

Beschlussvorschlag:

1. Die in der Anlage Nr. 1 und in Anlage Nr. 2 dargestellte und erläuterte Vorzugsvariante der Vorplanung wird als Grundlage für die Weiterführung der Planung bestätigt.
2. Die weitere Planung wird mit der Vorlage zum Bau- und Finanzierungsbeschluss für die Ratsversammlung erneut vorgelegt.

Darstellung des Sachverhaltes:

1. Grundlagen

Bei dem geplanten Bauvorhaben handelt es sich um die Umgestaltung der Georg-Schwarz-Straße als gemeinsame Verkehrsbaumaßnahme der Stadt Leipzig und der LVB GmbH im Ortsteil Leutzsch zwischen der Philipp-Reis-Straße und der Hans-Driesch-Straße auf einer Länge von ca. 750 m. Der Bauanfang der Baustrecke befindet sich südlich der Georg-Schwarz-Brücken, das Bauende befindet sich im Zufahrtsbereich der Kreuzung Georg-Schwarz-Straße/Rückmarsdorfer Straße/Hans-Driesch-Straße. Im Rahmen der Verkehrsbaumaßnahme ist gleichzeitig die Koordinierung der Maßnahmen von Versorgungsunternehmen im Baubereich vorgesehen.

Entsprechend der „Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung“ (RIN)¹ ist die Georg-Schwarz-Straße auf Grund ihrer nahräumigen Verbindungsfunktion als angebaute Hauptverkehrsstraße (HS IV) einzustufen. Darüber hinaus besitzt die Straße eine radiale Verbindungsfunktion zwischen der westlichen Innenstadt und dem Stadtteil Böhlitz-Ehrenberg sowie dem geplanten Mittleren Ring Nordwest, welcher entsprechend dem Flächennutzungsplan perspektivisch über den Straßenzug Ludwig-Hupfeld-Straße/Am Ritterschlößchen/Gustav-Esche-Straße geführt werden soll. Derzeit befinden sich in der Georg-Schwarz-Straße ca. 11.100 Kfz/24h (Prognose 2025 ca. 12.700 Kfz/24h) im betrachteten Bereich. Die Straßenbahnlinie 7 verkehrt im 10 min. Takt, eine Taktzeitverkürzung wird zu den Hauptverkehrszeiten vorgenommen. Die Nachtbuslinien N 3 (landwärts) bzw. N 5 (stadtwärts) sind im Untersuchungsbereich vorhanden. Die Linie 67 wird als Quartiersbus im Leutzscher Stadtteil geführt.

Die Umgestaltung der Georg-Schwarz-Straße ist im „Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum“ der Stadt Leipzig, welcher am 25.02.2015 durch die Ratsversammlung beschlossen wurde, als Vorhaben mit hoher städtebaulicher Priorität enthalten. Die Neugestaltung der Straße kann sich auf Grund der beidseitigen Bebauung nur am Bestand orientieren und ist entsprechend dem gewählten Straßenraumentwurf im zur Verfügung stehenden Straßenraum einzuordnen. Der Straßenzug ist überwiegend von einer engen, mehrgeschossigen gründerzeitlichen Bebauung, teilweise mit Gewerbeflächen in den Erdgeschossen und wenigen Freiflächen geprägt.

Die vorhandene Gestaltung des Straßenraumes weist derzeit erhebliche Defizite auf und entspricht nicht mehr den funktionalen und gestalterischen Anforderungen.

¹ „Richtlinie für integrierte Netzgestaltung“; Köln 2009

Insbesondere der schlechte bauliche Zustand der Gehwege und der Fahrbahn ohne separate Radverkehrsanlagen sowie die nicht barrierefreie Gestaltung der Straßenbahnhaltestellen entsprechen nicht den heutigen Anforderungen einer Verkehrsanlage. Die vorhandenen Gleisanlagen sind im Planungsbereich dringend erneuerungsbedürftig, umfangreiche Reparaturen nicht mehr wirtschaftlich vertretbar und die ggf. erforderliche Einschränkung für die Absicherung der Befahrbarkeit (z. B. Einrichtung von Langsamfahrstrecken) wird bis zum Baubeginn in Aussicht gestellt. Seitens der LVB GmbH besteht daher hinsichtlich der vorhandenen Gleisanlagen dringender Handlungsbedarf.

