die Projektentwicklung eine Schlüsselrolle zu, weil strukturelle Schwachpunkte hinsichtlich der Standorteigenschaften im Verlauf des Projektentwicklungsprozesses hin zu einem autoarmen Stadtquartier nur schwer auszugleichen sind. Die Erfolgsschancen sind relativ günstig, wenn

- es sich um ein innerstädtisches Stadtquartier mit kurzen Wegen in das Stadtzentrum (Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten, Arbeitsplatzangebot) handelt, die gut zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn zurückgelegt werden können;
- es sich um ein Wohngebiet handelt, das „als Wohnadresse“ voraussichtlich von Menschen nachgefragt wird, die konkret dort am Ansatz des autoarmen Wohnens interessiert sind;
- es sich im Wesentlichen um ein Wohngebiet handelt und deshalb autoorientierte Erreichbarkeitsansprüche von Gewerbe, Dienstleistungsunternehmen und Einzelhandel keine gravierende Rolle spielen;
- es sich im Wesentlichen um eine homogene Siedlung im Eigentum eines größeren Wohnungsunternehmens handelt, das an dem Projektansatz ernsthaft interessiert ist und es deshalb nicht erforderlich ist, sich mit einer Vielzahl zersplitterter Einzelinteressen von Kleineigentümern auseinanderzusetzen;
- es selbst oder seine nähere Umgebung gut mit Geschäften und Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf ausgestattet ist und
- es gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist.

#### *4.3.4 Flächenhaftes und differenziertes autoverkehrsreduziertes Wohnumfeldkonzept*

Das räumliche Konzept zum autoarmen Wohnen im Bestand muss kleinteilig und angepasst auf die konkreten örtlichen Verhältnisse für den fahrenden und stehenden Kraftfahrzeugverkehr entwickelt werden, so dass die Vorzüge des autoarmen Wohnens als schöneres Wohnen mit einem qualitätsvollen Wohnumfeld für die Bewohnerschaft sichtbar, erlebbar

und genießbar werden. Gleichzeitig müssen praktikable Lösungen für eine notwendige Befahrbarkeit des Gebietes für Einsatzfahrzeuge (Polizei, Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge und so weiter), für den erforderlichen Ver- und Entsorgungsverkehr (Handwerker, Müllabfuhr, Heimlieferdienste, Pflegedienste und so weiter) und für sonstige Kraftfahrzeugverkehre wie Taxis oder Krankentransporte gefunden werden. Gegebenenfalls können flächenhaft nur der gebietsfremde Durchfahrtsverkehr und in einigen Bereichen der Anliegerverkehr aus dem Straßenraum herausgenommen werden und andere Bereiche können nicht autoarm oder autofrei entwickelt, sondern nur mehr oder weniger stark im herkömmlichen Sinne verkehrsberuhigt werden. Ein flächenhaftes Konzept eines „Systems autofreier und autoarmer Straßenabschnitte unterschiedlicher Qualitätsstandards“ mit sehr kleinteilig differenzierten Einzellösungen für unterschiedliche Straßenabschnitte erlaubt es, diese unterschiedlichen Ansprüche gut miteinander zu vereinbaren. Für die Realisierung werden aus Kosten-Effektivitäts-Überlegungen unter dem Diktat der knappen Kassen der öffentlichen und privaten Haushalte nach dem Grundsatz ‚eher regeln als bauen‘ im Wesentlichen verkehrsorganisatorische und nur kleinere tiefbaulichen Maßnahmen in Frage kommen. Dabei kommt es darauf an, dass die einzelnen Maßnahmen zu einsichtigen und plausiblen Lösungen für die Verkehrsführung in den unterschiedlichen Straßenabschnitten führen, so dass sie auf breite Akzeptanz stoßen und Beachtung finden. Für die Realisierung dieser Maßnahmen, die im Verantwortungsbereich der Kommune liegen, sind frühzeitig ausreichende öffentliche Mittel evtl. auch zusätzliche Fördermittel des Landes, des Bundes und der EU einzuplanen. Um in größerem Umfang den parkenden Kraftfahrzeugverkehr der Anwohnerschaft aus dem öffentlichen Straßenraum herausnehmen zu können, sind Parkraumalternativen in der Wohngebietsnähe, die nach Entfernung, Ausstattung und Nutzungspreis bei den Anwohnern auf Akzeptanz stoßen, erforderlich. Dazu eignen sich besonders Quartiersparkplätze oder Parkhäuser als Quartiersgaragen, wo die Autos der Anwohner bevorzugt aufgenommen werden.

#### *4.3.5 Förderung einer autounabhängigen Mobilität*

Ein wesentlicher Gesichtspunkt bei der Realisierung des autoarmen Wohnens im Bestand sind Maßnahmen, die auf Quartiersebene beziehungsweise stadtweit mit einem teilarräumlichen Schwerpunkt in dem Wohnquartier ansetzen. Damit werden die Haushalte in ihrer Entscheidung für eine autounabhängige Lebensweise und gegen den individuellen Automobilbesitz im Haushalt unterstützt. Dazu zählen beispielsweise die Einführung preisvergünstiger Mietertickets, Verbesserungen im bestehenden ÖPNV-Angebot z.B. durch Einrichtung einer Quartiersbuslinie, Installation einer Car-Sharing-Station, Qualitätsverbesserungen der vorhandenen Fuß- und Radwegenetze, Bau von Fahrradabstellanlagen im privaten und öffentlichen Raum, Maßnahmen zur Mobilitätsinformation und Mobilitäts-

beratung im Gebiet oder Angebote für Mobilitätsdienstleistungen für eine autounabhängige Alltagsorganisation wie z.B. Heimlieferdienste.

#### **4.3.6     *Wohnungsvermietung an autofreie Haushalte***

Eine entscheidende externe Rahmenbedingung für den Projekterfolg ist eine erkennbare Nachfrage auf dem lokalen Wohnungsmarkt nach der Wohnform des autoarmen oder autofreien Wohnens, wie sie beispielsweise aus vorausgehenden Marktuntersuchungen oder dem aktiven Engagement einer entsprechenden Bürgerinitiative ablesbar sein kann. Ein entschlossen und offensiv vorgetragenes Marketingkonzept kann eine latent vorhandene stadtweite Nachfrage wecken und möglicherweise auf den konkreten Projektstandort lenken. Eine Wohnungsvermietung durch Wohnungsunternehmen, die darauf abstellt, autofreie Haushalte gezielt in zukünftig autofreien oder autoarmen Straßenabschnitten anzusiedeln, kann nur dann Erfolg haben, wenn eine nennenswerte Anzahl von Menschen generell am Neueinzug in ein künftig autoarm gestaltetes Wohngebiet und speziell in das bestehende Wohngebiet mit seinen ganz konkreten Standorteigenschaften (Lage im Stadtgebiet, Ausstattung, Image und so weiter) und Wohnbedingungen (z.B. Größe, Zuschnitt, Ausstattung, Mietpreise und so weiter) interessiert ist. Je geringer diese Nachfrage nach autofreiem oder autoarmes Wohnen speziell an dem konkreten Gebietsstandort und je größer die Wohnungsleerstände in der Stadt sind, desto schwieriger ist es, für ein auf ökonomischen Markterfolg angewiesenes Wohnungsunternehmen ein Projektkonzept zu vertreten, das sich unter diesen Bedingungen als wirtschaftlich risikoreich darstellt. Außerdem wird das Gewicht der Interessen der bereits im Gebiet lebenden oder neu zuziehenden autobesitzenden Haushalte an möglichst wenigen Beschränkungen für ihren selbst erzeugten Autoverkehr in ihrem Wohnumfeld um so größer, je weniger autofreie Haushalte ein solches autofreies oder autoarmen Wohnen nachfragen. Dann sind zwar verkehrsorganisatorische Maßnahmen gegen den gebietsfremden Durchfahrtsverkehr realisierbar, aber flächenhafte Verkehrsbeschränkungen des Anliegerverkehrs nur sehr schwer möglich.