Fehlende Grünflächen und Straßenbegleitgrün in diesem Straßenzug mindern die Attraktivität der Straße und des Umfeldes.

Die Erstellung der Vorplanung für den beschriebenen Abschnitt der Georg-Schwarz-Straße erfolgte als Umsetzung des Beschlusses der Ratsversammlung BS/RBV-1254/12 „Georg-Schwarz-Straße“ und berücksichtigt den Beschluss RBV-1968/14 „Errichtung einer Bedarfsampel in der Georg-Schwarz-Straße“. Der Planungsabschnitt befindet sich teilweise im Umgriff des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Georg-Schwarz-Straße (BS/RBV-861/11 „Bund-Länder-Programm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" (SOP) - Fördergebiet Georg-Schwarz-Straße“).

Das vorliegende „Integriertes Verkehrskonzept Georg-Schwarz-Straße – Leipzig“ (Amt für Stadtsanierung und Wohnungsbauförderung/R+T Topp, Huber-Erlor, Hagedorn, Schlussbericht August 2012) stellt eine Rahmenplanung für die Gesamtentwicklung der Georg-Schwarz-Straße und angrenzender Bereiche dar, in dem die generelle Vorgehensweise in der Verkehrsplanung aufgezeigt wird, die Sinnfälligkeit aller Maßnahmen abgewogen und deren grundsätzliche Machbarkeit geprüft wird. Zur konkreten Umsetzung werden in Entwürfen des öffentlichen Straßenraums Beispiele gegeben, welche ebenfalls den Untersuchungsbereich des geplanten Verkehrsbauvorhabens umfassen.

Der Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 (Beschluss der Ratsversammlung RBV 1261/12) stellt als Maßnahme Nr. 91 den Abschnitt zwischen der Mühlenstraße (Böhlitz-Ehrenberg, nördlich außerhalb des Planungsbereiches) und der William-Zipperer-Straße als Radverkehrsmaßnahme im Zuge des Straßenausbaues (als Maßnahme 2. Priorität im Hauptnetz Rad) dar.

Im Rahmen der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und öffentlicher Raum wurde im Rahmen des Leipziger Bürgerwettbewerbes „Ideen für den dem Stadtverkehr“ der Beitrag Nr. 77 erarbeitet, welcher sich mit der Verkehrsorganisation und der Gestaltung im Bereich „Leutzsch-Arkade“ (Einmündungsbereich Junghanß-/Georg-Schwarz-Straße) befasste.

Im Lärmaktionsplan (Stand 2013, BS/RBV-1914/13) ist der Bereich der „Georg-Schwarz-Straße zwischen Philipp-Reis-Straße und Franz-Flemming-Straße“ (Anlage 3, Nr. 9, als mittelfristige Straßensanierung) sowie „Georg-Schwarz-Straße zwischen William-Zipperer-Straße bis Pflingstweide“ (Anlage 2, Nr. 3, als Prüfung straßenverkehrsrechtliche Sofortmaßnahme) ausgewiesen.

Gemäß „Mittelfristigem Investitionsprogramm im Straßen- und Brückenbau der Stadt Leipzig 2013-2020“ (RBV-1774/13) ist die Georg-Schwarz-Straße als Maßnahme Nr. 19 für die Realisierung ab dem Jahr 2015/2016 vorgesehen und finanziell gesichert. Für die Umsetzung des Bauvorhabens wurde unter Berücksichtigung der erforderlichen Baurechtsverfahren für die Straßenbahnbetriebsanlagen die zeitliche Einordnung ab 2017 vorgenommen, Ziel ist eine gemeinsame Baumaßnahme der Stadt Leipzig, der LVB GmbH und der Versorgungsunternehmen.

2. Planung

Auf Grund der Erschließungsfunktion und der überlagerten nahräumigen Verbindungsfunktion kann die Georg-Schwarz-Straße im hier betrachteten Abschnitt nicht einer typischen Entwurfssituation und dem damit empfohlenen Querschnitt nach der RAST 06² zugeordnet werden. Als verfügbarer Straßenraumquerschnitt stehen maximal ca. 18,00 m zwischen den Gebäudekanten zur Verfügung.

Der Straßenraumentwurf erfolgte deshalb als städtebauliche Bemessung auf der Grundlage straßenraumspezifischer Nutzungsansprüche durch Auswahl und Kombination geeigneter Breiten für die einzelnen Verkehrsarten. Im Ergebnis wurden die verschiedenen Varianten der Straßenraumgestaltung gegenübergestellt und miteinander verglichen.

Im Rahmen der Vorplanung wurden auf dieser Handlungsgrundlage unterschiedliche Varianten betrachtet, mit denen die vorhandenen straßenräumlichen Defizite unter Beachtung der gestellten Randbedingungen und der vorhandenen Zwangspunkte weitgehend gelöst werden können. Die Zwangspunkte werden primär von der beidseitig der Straße vorhandenen Bebauung gesetzt. Der verfügbare Straßenraum soll funktional und gestalterisch auf die unterschiedlichen Nutzungsfunktionen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Form von Straßenbahn- und Busverkehr, den motorisierten Individualverkehr (MIV), den ruhenden Verkehr einschließlich Ver- und Entsorgung/Andienung sowie den Radfahrer- und Fußgängerverkehr abgestimmt werden. Mit der geplanten Erneuerung der Gleisanlagen der Straßenbahn ist eine Vergrößerung des Gleismittenabstandes auf 2,80 m vorgesehen. Mit der Einordnung von Baumscheiben an hierfür geeigneten Stellen soll die Attraktivität des Straßenzuges erhöht werden.

Für die sichere Nutzung der Georg-Schwarz-Straße gemäß zuvor beschriebener verkehrlicher Funktionen für MIV und ÖPNV wird in den Varianten jeweils stadt- und landwärtig von einem gemeinsamen Fahrstreifen für Kfz und Straßenbahn in einer Breite von 3,25 m ausgegangen. Der Gleismittenabstand beträgt in der Regel 2,80 m.

Die im Bestand vorhandenen Haltestellen des ÖPNV am Fahrbahnrand (Leutzsch-Arkaden für den Bus, Philipp-Reis-Straße und Pfingstweide für die Straßenbahn) werden künftig als behindertengerechte Haltestellen Philipp-Reis-Straße und Pfingstweide mit angehobener Radfahrbahn hergestellt.

² „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006“; Köln 2007

Die Haltestellenabstände betragen dabei zu den jeweils benachbarten Haltestellen ca. 300 m mit Verschiebung im Vergleich zu den heutigen Standorten.

Der Ausbau des Abschnittes erfolgt insgesamt als grundhafter Ausbau zwischen den Gebäudekanten. Die Durchführung einer Deckensanierung (Sanierung der Fahrbahndecke zwischen den vorhandenen Bordlagen) ist auf Grund des vorhandenen Zustandes der Verkehrsanlage, der bereits angekündigten erforderlichen Leitungsbaumaßnahmen der Versorgungsunternehmen und der insgesamt beabsichtigten städtebaulichen Verbesserungen technisch nicht möglich.

Durch die Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH (KWL) wurde bereits Handlungsbedarf im Rahmen des geplanten Vorhabens benannt. Für die vorhandenen Trinkwasserversorgungsleitungen sind Auswechselungen erforderlich, für den Abwasseranlagenbestand ist ebenfalls Handlungsbedarf angemeldet, wobei der erforderliche Umfang abschließend im Rahmen von weiterführenden Untersuchungen zu ermitteln ist.