#### **4.3.7     *Projektentwicklung im Stadterneuerungsprozess***

Die Entwicklung eines bestehenden von einem im üblichen Maße autogeprägten Wohngebietes zu einem autoarmen und perspektivisch sogar möglichst autofreien Wohngebiet funktioniert nur allmählich im Rahmen eines längerfristig und stufenweise angelegten Stadterneuerungsprozesses. Auch bei Folgeprojekten anderswo wird man sich auf mehrjährige Entwicklungsprozesse einzustellen haben. Sehr geduldig und mit langem Atem gilt es einerseits eine klare langfristige Vision zu verfolgen, eben das Leitbild eines Wohnstadtteils, wo Menschen ohne eigenes Auto wohnen und die Vorteile eines autofreien Wohnumfeldes geniessen können. Andererseits müssen, je nach sozialer Akzeptanz und

vorhandenen Ressourcen machbare, ganz konkrete pragmatische Schritte wie die Einrichtung eines kurzen autofreien Straßenabschnittes, die verkehrsorganisatorische Herausnahme des gebietsfremden Durchfahrtsverkehrs oder die Installation einer Car-Sharing-Station realisiert werden. Dabei ist es erforderlich, den jeweiligen Projektstatus, die Projektziele und die einzelnen Maßnahmen permanent zu reflektieren und nachzusteuern, so dass sich – bis auf die Vision und den grundsätzlichen prozesshaften Arbeitsansatz – das konkrete Projektdesign jeweils als Zwischenergebnis aus der laufenden Projektentwicklung ergibt. Dieser Planungsansatz entspricht dem Konzept des „Perspektivischen Inkrementalismus“ wie er im Rahmen des experimentellen Planungsansatzes der Internationalen Bauausstellung EmscherPark in den 90er Jahren im Ruhrgebiet entwickelt wurde. Als Realisierungseinstieg für das autoarme Wohnen im Bestand eignet sich im Sinne dieses experimentellen Vorgehens ein zeitlich befristeter Verkehrsversuch (§ 45 StVO), der abseits des üblichen Verwaltungsroutinehandelns die Erprobung innovativer Ansätze und die vergleichsweise schnelle Modifikation und Ergänzung ergriffener Maßnahmen erlaubt. Versuchselemente, die im Rahmen von Begleituntersuchungen als bewährt bewertet werden, können im normalen Geschäftsgang der Verwaltung verfestigt werden.

#### 4.4 Fazit

Insgesamt kann das Modellvorhaben „Autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle/Saale“ trotz einiger Abstriche als Erfolg gewertet werden. In dem Modellgebiet ist es gelungen, einen Stadterneuerungsprozess einzuleiten, der auf die Entwicklung eines autoarmen beziehungsweise langfristig möglicherweise sogar autofreien Wohngebietes ausgerichtet ist und die ersten Schritte dahin tatsächlich zu realisieren. Es ist gelungen, im Konsens der lokalen Projektpartner und im Einvernehmen mit der Anwohnerschaft ein flächendeckendes und differenziertes autoverkehrsreduziertes Wohnumfeldkonzept mit autofreien, autoarmen und verkehrsberuhigten Straßenabschnitten zu realisieren. Die damit verbundenen kleinräumigen Gewinne, insbesondere mehr Ruhe, mehr Verkehrssicherheit, bessere Luftqualität, mehr Raum für Grün, mehr Freiraum für den Aufenthalt der Erwachsenen im öffentlichen Raum und das Kinderspiel im Freien vor Ort sind heute bereits konkret erlebbar. Außerdem ist es gelungen, zwei zentrale Maßnahmen zur Förderung einer autounabhängigen Mobilität auf Quartiersebene umzusetzen: Ein spezielles ÖV-Mieterticket konnte angeboten und eine sehr erfolgreiche Car-Sharing-Station eingerichtet werden.

Die bis heute erreichte Schrittänge auf dem Weg zum autoarmen Wohnen ist noch nicht so groß wie anfangs erhofft. Die geplante aktive Wohnungsvermietungsstrategie vorrangig an autofreie Haushalte im Zuge der Wohnungsneuvermietung nach dem Abschluss der Gebäudesanierungen hat bisher kaum stattfinden können: Vor dem Hintergrund eines in ganz Halle praktisch zusammengebrochenen Wohnungsmarktes mit mehreren zehntausend leerstehenden Wohnungen kam das lokale Wohnungsunternehmen bei seiner Vermietungs-

tätigkeit zu keinem Zeitpunkt in die Situation, einen autofreien Haushalt einem autobesitzenden Mietinteressenten vorziehen zu können. Das Wohnungsunternehmen musste seine aufwändig sanierten, hochpreisigen Mietwohnungen unabhängig von diesem Auswahlkriterium an jeden ernsthaft Interessierten vermieten. Für die in Halle am autofreien Wohnen interessierten Haushalte war der Standort Johannesplatz in der südlichen Innenstadt mit seinem konkreten Wohnungsangebot nicht so attraktiv, dass sie in nennenswerter Zahl dorthin umziehen wollten.

Aus diesen Gründen gelang es bisher nicht, in größeren Straßenabschnitten überwiegend autofreie Haushalte anzusiedeln und den öffentlichen Raum dementsprechend autofrei zu gestalten. Der bisher abgepolierte, vollzeitig autofreie Straßenabschnitt ist zwar für die gesamte Verkehrsorganisation im Wohngebiet strategisch bedeutsam, aber in seiner flächenmäßigen Ausdehnung nur relativ klein. Verkehrsberuhigte und autoarme Straßenabschnitte, die den gebietsfremden Durchfahrtsverkehr unterbinden, konnten zwar eingerichtet werden, aber weitergehende Versuche, den Quell- und Zielverkehr der inzwischen dort lebenden autofahrenden Anwohnerschaft (Altbewohnerschaft und Neuzugezogene) zu Gunsten von höheren Wohnumfeldqualitäten teilräumlich oder zeitweilig zu beschränken, waren wegen des klaren Widerstandes der autofahrenden Anwohnerschaft am Johannesplatz nicht erfolgreich.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass der heute erreichte Status der relativ autoarmen Wohnumfeldgestaltung am Johannesplatz bei allen Beteiligten auf breite Akzeptanz stößt und deshalb voraussichtlich auch in dieser Form auf längere Sicht erhalten bleiben wird. Inwieweit zukünftig veränderte Rahmenbedingungen, insbesondere andere Verhältnisse auf dem hallensischen Wohnungsmarkt und die geplante Wiederinbetriebnahme des stillliegenden Parkhauses als Quartiersgarage neue Chancen für weitergehende Schritte hin zum autoarmen Wohnen am Johannesplatz eröffnen, ist offen.

Mit Blick auf seine verallgemeinerbaren Erfahrungen ist das Experiment am Johannesplatz als großer Erfolg zu bewerten: Das UBA-Modellvorhaben „Autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle/Saale“ demonstriert, dass die systematische Entwicklung autoärmer und perspektivisch autofreier Wohngebiete im Bestand in deutschen Großstädten zu Beginn des 21. Jahrhunderts in der Planungspraxis grundsätzlich möglich ist. Es belegt empirisch die für einen Projekterfolg maßgeblichen Schlüsselfaktoren und zeigt praktikable erste Schritte auf für den Einstieg in den dazu erforderlichen langfristigen Stadterneuerungsprozess. Das Modellvorhaben macht insgesamt Mut, gestützt auf die Erfahrungen in Halle, auch anderswo vergleichbare Projekte zum autofreien Wohnen im Bestand anzugehen.

## 5. Resümee

Mit dieser zusammenfassenden Übersicht entlang der Themenschwerpunkte Einkaufs- und Freizeitverkehr soll der Gesamtbeitrag des UBA-Modellvorhabens zu neuen Erkenntnissen über die Möglichkeiten einer umweltschonenderen Gestaltung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs deutlich werden.

### 5.1 Folgerungen für einen umweltschonenden Einkaufsverkehr

#### **Einzelhandelsentwicklung und Einkaufsmobilität in der Region**

Sie zeigt, dass die Ausgangssituation in der Untersuchungsregion Halle/Leipzig als typisch für die Verhältnisse in Ostdeutschland einzuschätzen ist. Insgesamt ist bis heute bereits ein erheblicher Verkaufsflächenüberbesatz aufgebaut worden. Sinkende Bevölkerungszahlen in den Kernstädten in Folge von Geburtenrückgängen, arbeitsplatzbezogener Fernmigration und wohnortbezogener Suburbanisierung, die heute bereits an massiven Wohnungsleerständen ablesbar sind, führen zu Kaufkraftverlusten, durch die sich die regionale Konkurrenz im Einzelhandel zusätzlich zu den ohnehin bundesweit stattfindenden Konzentrationsprozessen im Einzelhandel verschärft.

Diese derzeitige Sonderentwicklung in Ostdeutschland kann als Modell für Analysen, Strategien und Projekte für langfristig möglicherweise in ganz Deutschland unter Bedingungen der demographischen Schrumpfung und vor dem Hintergrund aktueller Diskussion über schrumpfende Städte für zu erwartende Anpassungsprozesse interpretiert werden.

#### **Umweltbilanz für Einzelhandelstandorte**

Das in ganz Deutschland einsetzbare Instrument Umweltbilanz kann planungsvorbereitend (z.B. bei Umweltverträglichkeitsprüfungen und Raumordnungsverfahren), konzeptionell-planerisch (z.B. bei der Flächennutzungsplanung oder bei kommunalen Einzelhandelskonzeptionen) oder informatorisch (z.B. im Rahmen des Öko-Audit von Einzelhandelsbetrieben) genutzt werden.