Für Änderungen an weiterem vorhandenem Leitungsbestand der unterschiedlichen Versorgungsunternehmen erfolgt die Festlegung zu erforderlichen Maßnahmen in der weiteren Planung.

3. Darstellung der Varianten

Für die sichere Nutzung der Georg-Schwarz-Straße gemäß zuvor beschriebener verkehrlicher Funktionen für MIV und ÖPNV wird in allen Varianten jeweils stadt- und landwärtig von einem gemeinsamen Fahrstreifen für Kfz und Straßenbahn in einer Breite von 3,25 m ausgegangen. Der Gleismittenabstand beträgt in der Regel 2,80 m (Ausnahmen in Haltestellen oder Kurvenbereichen). Die bereits beschriebenen Haltestellen werden behindertengerecht gegenüber dem Bestand an etwas geänderten Standorten vorgesehen.

Für die Querung von Fußgängern wird im Bereich Leutzsch-Arkaden die Einrichtung einer Fußgängersignalanlage vorgesehen. Eine bauliche Querungshilfe ist, bedingt durch die Anforderungen der Straßenbahnanlagen nicht umsetzbar. Die exakte Einordnung der Fußgängersignalanlage ist in der weiteren Planung vorzunehmen. Damit besteht auch für linksabbiegende Radfahrer von der landwärtigen Georg-Schwarz-Straße kommend zur William-Zipperer-Straße (in Richtung Zentrum/Lindenau) die Möglichkeit, sicher indirekt abbiegen zu können oder aus der William-Zipperer-Straße kommend zu queren.

An den untergeordneten Straßen werden Gehwegvorziehungen zur Reduzierung der Querungslängen nach Flächenverfügbarkeit eingeordnet.

Die Platzgestaltungen an den großzügigeren Einmündungsbereichen Philipp-Reis-Straße, Karl-Schurz-Straße und William-Zipperer-Straße sowie vor den „Leutzsch-Arkaden“ sind im derzeitigen Planungsstand nicht abschließend dargestellt und in der weiterführenden Planung zu konkretisieren.

Folgende Varianten wurden im Detail betrachtet:

Variante 1:

Asymmetrischer Querschnitt mit beidseitigen Radfahrstreifen, einseitigem Park- und Andienstreifen gegliedert durch regelmäßige Baumstandorte:

- Gehwegbreite mind. 2,35 m (Haltestellenbereiche) bzw. 2,50 m
- 2 x 3,25 m Fahrstreifen einschl. Gleis
- beidseitig je 1,85 m Radfahrstreifen
- westlich Parken und Baumstandorte (einseitig, Breite 2,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen)

Der beschriebene Querschnitt gilt als Regelquerschnitt im Bereich zwischen Philipp-Reis-Straße und Willam-Zipperer-Straße. Im Abschnitt zur Hans-Driesch-Straße ist davon abweichend geplant:

- Gehwegbreite 2,50 m
- 2 x 3,25 m Fahrstreifen einschl. Gleis
- keine Radverkehrsanlage
- punktuell westlich 2,00 m Parken und Baumstandorte

Variante 2:

Symmetrischer Querschnitt mit beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr als Fahrbahnbestandteil, beidseitigem Park- und Andienstreifen gegliedert durch regelmäßige Baumstandorte:

- Gehwegbreite mind. 2,00 m
- 2 x 3,25 m Fahrstreifen einschl. Gleis
- beidseitig je 1,25 m Schutzstreifen für den Radverkehr
- beidseitig Parken und Baumstandorte (je 2,00 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen)

Der beschriebene Querschnitt gilt als Regelquerschnitt im Bereich zwischen Philipp-Reis-Straße und Willam-Zipperer-Straße. Im Abschnitt zur Hans-Driesch-Straße ist davon abweichend geplant:

- Gehwegbreite > 2,00 m
- 2 x 3,25 m Fahrstreifen einschl. Gleis
- westlich 1,25 m Schutzstreifen für den Radverkehr
- kein Parken/Baumstandorte

Variante 3:

Symmetrischer Querschnitt ohne durchgehende Radverkehrsanlagen, beidseitigem Park- und Andienstreifen gegliedert durch regelmäßige Baumstandorte:

- Gehwegbreite mind. 2,50 m
- 2 x 4,00 m Fahrstreifen einschl. Gleis
- keine Radverkehrsanlagen
- beidseitig je 2,50 m Parken und Baumstandorte

Der beschriebene Querschnitt gilt als Regelquerschnitt im Bereich zwischen Philipp-Reis-Straße und Willam-Zipperer-Straße. Im Abschnitt zur Hans-Driesch-Straße ist davon abweichend geplant:

- östliche Gehwegbreite 2,50 m, westliche Gehwegbreite > 2,00 m
- 8,0 m Fahrbahnquerschnitt mit asymmetrischer Gleislage
- keine Radverkehrsanlagen, kein Parken/Baumstandorte
- Andienmöglichkeit am westlichen Fahrbahnrand

Variante 4:

Symmetrischer Querschnitt ohne durchgehende Radverkehrsanlagen und mit vorhandenen Gehwegbreiten analog Bestand ca. 3,00 m, beidseitigem Park- und Andienstreifen und Baumstandorte (Anordnung in Abhängigkeit vom Leitungsbestand, wenn Umsetzung als Deckensanierung des Fahrbahnbereiches erfolgen soll):

- Gehwege in Bestandsbreite (ca. 3,00 m)
- 2 x 4,00 m Fahrstreifen einschl. Gleis
- keine Radverkehrsanlage
- beidseitig Parken und Baumstandorte (2,00 m)

Der beschriebene Querschnitt gilt als Regelquerschnitt im Bereich zwischen Philipp-Reis-Straße und Willam-Zipperer-Straße. Im Abschnitt zur Hans-Driesch-Straße ist davon abweichend geplant:

- östliche Gehwegbreite >2,30 m, westliche Gehwegbreite >2,10 m
- 8,00 m Fahrbahnquerschnitt mit asymmetrischer Gleislage
- keine Radverkehrsanlagen, kein Parken/Baumstandorte
- Andienmöglichkeit am westlichen Fahrbahnrand

Die unterschiedlichen Varianten stellen für die Anforderungen der einzelnen Nutzergruppen dar, dass nicht alle Ansprüche gleichwertig betrachtet und berücksichtigt werden können. Unter dem Gesichtspunkt der hohen städtebaulichen Priorität des Straßenzuges wird die Nutzung für Fußgänger hoch bewertet, ebenso wie die Notwendigkeit, im vorhandenen Straßenraum die gewerblichen Anforderungen zufriedenstellen zu können. Dazu gehören auch die Anforderungen von Andienung und Ver-/Entsorgung, die gleichwohl auch für die durchgängige Wohngebäudenutzung sicherzustellen ist.

Die in der Kostenschätzung der Varianten 1 - 4 ermittelten Baukosten für den Straßen- und Gleisbau für den Planungsbereich im Straßenraum liegen bei ca. 7,0 Mio. € und unterscheiden sich nur geringfügig.

Bei der Realisierung der Variante 1 besteht dabei ein Interessenkonflikt zwischen den vorgenannten Anforderungen und der geplanten Radverkehrsanlage. Widerrechtliches Verhalten der Verkehrsteilnehmer (Kfz) durch Halten oder Parken auf der Radverkehrsanlage kann zu Konflikten, Sicherheitsproblemen und Behinderungen führen. Die Flächenverfügbarkeit für den Fußgängerverkehr wird im Längsverkehr gegenüber dem Bestand eingeschränkt. Für den Radverkehr werden deutliche Verbesserungen umgesetzt.