Die Ergebnisse der Pilotanwendung dieses neuen Instrumentes in Leipzig belegen zunächst wie erwartet, dass autoorientierte Einkaufszentren am Stadtrand (z.B. „Löwencenter“) und im Stadtumland (z.B. „Saalepark“) wesentlich höhere Umweltbelastungen im Einkaufsverkehr erzeugen als die Innenstadt als Einkaufsort. Besonders günstig schneiden Nahversorgungszentren ab, zu denen nur relativ kurze Einkaufswege zurückgelegt werden müssen und bei denen der Umweltverbund einen großen Stellenwert einnimmt.

Neu ist allerdings die Erkenntnis, dass sich die Innenstadt wegen der teilweise langen Anfahrtswege und des hohen Pkw-Anteils als ein weniger umweltschonender Einkaufsstandort darstellt als eingangs erwartet und dass umgekehrt das exemplarisch untersuchte

Einkaufszentrum in städtebaulich integrierter Lage in der Nähe der Wohnbevölkerung trotz einer großen Zahl angebotener Autoabstellplätze wegen des relativ hohen Anteils kurzer nicht-motorisierter Einkaufswege besser abschneidet als anfangs vermutet. Diese Befunde dürften in ihrer Struktur bundesweit verallgemeinerbar sein.

Für die Förderung eines umweltschonenden Einkaufsverkehr ergeben sich aus diesen Befunden drei teilräumlich differenzierte Handlungsstrategien:

- Umgang mit dem großflächigen Einzelhandel auf der Grünen Wiese,
- Förderung der Innenstadt als Einkaufsstandort und
- Entwicklung der Stadtteilzentren.

### **Strategien zum Umgang mit bestehenden großflächigen Einzelhandelseinrichtungen**

#### *Nachholende Urbanisierung*

Eine grundsätzlich vorstellbare, nachholende Urbanisierung kommt in Ostdeutschland wegen der dafür erforderlichen, aber nicht vorhandenen immensen Finanzressourcen und Bevölkerungspotenziale nicht in Frage. Ob in Wachstumsregionen in Westdeutschland genügend Ressourcen für eine solche Entwicklungsstrategie zur Verfügung stünden, wie eine solche Urbanisierungsstrategie zu realisieren wäre und wie dann die Umweltbilanz zu beurteilen wäre, bleibt im Rahmen dieses Modellvorhabens offen.

#### *Plafondierung und Rückbau*

Die Expertise hat gezeigt, dass die Möglichkeiten, nachträglich den Bestand eines genehmigten Einkaufszentrums bezüglich der Größe und Sortimente festzuschreiben oder planungsrechtlich neu zu ordnen, äußerst gering sind. Die Diskussion eines konkreten Untersuchungsfalles in Leipzig zeigt, dass beim „Einfrieren“ – der planungsrechtlichen Festschreibung des vorhandenen Bestandes an Einzelhandelsnutzungen und dem Ausschluss des übrigen Einzelhandels - oder bei der „Rückplanung“ – der Beschränkung des Einzelhandels auf nicht-zentrenrelevante Einzelhandelsnutzungen - oder beim kompletten Ausschluss aller Einzelhandelsnutzungen mit ganz erheblichen planungsrechtlich bedingten Entschädigungsansprüchen zu rechnen wäre. Je nach Überplanungsszenario ergeben sich allein für eine einzelne exemplarisch untersuchte Fachmarktagglomeration Entschädigungsforderungen in der Größenordnung von 5 bis 11,5 Millionen DM. Wegen dieser massiven finanziellen Konsequenzen scheiden offensiv planungsrechtlich vorgetragene Rückbau- oder Plafondierungsstrategien unter den spezifischen ostdeutschen Bedingungen der äußerst knappen öffentlichen Mittel als realisierbare Handlungsoption zur nachträglichen Korrektur für die einmal zugelassene Fehlentwicklung des Einzelhandels auf der Grünen Wiese auf absehbare Zeit aus.

Weil das Planungsrecht bundesweit gilt und weil auch in den meisten westdeutschen Städten und Regionen die öffentlichen Mittel knapp sind, muss dieser ernüchternde Befund

wohl als für ganz Deutschland gültig betrachtet werden. Offen bleibt, ob langfristig unter verschärftem Konkurrenzdruck und sinkender Kaufkraft Einzelhandelsstandorte auf der Grünen Wiese im Zuge des marktwirtschaftlichen Wettbewerbes brach fallen werden und dann mit relativ geringem Finanzaufwand genauso wie brach gefallene industrielle Altstandorte von der öffentlichen Hand aufgekauft und entschädigungsfrei planungsrechtlich neugeordnet werden können.

#### *Verlangsamung und Lenkung*

Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen, die das bundesdeutsche Planungsrecht setzt, – so kann aus den Forschungsergebnissen gefolgert werden – muss als einzige realisierbare Strategie die Verlangsamung und Lenkung des bisher immer noch ungedämpften Zuwachses an Standorten des großflächigen Einzelhandels ohne Eingriffe in den genehmigten Bestand eingeschätzt werden. Dazu gilt es vor allem im Rahmen der Landespolitik (z.B. Innenstadtförderungsprogramme) und in der Stadtplanung, die Innenstädte als relativ umweltverträgliche Einkaufsstandorte zu entwickeln, sie als Alternative zur Grünen Wiese zu stärken und im Rahmen der regionalen Kooperation (z.B. mit regionalen Einzelhandelskonzepten oder in der Regionalplanung) weitere Neuansiedlungsvorhaben auf integrierte Standorte zu lenken, die eine umweltschonendere Einkaufsmobilität fördern.

### **Ansatzpunkte zur Förderung der Innenstadt als Einkaufsstandort**

#### *Vermarktung von Standortchancen*

Das neue Einkaufszentrum im Hauptbahnhof Leipzig wird nicht nur als ökonomisch erfolgreich und als positiver Imageträger für das gesamte Leipziger Zentrum gewürdigt, sondern auch seine sehr gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV aus der Region, speziell mit der Bahn, wird als ökologisch vorteilhaft im Einkaufsverkehr herausgestellt. Um diese objektiv vorhandene Standortqualität besser zu vermarkten, wird ein Ausflugsticket für den Familien-einkauf für das regionale Einzugsgebiet des Leipziger Hauptbahnhofs vorgeschlagen, das offensiv beworben werden sollte (Erreichbarkeitsmarketing).

#### *Aufbau einer autoarmen Innenstadt*

Die in ersten Komponenten umgesetzte Strategie (z.B. automatisch und personell kontrollierte Zufahrtsbeschränkungen, Stellplatzangebote in Parkhäusern und Tiefgaragen am Rand der Innenstadt, Tempolimit 20 km/h im übrigen Innenstadtnetz) wird als zielführend für eine umweltschonendere Einkaufsmobilität in die City bewertet und unterstützt. Als weitere Handlungsschwerpunkte wurden identifiziert: Die Einrichtung ebenerdiger Querungsmöglichkeiten der Innenstadtringstraßen für Fußgänger, die Verbesserung der Fahrradzufahrten in die City und die verträgliche Führung des Radverkehrs in der autoarmen City im Zweirichtungsverkehr sowie die Erhaltung der oberirdischen Buserschließung der City zusätzlich zu der geplanten unterirdischen Cityanbindung an die S-Bahn.

Über die einzelnen Leipziger Besonderheiten hinaus werden diese strategischen Handlungsansätze als prototypisch für die Stärkung der umweltschonenden Einkaufsmobilität in die City auch in anderen deutschen (Groß-)Städten angesehen. Außerdem wurden im Sinne eines „Erreichbarkeitsmarketings“ verschiedene Maßnahmen zur verbesserten Erreichbarkeit der City für den Umweltverbund mit den lokalen Akteuren erfolgreich diskutiert, so dass einige Elemente bereits umgesetzt wurden.

### **Entwicklung der Stadtteilzentren als Einkaufsorte der kurzen Wege**

#### *Aufbau integrierter Stadtteilzentren*

Die neu entwickelten Leipziger Stadtteilzentren in integrierten Lagen scheinen offenbar wirtschaftlich tragfähig zu sein und weisen trotz vieler Autoabstellplätze in Tiefgaragen oder Parkhäusern einen beachtlich hohen Anteil des Umweltverbundes im Einkaufsverkehr auf. Mehr als die Hälfte aller Kunden (54%) des exemplarisch untersuchten Allee-Centers in Leipzig-Grünau kommen dorthin zu Fuß oder mit dem Rad. Bei den Kunden aus dem direkten Grünauer Einzugsbereich trifft dies sogar auf über drei Viertel (77%) zu.

Weil hier die ökonomische und die ökologische Funktionstüchtigkeit belegt werden kann, wird empfohlen, derartige neue Zentrenprojekte auch anderswo zu verfolgen. Die planerische MIV-Affinität bei einem gleichzeitig hohen Anteil des Umweltverbundes ist ein Hinweis an Planer und Investoren, die Dimensionierung der Stellfläche und die Anzahl von Stellplätzen zu überdenken und statt dessen Ressourcen in die standortbezogene nachfragegerechte Entwicklung von Fuß- und Radwegenetz zu verlagern.

#### *Bestandsverbesserung von Nahbereichszentren*

Am „Lindenauer Markt“ wurde im Dialog mit der Stadt und der lokalen Einzelhändlerschaft Vorschläge zur Bestandsverbesserung und Förderung der umweltschonenden Einkaufsmobilität entwickelt, insbesondere eine verbesserte Gestaltung des öffentlichen Raumes als Einkaufsumfeld für Fußgänger, die Förderung des Einkaufens mit dem ÖPNV (hier mit der Straßenbahn) und die überbetriebliche, gemeinsame Vermarktung des Einzelhandelsstandortes. Diese Handlungsstrategien werden für diesen Zentrentyp als generell übertragbar für ganz Deutschland angesehen.

#### *Ergänzende Maßnahmen in Wohngebieten*

Ergänzend zu den Untersuchungen in Leipzig wurden in dem halleschen Teilprojekt für den innenstadtnahen Modellstadtteil („Johannesplatz“) zahlreiche kleinteilige, kostengünstige und schnell realisierbare Vorschläge zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Geschäfte in dem Wohngebiet bzw. seinem näheren Umfeld mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes entwickelt. Diese Vorschläge sind sehr praxisnah ausgerichtet und können für das Gebiet in Halle unmittelbar umgesetzt werden. In ihrer Struktur sind sie auch auf vergleichbare innerstädtische bzw. innenstadtnahe Wohngebiete in Ost- und Westdeutschland übertragbar.

Versuche, für das Wohngebiet Bringdienstleistungen für eingekauft Waren aufzubauen und damit das Einkaufen mit dem Umweltverbund zu erleichtern, sind allerdings am mangelnden Interesse potenzieller Geschäftspartner im Handel und an zu geringer lokaler Nachfrage der Wohnbevölkerung in dem Modellgebiet gescheitert. Damit kann aber noch nicht beurteilt werden, inwieweit dies auf die speziellen lokalen Gegebenheiten zurückzuführen ist, ob der Einzugsbereich eines Wohnstadtteils für die Rentabilität von Bringdienstangeboten zu klein ist oder ob der Markt für solche Bringdienstleistungen gegenwärtig generell noch sehr begrenzt ist.

## **5.2 Folgerungen für einen umweltschonenden Freizeitverkehr**

### **Freizeitmobilität in Leipzig**

Die überschlägige Analyse der Umweltbeeinträchtigungen einzelner Freizeitaktivitäten bestätigt zunächst einige erwartbare Einschätzungen. Zum Beispiel erzeugen Tagesausflüge sowie Besuche von Freunden und Bekannten oder von Verwandten vergleichsweise sehr hohe Umweltbeeinträchtigungen. Diese Freizeitaktivitäten werden von vielen Menschen vergleichsweise häufig und/oder über relativ weite Distanzen unter starker oder sehr starker Nutzung des motorisierten Individualverkehrs durchgeführt. Andererseits ergeben sich auch einige überraschende Befunde: Zum Beispiel wird der Einkaufsbummel in der Innenstadt im Vergleich als mittelstark umweltbelastende Freizeitaktivität eingeschätzt, weil er von vielen Menschen recht häufig ausgeübt wird (von 47% der Wohnbevölkerung mindestens ein- bis zweimal im Monat) und dafür insbesondere der ÖPNV genutzt wird (45% Verkehrsmittelanteil), der durchaus auch Umweltbelastungen erzeugt.

Weil die empirischen Befunde zur Freizeitmobilität in Leipzig von Befragungsergebnissen einer vergleichbaren Haushaltsbefragung in Halle/Saale gestützt werden, werden die Analysen und die daraus abgeleiteten konzeptionellen Hinweise als auf andere (ostdeutsche) Städte übertragbar eingeschätzt.

### **Förderung umweltschonender Freizeitmobilität im Wohnquartier**

In dem bestehenden innenstadtnahen Wohngebiet in Halle ist es, trotz sehr schwieriger Umsetzungsbedingungen in einem Forschungsfeld in dem bislang keine Erkenntnisse vorlagen, erstmals in Deutschland gelungen, ein kleinteilig differenziertes und flächenhaftes Wohnumfeldkonzept als „autoarmes Wohnen im Bestand“ mit autofreien, autoarmen und verkehrsberuhigten Straßenabschnitten zu realisieren, das die Umweltbeeinträchtigungen des Kraftfahrzeugverkehrs (Lärm, Abgase, Flächeninanspruchnahme, Verkehrsunfallrisiko, Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität) entscheidend reduziert und die Wohn- bzw. Wohnumfeldqualität erheblich verbessert. Die dadurch stärkere Nutzung des direkten

Wohnumfeldes für Spazierengehen und Aufenthalt ist in ersten Analysen direkt nach Umsetzung der Maßnahmen bereits nachweisbar.

Außerdem ist es gelungen für die Wohnbevölkerung ein preisvergünstigtes Mieterticket für den ÖPNV zu entwickeln und anzubieten und eine stark nachgefragte Car-Sharing-Station zu installieren, so dass eine umweltverbundorientierte Mobilitätsorganisation gerade auch im Freizeitverkehr erleichtert wird. Damit wurde das räumliche Konzept des autoarmen Wohnumfeldes erfolgreich und für Bestandsgebiete erstmalig mit einem haushaltsbezogenen Konzept des autofreien Lebens bzw. der autounabhängigen Mobilitätsorganisation verknüpft. Zusätzlich wurden mehrere praxisnahe, schnell und preiswert realisierbare Schlüsselprojekte zur Förderung eines umweltschonenderen Freizeitverkehrs mit Maßnahmen auf Quartierebene entwickelt, die im Weiteren von den lokalen Akteuren realisiert werden können. Im Mittelpunkt steht die Förderung des Fahrradverkehrs z.B. durch verbesserte Fahrradrouten und Installation von qualifizierten Fahrradabstellanlagen.

Die bisher erreichten Ergebnisse des Modellvorhabens in Halle demonstrieren erstmals für Bestandsgebiete, dass und wie es auch unter schwierigen lokalen Bedingungen möglich ist, erfolgreich Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung und zur Förderung der autounabhängigen Mobilität zu realisieren, die als „Autoarmes Wohnen im Bestand“ das klassische Repertoire der flächenhaften Verkehrsberuhigung weiter entwickeln und einen umfassenden verkehrsbezogenen Stadterneuerungsprozess auf Quartierebene einleiten. Dieser Nachweis wird als verallgemeinerungsfähig für alle bestehenden innerstädtischen Wohngebiete in Deutschland eingeschätzt und macht Mut, auch anderswo vergleichbare und auf die lokalen Verhältnisse angepasste Bestandsverbesserungsprojekte anzugehen. Zur Erhöhung städtischer Lebensqualität sollten Sanierungsvorhaben prinzipiell mit dem Leitgedanken einer autoarmen Stadt(teil)entwicklung angelegt werden.

### **Die Innenstadt als Freizeitstandort**

Ein zentrales Ergebnis der Analysen zu den vorhandenen Freizeitangeboten in der City ist die Erkenntnis, dass die Innenstadt in der Tat ein sehr bedeutender Freizeitstandort ist – gewissermaßen ein großes und kompaktes, aber kleinteilig und dezentral organisiertes „Urban Entertainment Center“. Die bisher in der Fachdiskussion einseitig verkürzte Sichtweise auf die City mit der Leitfunktion Handel muss deshalb in Richtung auf ein integriertes Verständnis der Innenstadt als Einkaufs- und Freizeitstandort korrigiert werden. Bei der räumlichen Fortentwicklung der City und der innenstadtbezogenen Verkehrsplanung sollte dieses erweiterte integrierte Leitbild zukünftig beachtet werden.

Es wurden am Beispiel von Leipzig auch die Mobilitätsauswirkungen von Events anhand eines Kneipenfestivals untersucht, dabei konnte die Bedeutung und der Erfolg von Kombitickets festgestellt werden.