Variante 2 ist auf Grund geringer Gehwegbreiten, welche zudem noch nicht die Einordnung von Schildern, Masten, Schaltschränken o. ä. berücksichtigt, nicht für die Umsetzung weiter zu verfolgen. Eine Separierung von ÖPNV und Radverkehr wird bei dem vorgesehenen Einsatz von Schutzstreifen für den Radverkehr im Sinne der Förderkriterien sowie der Beschleunigung des ÖPNV nicht erreicht.

Variante 3 und 4 berücksichtigen den Radverkehr nicht auf einer separaten, durchgehenden Radverkehrsanlage. Für den Radverkehr besteht die Möglichkeit, im Fahrbahnbereich zwischen der Philipp-Reis-Straße und der William-Zipperer-Straße jeweils neben der äußeren Schiene und dem Gehwegbord oder der Parkfläche zu fahren und auch die behindertengerechten Haltestellen durch die gewählte Lösung ohne schräge Gleisquerung zu passieren.

Durch die städtebaulichen Vorteile, den Gehweg in der durchgehenden Bestandsbreite erhalten zu können und beidseitig eine Aufwertung durch Baumstandorte im Straßenraum vorsehen zu können, wurde im Jahr 2014 die Variante 4 als Vorzugsvariante für die weitere Planung vorgeschlagen und der Öffentlichkeit sowie dem Fachausschuss für Stadtentwicklung und Bau (am 04.03.2014) mit den unterschiedlichen Varianten der Vorplanung vorgestellt.

Die zu diesem Planungsstand benannte und zur Kenntnis genommene Vorzugsvariante 4 mit symmetrischem Querschnitt, jedoch ohne separate Radverkehrsanlagen, konnte mit der Weiterführung der Planung (weitere Öffentlichkeitsbeteiligung, Abstimmung mit Fördermittelgebern) jedoch nicht bestätigt werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am 12.02.2014 einschl. der Workshopbearbeitung am 26.05.2014 und 14.07.2014 wurde nach intensiver Diskussion der verschiedenen Varianten neben der dargestellten Vorzugsvariante (Variante 4) eine zweite für die Umsetzung bevorzugte asymmetrische Variante, mit Radverkehrsanlagen (als Weiterentwicklung der beschriebenen Variante 1 der Vorplanung), erarbeitet.

Weiterhin fanden Abstimmungen bezüglich der Förderfähigkeit der Maßnahme mit den Fördermittelgebern für den Straßen- und Gleisbau statt. In diesem Zusammenhang wurde eine Förderung der Straßenbahnbetriebsanlagen gemäß der Förderrichtlinien nur dann in Aussicht gestellt, wenn eine Führung des Radverkehrs getrennt vom ÖPNV ermöglicht werden kann (wie in Variante 1 dargestellt), während die bisher favorisierte und als Vorzugslösung dargestellte Variante 4 damit als nicht förderfähig bewertet wurde.

4. Vorzugsvariante

Aus diesem Grund wird für die Weiterführung der Planung der abgestimmte Planungsstand der in der Anlage beigefügten „Variante 1B“ (Weiterentwicklung an die beschriebene Variante 1 der Vorplanung) vorgeschlagen:

- Gehwegbreiten von ca. 2,80 - 3,00 m, etwa entsprechend Bestandsbreite
- einseitige Anordnung von Baumstandorten
- Anordnung von Radverkehrsanlagen als Radfahrstreifen (1,60 m) und angehobene Radfahrbahnen in den behindertengerechten Haltestellenbereichen

- Parken und Andienen einseitig (westlich) mit Sicherheitstrennstreifen (2,00 m + 0,50 m)
- teilweise Verbreiterung der Gehwegflächen in den Haltestellenbereichen
- Verkürzung der Querungslängen über die Fahrbahnen durch vorgezogene Gehwegbereiche
- sichere Querung besonders im Bereich Leutzsch-Arkaden durch Fußgängersignalanlage, gleichzeitig für abbiegenden Radverkehr nutzbar
- Flächen für die Anordnung von Fahrradparken oder Stadtmobiliar entstehen im Bereich der zum Teil großzügigen Gehwegweiterungen
- Anordnung einer LSA an der Einmündung Philipp-Reis-Straße, gleichzeitig Absicherung des Haltestellenzuganges und der Einbindung der Gleisschleife