Für Maßnahmen zur Förderung eines umweltschonenden Freizeit- (und Einkaufs)verkehrs in die City lässt sich aus der Leipziger Passantenbefragung, welche die Nachfragesicht widerspiegelt, festhalten, dass Konzepte, die den Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt unterstützen, von der Bevölkerung positiv gewertet werden und damit eine konsequente Umsetzung ermöglichen und erfordern. Der ÖPNV ist bereits heute das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel beim Innenstadtbesuch: Die Hälfte der Befragten kommt mit dem ÖPNV in die City, gut ein Drittel mit dem MIV und 15 Prozent zu Fuß oder mit dem Rad. Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV (Radialnetz in die City mit im Stadt durchschnitt höchsten Fahrtakten) kann im Wochenend- und Abend- bzw. Nachtverkehr noch verbessert werden. Sie sollte aber – so die als „Erreichbarkeitsmarketing“ neu formulierte Handlungsstrategie – stärker als bisher offensiv zielgruppenspezifisch und positiv vermarktet werden. Dazu ist eine stärkere Abstimmung und Kooperation zwischen den unterschiedlichen Akteuren der Innenstadtentwicklung erforderlich.

Die für die Leipziger City erarbeiteten Analysen und Handlungsempfehlungen zur Förderung eines umweltschöneren citybezogenen Freizeitverkehrs werden in ihrer Struktur als verallgemeinerungsfähig für alle Innenstädte in deutschen (Groß-)Städten angesehen.

### **Freizeitgroßeinrichtungen – Zum Beispiel Diskotheken**

Die Befragungsergebnisse zur Freizeitmobilität in Leipzig zeigen, dass Freizeiteinrichtungen wie Kinos, Theater oder Diskotheken nur von einem verhältnismäßig kleinen Teil der Wohnbevölkerung, also ganz bestimmten Zielgruppen, gelegentlich genutzt werden. Diskotheken werden zum Beispiel von nur 9 Prozent der Befragten einmal bis zweimal im Monat besucht. Deshalb haben solche Freizeiteinrichtungen relativ große Einzugsbereiche und erzeugen dementsprechend viel Verkehr, der über relativ weite Distanzen vorwiegend als motorisierter Individualverkehr realisiert wird. Sie existieren im Stadtgebiet nur in begrenzter Anzahl und sind punktgenau lokalisierbar. Damit eignen sie sich besonders für aktivitätszielorientierte Strategien zur umweltschonenden Gestaltung der auf sie gerichteten Freizeitmobilität.

Die Besucherbefragung an den beiden unterschiedlichen Diskothekenstandorten zeigt, dass sich das jüngere Besucherpublikum (vorwiegend 18-25 Jahre, nur teilweise auch „30+“) hinsichtlich ihrer Freizeitgewohnheiten und ihren Mobilitätsorientierungen in verschiedene Cluster unterscheiden lässt. Gut die Hälfte steht dem ÖV durchaus offen (30 %) oder relativ offen (24%) gegenüber, der Rest lehnt den ÖV mehr oder weniger stark ab. Wie zu erwarten, erzeugt die Diskothek in der Peripherie bei ihrem Publikum fast nur Autoverkehr (97% MIV, 3% Umweltverbund), während bei der Diskothek in der Innenstadt der Autoanteil viel geringer ist (57% MIV, 30% ÖPNV, 13% Fuß/Rad). Die Besucher der peripheren Diskothek verursachen einen 2,4 mal so großen Verkehrsaufwand wie die der innerstädtischen Vergleichseinrichtung.

Auf der Grundlage der Analyseergebnisse werden aus dem Themenbereich des Mobilitätsmanagements Handlungsempfehlungen vorgeschlagen, das in Leipzig vorhandene Nachtbusangebot in die städtischen Randbereiche auszudehnen, mit einem Nacht-Anrufsammeltaxi sowie einem speziellen Disko-Bus-Angebot zu ergänzen und die Kooperation mit dem nächtlichen DB-Schienenverkehr zu verbessern. Die infrastrukturellen Verbesserungen sollten mit geeigneter Werbung und Tarifangeboten zielgruppenspezifisch vermarktet werden. Angebote zur Information (z.B. Mobilitätszentralen) und Organisation (z.B. Mobilitätsmanagement) können zusätzlich Impulse geben, die auf Großfreizeiteinrichtungen bezogene Freizeitmobilität umweltschonender zu gestalten.

Die nach Standorttyp differenzierten Analysen und Handlungsempfehlungen werden als verallgemeinerbar für vergleichbare Diskothekenstandorte in ganz Deutschland eingeschätzt.

### **Naherholung der kurzen Wege im Stadtgebiet – Zum Beispiel Kleingärten**

Die Befragungsergebnisse zur Freizeitmobilität in Leipzig bestätigen, dass gut ein Viertel der Befragten (26%) einen Kleingarten besitzt und diesen vergleichsweise recht häufig aufsucht.

Die Befragung der Gartenfreunde zu ihrem Verkehrsverhalten zeigt, dass der hohe Zeitaufwand der Kleingartenaktivitäten einen erheblichen Anteil der gesamten verfügbaren Freizeit bindet – insbesondere der außerhäusig verbrachten Freizeit – und zu einer Substitution entfernungsintensiver und verkehrserzeugender Tagesausflüge durch die Nahraumaktivität Kleingartennutzung führt. Damit wird das hohe Verkehrsvermeidungspotenzial und die bislang oft unterschätzte Bedeutung von Kleingärten für eine umweltfreundlichen Naherholung sowie die Notwendigkeit einer aktiven Förderung der wohngebietsnahen Kleingartenkultur in der Stadtentwicklungsplanung deutlich.

Außerdem zeigen die Befragungsergebnisse, dass der Anteil des Umweltverbundes bei der Verkehrsmittelnutzung für den Weg zu und vom Kleingarten insgesamt erfreulich hoch liegt und wie erwartet entscheidend vom Standort abhängt: Den peripheren Kleingartenstandort sucht knapp die Hälfte der Befragten mit dem Umweltverbund auf (Rad: 30%; Fuß: 13%, ÖPNV: 3%), 54 Prozent kommen mit dem Auto. Die städtebaulich integrierte Kleingartenanlage wird demgegenüber von drei Vierteln der Befragten mit dem Umweltverbund aufgesucht (Rad: 12,5%; Fuß: 37,5%, ÖPNV: 25%) während nur 25 Prozent mit dem Auto anfahren. Die vergleichsweise kurzen Wege, das gute ÖV-Netz und die günstigen Fuß- und Radverbindungen fördern hier besonders die Nutzung des Umweltverbundes. Städtebaulich integrierte, wohngebietsnahe Kleingartenstandorte wirken sich damit vorteilhafter auf die Umweltbilanz der Kleingärtnermobilität aus als peripher gelegene.

Auf der Grundlage dieser und weiterer umfangreicher Analyseergebnisse wurden in Zusammenarbeit mit lokalen Kleingartenexperten einige allgemeine sowie anlagenspezifische Strategien und kleinteilige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrsmittelanteile im Umwelt-

verbund erarbeitet. Die Umsetzungsphase war allerdings von einem sehr zurückhaltenden Interesse von Seiten der Kleingartenfreunde und ihrer Vertreter geprägt, weil diese keine Probleme und keinen Handlungsbedarf zur veränderten Organisation ihrer Mobilität erkennen. Es konnten einige Informationsveranstaltungen (Präsentation aktueller Fahrradtechnik, Besuch des LVB-Infomobils in der Kleingartenanlage) durchgeführt werden, die in den beiden Kleingartenanlagen auf sehr unterschiedliche Resonanz stießen. Die Erfolgsaussichten von Maßnahmen zur umweltschonenderen Organisation der Kleingärtnermobilität müssen also zurückhaltend beurteilt werden und hängen im Wesentlichen davon ab, ob es gelingt, ein Problemverständnis bei den Kleingartenfreunden zu gewinnen. Die Prozessbegleitung hat die Arbeit der Stadtverwaltung (Grünflächenamt) und des Stadtverbandes der Kleingärtner für den Aspekt der umweltschonenden Freizeitmobilität bei Kleingärten sensibilisiert.

Die nach Kleingartenstandorttyp differenzierten Analyseergebnisse, Handlungsstrategien und Erfahrungen zu den Umsetzungschancen werden als verallgemeinerbar auf vergleichbare Kleingartentypen in ganz Deutschland eingeschätzt.

### **Naherholung der kurzen Wege in der Region – Zum Beispiel Tagesausflugsziele**

Die Befragungsergebnisse zur Freizeitmobilität in Leipzig zeigen, dass Tagesausflüge besonders stark umweltbelastende Freizeitaktivitäten sind. Tagesausflüge werden von gut einem Viertel der Befragten (28 %) mindestens ein- bis zweimal im Monat unternommen, sind sehr entfernungs- und damit verkehrsintensiv (die Ausflugsziele liegen zu drei Vierteln im Umland von Leipzig oder noch weiter entfernt) und werden zu fast 80 Prozent mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt.

Im Ergebnis ist nun der Cospudener See, der nur eine halbe Fahrradstunde von der Leipziger Innenstadt liegt, im aktuellen Leipziger Fahrradstadtplan verzeichnet und als Teil des Grünen-Ring-Radwanderweges ausgeschildert. Am Cospudener See wurde ein Mietrad-System für jedermann mit insgesamt 120 Mietfahrrädern eingerichtet und am nahegelegenen Bahnhof Markkleeberg ist die Kombination von Fahrrad und Bahn bereits heute möglich und soll künftig noch weiter verbessert werden. Der gesamte Landschaftspark ist im Inneren autofrei gehalten und bietet Linienbusse der LVB, Fahrgastschiff und Pferdekutschen als autounabhängige Mobilitätsalternativen; ein Shuttlebus verbindet Parkplatz und Strand. Der Cospudener See wird inzwischen von Badegästen und Naherholungssuchenden stark frequentiert und findet in der Öffentlichkeit und den Medien eine sehr positive Resonanz.

Aus der Leipziger Haushaltsbefragung, in der gezielt nach der Besuchshäufigkeit und der Verkehrsmittelnutzung für das Tagesausflugsziel Cospudener See gefragt wurde, wird ersichtlich, dass drei Viertel Bewohner im Leipziger Westen den neuen See bereits kennen und etwa jeder siebte Befragte regelmäßig den See als relativ wohnortnah gelegenes Ausflugsziel besucht, und zwar überwiegend mit den Fahrrad. Damit wird belegt, dass es gelungen ist, den Cospudener See als ein attraktives Naherholungsziel zu entwickeln, das gut

und auf relativ kurzen Wegen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erreicht werden kann und das somit dazu beiträgt, umweltbelastenden Autoausflugsverkehr über weite Distanzen umweltschonender zu substituieren und im regionalen Maßstab Freizeitverkehr zu vermeiden.

Die im Modellprojekt Cospudener See neu gewonnenen Erkenntnisse über die Chancen zur Schaffung von Tagesausflugszielen als Publikumsmagneten mit lokalem Einzugsbereich, die einen relativ umweltschonenden Freizeitverkehr erzeugen, werden als verallgemeinerbar für andere am Stadtrand oder im näheren Stadtumland neu anzulegende Badeseen eingeschätzt. Besonders für die weiteren noch geplanten Seen in den ehemaligen Braunkohletagebaugebieten in ganz Mitteldeutschland und speziell im Leipziger Südraum hat der Cospudener See eine wichtige Vorbildfunktion.

### **Regionales ÖPNV-Marketing im Freizeitverkehr**

Im Einzelnen werden für folgende Handlungsfelder Empfehlungen gegeben:

- verbesserte Verknüpfung von Fahrrad und SPNV, insbesondere durch die kostenlose Fahrradmitnahme im regionalen Ausflugsverkehr,
- bessere Informationen über regionale Freizeitziele und ihre ÖPNV-Erreichbarkeit durch den im Aufbau befindlichen regionalen Verkehrsverbund (MDV) in Form von Fahrplanheften, einem regionalen Freizeitführer „Autofrei mobil“, einer computergestützten Fahrplanauskunft und so genannter „Fahrplankarten“ (Landkarten für den ÖPNV mit starkem Freizeitbezug),
- Aufbau von Mobilitätszentralen für eine umfassende Mobilitätsberatung, insbesondere unter Nutzung und Stärkung vorhandener Bahnhöfe in der Region,
- Entwicklung und touristische Vermarktung von Autofrei-Events (z.B. als Aktionstag „Halle/Leipzig-Marathon für jedermann“ oder „Saale-Unstrut - Autofrei toTal“),
- Erweiterung der regionalen Handlungsebene in Entsprechung zur räumlichen Verteilung der attraktiven Freizeitziele und der tatsächlichen Aktionsräume der Bevölkerung im Tagesausflugsverkehr über den bisher beschränkten Handlungsräum des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes hinaus.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einem regionalen ÖPNV-Marketing werden als für alle deutschen Großstadtregionen mit Verkehrsverbünden verallgemeinerbar eingeschätzt

## 5.3 Gesamteinschätzung der Ergebnisse des Forschungsvorhabens

Insgesamt erbrachte das Forschungsvorhaben in allen Teilprojekten wichtige neue Erkenntnisse über die Chancen zur Förderung eines umweltschonenderen Einkaufs- und Freizeitverkehrs, die den Forschungsaufwand rechtfertigen. Die exemplarisch an der Modellregion Halle/Leipzig anhand von thematischen Fallstudien erarbeiteten Ergebnisse werden im Wesentlichen als für alle deutschen Großstädte verallgemeinerungsfähig eingeschätzt. Im einzelnen wurden (zum Teil übertragbare) empirische Grundlagen zum Einkaufs- und Freizeitverkehr erarbeitet, methodische Grundlagenforschung (Umweltbilanz) und Praxistests (Autoarmes Wohnen im Bestand) betrieben sowie Praxiserfahrungen für eine umweltschonendere Mobilitätsentwicklung untersucht und Experimente beziehungsweise Modellrechnungen (Entschädigungsfragen) durchgeführt.

Die empirisch fundierten Analysen zur Einkaufs- und Freizeitmobilität ermöglichen ein neues und wesentlich differenzierteres Verständnis dieses bislang häufig unterschätzten und vernachlässigten Teils des Verkehrsgeschehens, das erheblich zu den verkehrsbedingten Umweltbeeinträchtigungen beiträgt. Sie erlauben, die zielsichere Formulierung wirkungsvoller Handlungsstrategien zur Förderung eines umweltschonenderen Einkaufs- und Freizeitverkehrs. Die neu entwickelte Analysemethode der Umweltbilanz für Einzelhandelsstandorte begründet, die notwendige planerische Aufmerksamkeit für die Entwicklung der Innenstädte und Stadtteilzentren als diejenigen Geschäftsstandorte, die im Vergleich zum großflächigen Einzelhandel auf der Grünen Wiese eine relativ umweltschonende Gestaltung des Einkaufsverkehrs begünstigen. Diese Grundorientierung auf die in der Tat auch erfolgreich mögliche Förderung solcher verkehrsaufwandsvermeidender und vom MIV auf den Umweltverbund verkehrsverlagernder Standortstrukturen ist um so wichtiger, als es auf absehbare Zeit wohl keine praktikablen planerischen Möglichkeiten gibt, die Fehlentwicklung des großflächigen Einzelhandel auf der Grünen Wiese zu korrigieren - wie die dazu durchgeführten Analysen und Modellrechnungen klar machen.

Die verschiedenen Teilvorhaben machen auch deutlich, dass es auf allen räumlichen Bezugsebenen einer Stadtregion vielversprechende Möglichkeiten gibt, durch positive Planungsstrategien einen umweltschonenden Einkaufs- und Freizeitverkehr zu fördern. In bestehenden innerstädtischen Wohngebieten bietet das „Autoarme Wohnen im Bestand“ realistische Chancen, das direkte Wohnumfeld für die Nahbereichserholung spürbar zu verbessern und die autounabhängige Organisation der Einkaufs- und Freizeitmobilität zu unterstützen - das beweist das entsprechende Modellvorhaben in Halle. Besondere Chancen für den umweltverbundorientierten Einkaufs- und Freizeitverkehr bieten die Innenstädte, die nach den neuen Forschungsergebnissen als herausragende Orte des Handels und der Freizeitgestaltung und nicht zuletzt der kulturellen Aktivitäten integrativ verstanden und behandelt werden müssen.

Großfreizeiteinrichtungen wie Diskotheken, die auf innerstädtischen Standorten wesentlich weniger Verkehrsaufwand als in der Peripherie erzeugen, bieten durchaus Chancen mit angemessenen und zielgruppenspezifisch vermarktetem ÖV-Konzepten einen gewissen Anteil der auf diese punktuellen Standorte gerichteten Freizeitmobilität vom Auto auf den umweltschonenderen ÖV zu verlagern. Kleingartenanlagen im gesamten Stadtgebiet sollten in der Stadtentwicklung stärker gefördert werden, weil sie ein wichtiges Potenzial zur Substitution einer entfernungsintensiven durch eine erfahrungsintensive, natur-orientierte Freizeitmobilität im Nahraum bieten, wobei die Verkehrsumweltbilanz bei Kleingärten an integrierten Standorten noch günstiger ausfällt als an peripher gelegenen. Attraktive Ausflugsziele in Stadtnähe – so belegt die Fallstudie Cospudener See – sind ebenfalls in der Lage umweltbelastenden Tagesausflugsverkehr über weite Distanzen zu ersetzen, dadurch Verkehr zu vermeiden und den dann eher nahraumbezogenen Freizeitverkehr mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu gestalten. Im regionalen Kontext können vor allem verbesserte ÖPNV-Informationen und verbesserte Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Rad und SPNV dazu beitragen, mehr Ausflugsverkehr umweltschonend mit Bussen und Bahnen zu organisieren.