Der beschriebene Querschnitt gilt als Regelquerschnitt im Bereich zwischen Philipp-Reis-Straße und William-Zipperer-Straße. Im Abschnitt zur Hans-Driesch-Straße ist davon abweichend geplant:

- Gehwegbreiten i.d.R. 2,50 m (mit geringem Eingriff in westlich angrenzende Fläche in der Knotenpunktzufahrt zur Rückmarsdorfer Straße)
- 2 x 3,25 m Fahrstreifen einschl. Gleis
- westlich 1,60 m endender Radfahrstreifen, anschließend Fläche für Andienung/Parken am Fahrbahnrand (2,00 m)

Die Haltestellenanordnungen werden wie folgt vorgesehen:

Die stadtwärtsige Haltestelle Philipp-Reis-Straße wird zur Gewährleistung einer behindertengerechten Ausbildung und für die Gewährleistung von Querungen in ihrer Lage verändert und befindet sich künftig gegenüber ihrer heutigen Lage leicht nach Norden verschoben. Die Anordnung in bisheriger Lage ist behindertengerecht durch die vorhandene Grundstückszufahrt (Gebäude Nr. 175) nicht möglich, während die Anpassung der vorhandenen Zufahrt und die Einordnung eines Fahrgastunterstandes in der geplanten Lage möglich ist. Etwa gegenüberliegend wird die landwärtsige Haltestelle eingeordnet, durch die Platzgestaltung im Einmündungsbereich Karl-Schurz-Straße (Ausfahrt auf die Georg-Schwarz-Straße berücksichtigt) ist auch hier die Einordnung eines Fahrgastunterstandes gewährleistet.

Die Haltestelle Pflingstweide wird in Richtung William-Zipperer-Straße unter Berücksichtigung von Zufahrten und gleisgeometrischen Randbedingungen (in Richtung Leutzsch-Arkaden) verschoben, die Zufahrt Georg-Schwarz-Straße in Richtung Junghanßstraße/Bischofstraße wird dabei vollständig geschlossen. Der MIV erreicht über Rückmarsdorfer Straße bzw. Bischofstraße/Brehme- oder Schwylststraße die Leutzsch-Arkaden bzw. Junghanßstraße. Damit ist die Haltestellenlage insgesamt in Bezug auf das Stadtteilzentrum Leutzsch und für die Möglichkeiten der Einordnung eines Fahrgastunterstandes in stadtwärtsige Richtung vorteilhaft. In landwärtsige Richtung ist auf Grund der schmaleren Gehwegbreite/Wartefläche die Möglichkeit von Sonderkonstruktionen für den Fahrgastunterstand zu prüfen.

Für die Querung im Bereich Leutzsch-Arkaden wird die Einrichtung einer Fußgängersignalanlage vorgesehen. Damit besteht auch für linksabbiegende Radfahrer von der landwärtsigen Georg-Schwarz-Straße kommend zur William-Zipperer-Straße (in Richtung Zentrum/Lindenau) die Möglichkeit, sicher indirekt abbiegen zu können oder aus der William-Zipperer-Straße kommend zu queren.

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit und in den Workshops diskutierte zusätzliche bauliche Querungshilfe in der Hans-Driesch-Straße für Querungen im Zuge der William-Zipperer-Straße ist auf Grund des erforderlichen Eingriffes in den Parkbereich zurückzustellen und erst nach Entbehrlichkeit/Entfall der Gleisanlagen in der Hans-Driesch-Straße erneut zu betrachten.