In der Laufzeit des Gesamtforschungsprojektes gelang es in enger Kooperation mit den jeweiligen lokalen Akteuren im Jahr 2000 in drei Teilverhaben neuartige, mehr oder weniger weitgehende modellhafte Maßnahmen erfolgreich zu realisieren. Dazu war jeweils ein erheblicher Aufwand zur Planungskommunikation erforderlich. In den zwei Leipziger Modellkleingartenanlagen „Dr. Schreber“ und „Gartenfreunde Südwest“ wurden einige Marketingveranstaltungen für den Umweltverbund (Fahrrad und ÖPNV) durchgeführt, der Cospudener See im Leipziger Südwesten wurde mit einer sehr umweltverbundorientierten Verkehrserschließung als Expo-2000-Projekt eröffnet und in dem Modellgebiet am Johannesplatz in Halle/Saale wurden als Einstieg in einen langfristig angelegten Stadterneuerungsprozess die ersten Stufen des „Verkehrsversuches autoarmes Wohnen im Bestand“ verwirklicht.

Insgesamt wird das Forschungsvorhaben also seiner Anlage als Modellvorhaben mit einem Schwerpunkt auf der Umsetzungsforschung gerecht. Die lokalen Rahmenbedingungen und die extern definierte Zeitdynamik (z.B. der stringente Zeitplan zur Gebäudesanierung am Johannesplatz oder für die Expo-2000-Präsentation des Cospudener Sees) und die jeweiligen Eigeninteressen und Handlungsmöglichkeiten der Kooperationspartner bestimmen jeweils maßgeblich die Schrittweite der im Einzelnen erreichten Erfolge.

Alle realisierten Maßnahmen haben in den Modellgebieten lokal nachweisbare, ganz konkrete Verbesserungen erbracht und rechtfertigen damit die engagierte Unterstützung der lokalen Kooperationspartner.

Darüber hinaus haben aber alle drei Projekte zu wesentlichen neuen Forschungserkenntnissen hinsichtlich der Wirksamkeit und vor allem der Realisierbarkeit der einzelnen

Ansätze geführt. Teilweise wurden Eingangsvermutungen durchaus bestätigt, z.B. zu den verkehrlichen Konsequenzen der jeweils untersuchten Standorte. Teilweise ergaben sich aber auch überraschende Ergebnisse, z.B. die sehr verhaltene Akzeptanz der Konsumenten (sei es die Wohnbevölkerung am Johannesplatz oder die Kleingartenfreunde in Leipzig) hinsichtlich neuer Dienstleistungsangebote zur Erleichterung einer autounabhängigen Mobilitätsorganisation.

In den drei Modellvorhaben wurden alle entwickelten Ideen einem Machbarkeitstest unterzogen. Einerseits mußten damit so manche vielversprechenden Ansätze verworfen werden, die anderswo, unter möglicherweise günstigeren lokalen Bedingungen, chancenreich sein können. Andererseits können aber nun auf der Grundlage der tatsächlich erfolgreich realisierten Maßnahmen belegbare Empfehlungen („was geht – was geht nicht?“) für vergleichbare Projektansätze anderenorts gegeben und Schlüsselfaktoren des Erfolges herausgearbeitet werden. Diese empirisch fundierten Erkenntnisse zur Machbarkeit sind als noch weitaus wichtiger einzuschätzen als die lokal realisierten kleinteiligen Einzelmaßnahmen und Verbesserungen. Die Grundkonzeption der Modellprojekte als eine unter Praxisbedingungen lernende Forschungsstrategie hat sich bewährt.

In allen drei Modellprojekten hat der enge Dialog, das gemeinsame Suchen nach realisierbaren und tragfähigen Verbesserungsmöglichkeiten das Bewusstsein der örtlichen Projektpartner für das Anliegen eines umweltschonenden Einkaufs- und Freizeitverkehrs nachhaltig sensibilisiert, so dass in Zukunft von ihnen eigenständige Impulse und Initiativen in diesen Handlungsfeldern erwartet werden können. An den Projektstandorten am Johannesplatz in Halle und am Cospudener See in Leipzig sind zusätzlich die bleibenden materiellen Veränderungen als nachhaltige Erfolge der Modellvorhaben zu besichtigen, so dass die interessierte Öffentlichkeit und die Fachwelt sich ergänzend zu den Forschungsberichten vor Ort und in Gesprächen mit den lokalen Partnern ein eigenes Bild der jeweiligen Ansätze machen können.

Insgesamt sind von diesen in der Praxis erprobten Modellprojekten wesentliche Impulse für die Entwicklung vergleichbarer Projekte in anderen deutschen Städten zu erwarten – sie werden als anschauliche Vorbilder wirken.

## Literatur

- Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Leipzig: Statistisches Jahrbuch 2000
- Amt für Wohnungswesen der Stadt Leipzig: Jahresbericht 1999
- Behn, O.; Friedrichs, J.; Kirchberg, V. (1989): Die City von Wolfsburg: Bedeutung und Bewertung eines jungen Stadtzentrums. Frankfurt; New York
- Bergmann, A. (1997): Auswertung der SrV-Einkaufsdaten für Halle und Leipzig; im Auftrag der Planersocietät; unv. Manuskript. Dortmund, Dresden
- BfLR – Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung (1995): Großflächige Einzelhandelseinrichtungen in den neuen Ländern, Arbeitspapiere Nr. 7/1995. Bonn
- BfLR – Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung (1997): ExWoSt-Informationen zum Forschungsfeld „Zentren“ Nr. 20.4. Bonn
- Birk, H.-J.; Büchner, H. (Kanzlei Eisenmann, Wahle, Birk) (1998): Rechtsexpertise zur baurechtlichen Behandlung bestehender großflächiger Einzelhandelsbetriebe. Stuttgart
- Brunsing, J. (1999): Chancen und Potentiale des öffentlichen Freizeitverkehrs – unter besonderer Berücksichtigung differenzierter Freizeitaktivitäten, Dissertation Universität Dortmund. Aachen
- Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.) (1999): Verkehr in Zahlen 1999. Hamburg
- Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.) (2000): Verkehr in Zahlen 2000. Hamburg
- Bundesverband des Deutschen Lebensmittelhandels (BVL) (1999): Lebensmittelhandel im Spiegel der Statistik 1999, S. 71-73, Bonn. In: Läpple (2000): Haushaltslogistik – Die Ver- und Entsorgung von Privathaushalten mit Gütern des täglichen Bedarfs. Hamburg
- Dalkmann, H.; Reutter, O. (2000): Freizeitmobilität in Leipzig – Ergebnisse einer telefonischen Haushaltsbefragung. In: Umweltbundesamt (Hrsg.): Rundbrief 3 zum Modellvorhaben des Umweltbundesamtes „Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in Halle und Leipzig“, S. 6-7. Berlin
- Deutsche Gesellschaft für Freizeit (1998): Freizeit in Deutschland 1998. Erkrath
- Diercke Weltatlas (1992). Braunschweig
- Einwohner- und Statistikamt der Stadt Halle (1999): Quartalsbericht, Kommunalstatistik der Stadt Halle (Saale), 4/99
- Fernschriftliche Auskunft des Bauordnungsamtes der Stadt Halle, Amt für Wohnungs-förderung vom 22.03.01.
- Götz, K.; Loose, W.; Schubert, S. (2001): Forschungsergebnisse zur Freizeitmobilität – Forschungsergebnisse aus dem UBA-Projekt "Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs", ISOE. Frankfurt
- Götz, K.; Jahn, T.; Schultz, I. (1998): Mobilitätsstile in Freiburg und Schwerin. Ergebnisse eines sozial-wissenschaftlichen Projekts zu „Mobilitätsleitbildern und Verkehrs-verhalten“. In: Internationales Verkehrswesen (50) 6/98
- Handelshochschule Leipzig, Lehrstuhl für Marketingmanagement (1998): City Leipzig Ma-nagement e.V., Entwicklung eines Citymarketing-Konzepts, Praxisprojekt WS 1998/99. Leipzig

- Harenberg Lexikon Verlag, Hrsg. (1996): Harenberg Kompaktlexikon in drei Bänden. Dortmund
- Hautzinger, H. (1997): Mobilität verstehen – Neue Forschungen zum Freizeitverkehr. In: Schaufler, H., Hrsg., (1997): Umwelt und Verkehr: Beiträge für eine nachhaltige Politik, Verlag Aktuell, München
- Holz-Rau, Chr. (1991): Verkehrsverhalten beim Einkauf, Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstruktur und Verkehr. In: Internationales Verkehrswesen 43, Heft 7/8, S. 300 – 305
- Homepage der Stadt Halle: [www.halle.de](http://www.halle.de)
- Homepage der Stadt Leipzig: [www.leipzig.de](http://www.leipzig.de)
- Homepage des Statistischen Landesamtes Sachsen:  
<http://www.statistik.sachsen.de/22kreis/leipzig/leipzig.htm>
- Institut für Bodenmanagement (2000): Gutachterliche Expertise zur Frage, inwieweit durch die Überplanung eines bestehenden Baugebietes (Fachmarktagglomeration) Entschädigungen im Sinne des § 42 BauGB entstehen. Dortmund
- IVU Traffic Technologies AG (2000a): Einkaufsverkehr der kurzen Wege am Beispiel der Zentrenentwicklung in Leipzig, Teilbericht 8. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Berlin
- IVU Traffic Technologies AG (2000b): Freizeitverkehr mit Bus und Bahn – Hinweise zu regionalem ÖPNV – Marketing am Beispiel von Halle / Leipzig, Teilbericht 12. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Berlin
- IVU Traffic Technologies AG; Büro für urbane Projekte (2000): Naherholung der kurzen Wege an Beispielen aus Leipzig: Kleingärten – Cospudener See, Teilbericht 7. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Berlin, Leipzig
- LAG IHK – Landesarbeitsgemeinschaft der Sächsischen Industrie- und Handelskammern (Hg.) (1998): Handelsatlas für den Freistaat Sachsen. Kammerbezirk Leipzig, Leipzig
- Lanzendorf, M. (1998): Freizeitmobilität als Gegenstand angewandter Umweltforschung, in: Geographische Rundschau Jg. 50, (1998), H. 10, S. 570 – 574
- Meier, R. (2000): Nachhaltiger Freizeitverkehr. Zürich
- Microsoft Encarta Weltatlas 2001.
- Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Sachsen-Anhalt/Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung/Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung Halle Leipzig e.V, Hrsg. (1995).: 1. Regionale Entwicklungskonferenz für den Großraum Halle / Leipzig. Tagungsband zur Konferenz vom 21. Juni 1995 in Halle (Saale)
- Petersen, R.; Schallaböck, K-O. (1995): Mobilität für Morgen, Chancen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Berlin, Basel, Boston
- Planersocietät (1999a): Freizeit und Events in der Leipziger Innenstadt. Ergebnisse einer Passantenbefragung, Teilbericht 6. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Dortmund, Dresden

Planersocietät (1999b): Verkehrsauswirkungen und Besucherstruktur von Freizeitgroßeinrichtungen, Befragung in zwei Großdiscotheken in der Region Halle / Leipzig, Teilbericht 5. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Dortmund, Dresden

Planersocietät (2000): Strategien zum Umgang mit großflächigen Einzelhandelsvorhaben – Ansätze für die Reorganisation vorhandener Standorte im der Region Halle / Leipzig. Teilbericht 13. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Dortmund, Dresden

Planersocietät; IVU-Traffic Technologies AG (1999): Vergleichende Umweltbilanz, Umweltwirkungen und Einzelhandelsstruktur am Beispiel von Leipzig, Teilbericht 4. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Dortmund, Berlin, Leipzig

Planersocietät; Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (1998): Einkaufsmobilität und ihre Rahmenbedingungen in der Region Halle / Leipzig.

Reutter, O.; Reutter, U. (1996): Autofreies Leben in der Stadt:

Autofreie Stadtquartiere im Bestand, Dortmund

Rundbrief 1 (1998): Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, 08/1998.

Rundbrief 2 (1999): Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, 10/1999.

Rundbrief 3 (2000): Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, 04/2000.

Rundbrief 4 (2001): Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, 03/2001.

Socialdata, Hrsg.: (1995): Mobilitätsverhalten Leipzig. Tabellenband. München

Strategien zum Umgang mit großflächigen Einzelhandelsvorhaben – Ansätze für die Reorganisation vorhandener Standorte in der Region Halle / Leipzig

Teilbericht 2. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Dortmund, Dresden, Wuppertal

Umweltbundesamt (1999): Ökobase Umweltatlas, Version 2.0. Berlin, Haan

VCD, Hrsg. (2001): Bus, Bahn und Pkw im Umweltvergleich. – Der ÖPNV im Wettbewerb. Bonn

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (1998): Stadtteilkonzept „Autofrei Wohnen und Einkaufen in Halle“, Teilbericht 1. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Wuppertal

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (1999): Haushaltsbefragung im Stadtteil am Johannesplatz (Halle/Saale) im Juli 1998. Stadtteilkonzept: Autofrei Wohnen, Einkaufen und Freizeit gestalten in Halle, Autofreie Stadtquartiere im Bestand, Wohnoase am Johannesplatz: wohnen – mobil sein – autounabhängig – mitten in der Stadt, Teilbericht 3. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Wuppertal

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2000a): Autofrei Wohnen und Einkaufen am Johannesplatz in Halle/Saale, Teilbericht 15. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Wuppertal

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2000b): Freizeitmobilität in Leipzig – Haushaltsbefragung zu Freizeitaktivitäten und zum Freizeitverkehr der Leipziger Bevölkerung, Teilbericht 9. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Wuppertal

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2000c): Freizeitmobilität und autoarmes Wohnen dargestellt am Beispiel des Johannesplatzes in Halle/Saale, Teilbericht 14. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Wuppertal

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2000d): Mobilitätsdienstleistungen für die Wohnungswirtschaft, Teilbericht 11. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Wuppertal

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2000e): Stadtteilkonzept Autofreies Wohnen im Bestand in Halle/Saale – Standortauswahl, Teilbericht 10. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in der Region Halle / Leipzig. Wuppertal

## Projektteam

### Vertretung der Auftraggeber im Umweltbundesamt:

#### Projektleitung:

Dipl.-Ing. Christiane Jasper

Dipl.-Phys. Gertrude Penn-Bressel

Dipl.-Ing. Norbert Gorißen (bis 1999)

#### Projektleitung:

Dr.-Ing. Oscar Reutter

#### Projektsteuerung:

Dipl.-Ing. Susanne Böhler

## Bearbeitung

### Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH

Dipl.-Ing. Susanne Böhler

Dipl. Geogr. Holger Dalkmann

Dr.-Ing. Oscar Reutter

Unter Mitarbeit von:

Dipl.-Ing. Julia Blinde

Dipl.-Ing. Jörg Erdmann

Dipl.-Ing. Katja Gehrigk

Dipl. Geogr. Marcel Lorenz

Cand. Geogr. Monika Wanner

### Planersocietät – Stadtplanung • Verkehrsplanung • Forschung

Dipl.-Ing. Michael Frehn

Dipl.-Ing. Elke Plate

Unter Mitarbeit von:

Cand. Geogr. Marion Klemme

Dipl.-Ing. Andreas Meißner

## **IVU – Traffic Technologies AG**

Dipl.-Volksw. Tilman Bracher

Dipl. Geogr. Jörg Thiemann-Linden (Stadt- und Verkehrsplaner, Köln)

Unter Mitarbeit von:

Dipl.-Phys. Volker Diegmann (IVU Umwelt GmbH, Freiburg i.B.)

Dipl. Geogr. Martina Hertel

Dipl.-Ing. Michael Liwicki

## **Büro für urbane Projekte**

Dr. Marta Doehler

Dipl.-Ing. Andreas Kaufmann

## **Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt**

Dipl. Geogr. Dietmar Bez

## **Stadt Halle, Stadtplanungsamt**

Dipl. Geogr. Jörn Bergmann (seit 2000)

Dipl. Geogr. Eva Liebich (bis 1999)

## Autoren

### **Einführung**

Susanne Böhler, Oscar Reutter

### **Einkaufsmobilität und ihre Rahmenbedingungen in der Region Halle / Leipzig**

Michael Frehn, Susanne Böhler, Elke Plate

### **Umweltbilanz zu ausgewählten Einzelhandelsstandorten in Leipzig**

Michael Frehn, Jörg Thiemann-Linden, Elke Plate

### **Einkaufsverkehr der kurzen Wege am Beispiel der Zentrenentwicklung in Leipzig**

Jörg Thiemann-Linden

### **Strategien zum Umgang mit großflächigen Einzelhandelseinrichtungen**

Elke Plate, Michael Frehn

### **Freizeitmobilität in der Stadt Leipzig**

Holger Dalkmann, Oscar Reutter

### **Innenstadt als Freizeitstandort:**

Elke Plate, Michael Frehn

### **Freizeitgroßeinrichtungen in Leipzig**

Elke Plate, Michael Frehn

### **Naherholung der kurzen Wege: Kleingärten in Leipzig**

Andreas Kaufmann

### **Naherholung der kurzen Wege: Cospudener See**

Jörg Thiemann-Linden

### **Freizeitverkehr mit Bus und Bahn: Hinweise zu regionalem ÖPNV-Marketing am Beispiel von Halle /**

**Leipzig**

Jörg Thiemann-Linden

### **Autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle/Saale**

Oscar Reutter

### **Resümee**

Oscar Reutter, Susanne Böhler