Durch den Entfall der momentan beidseitig vorhandenen Stellflächen am Fahrbahnrand durch die geplante Gestaltung und Einordnung der Haltestellen im Abschnitt zwischen der Philipp-Reis-Straße und der William-Zipperer-Straße ist es erforderlich, Park- und Andienflächen in den Einmündungsbereichen der untergeordneten Straßen zu prüfen und bei Bedarf über verkehrsrechtliche Regelungen (Kurzzeitparken, Anlieferbereiche) zur Verfügung zu stellen.

Unter Berücksichtigung der Parkraumanalyse des „Integrierten Verkehrskonzeptes Georg-Schwarz-Straße“, kann ein entsprechendes Parkraumangebot damit grundsätzlich im Umfeld des Planungsbereiches weiterhin gewährleistet werden. In der Bestandssituation des „Bereiches Nord“ (Betrachtung einschl. des Umfeldes der Georg-Schwarz-Straße zwischen Bischof- und Heimteichstraße) wurden derzeit etwa 50% verfügbare Stellflächen des Gesamtangebotes während der Geschäftszeiten sowie im südlich angrenzenden Bereich „Stadtteilzentrum Leutzsch“ (hier erfolgte die Betrachtung einschl. Umfeld der Georg-Schwarz-Straße von William-Zipperer-Straße bis Landwaisenhausstraße - damit auch außerhalb des Planungsbereiches der Verkehrsbaumaßnahme) ca. 28% noch verfügbare Stellflächen des Gesamtangebotes jeweils tagsüber ermittelt.

Es wird derzeit von Gesamtkosten in Höhe von ca. 10 Mio. € (Straßen und Gleisbaukosten zzgl. Einbeziehung der Kosten für LSA; Platzgestaltungen, Anpassungen Leitungsbestand) ausgegangen. Die Festlegungen zur Kostenteilung Stadt Leipzig, LVB GmbH und Versorgungsunternehmen können erst im Zuge der weiteren Planungen und mit Fortschreibung der Planungen erfolgen. Fördermittel für Straßen- und Gleisbau wurden in Aussicht gestellt. Für die Gestaltung der Platzbereiche wird die Inanspruchnahme von finanziellen Mittel aus dem Bund-Länder-Programm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" (SOP) - Fördergebiet Georg-Schwarz-Straße“ avisiert.

Straßenausbaubeiträge sind nach Kommunalabgabengesetz (KAG) zu erheben, der umzulegende Anteil beträgt für die Hauptverkehrsstraße 25 % des beitragsfähigen Aufwandes.

Weiteres Verfahren

- Öffentlichkeitsbeteiligung, geplant am 16.04.2015 (Bürgerinformation als Themenabend) zur geänderten Vorzugsvariante
- Weiterführung der vorgestellten Vorzugsvariante in der Entwurfs- und Ausführungsplanung für den Straßen- und Gleisbau (Stadt Leipzig/LVB GmbH)
- Beteiligungsverfahren Gestaltungsworkshop „Gestaltung Platzbereiche William-Zipperer-Straße und Leutzsch-Arkaden“
- Baurechtsverfahren für die Straßenbahnbetriebsanlagen nach § 28 Personenbeförderungsgesetz für die Straßenbahnbetriebsanlagen einschließlich der bedingten Folgenmaßnahmen
- Vorlage zum Bau- und Finanzierungsbeschluss für die Ratsversammlung
- Fördermittelantragsverfahren Stadt Leipzig/LVB GmbH
- Information der betroffenen Eigentümer über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen gemäß Kommunalabgabengesetz
- rechtzeitige Information der Anlieger zu Bauablauf, Bauzeiten, Umleitungsführungen
- angestrebter Baubeginn 2017 gemäß „Mittelfristigem Investitionsprogramm im Straßen- und Brückenbau 2013-2020“ als gemeinsame Verkehrsbaumaßnahme Stadt Leipzig/LVB GmbH/Versorgungsunternehmen
- geplante Fertigstellung Ende 2018