



Informationsvorlage Nr. VI-DS-02494

Status: öffentlich

Beratungsfolge:

| Gremium | Termin | Zuständigkeit |
|--|------------|--------------------------|
| Dienstberatung des Oberbürgermeisters | | |
| Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau | | |
| Stadtbezirksbeirat Leipzig-Nord | | |
| Ratsversammlung | 18.05.2016 | Information zur Kenntnis |

Eingereicht von
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff
Weitere Planung Georg-Schumann-Straße

Die Information wird zur Kenntnis genommen.

Prüfung der Übereinstimmung mit den strategischen Zielen:

nicht relevant

Sachverhalt:

1. Veranlassung

Entsprechend dem Beschluss der Ratsversammlung vom 17.06.2015 Nr. VI-A-01192 „Georg-Schumann-Straße: Evaluierung der Straßenraumaufteilung“ soll hiermit über die weitere Planung im Zuge der Georg-Schumann-Straße informiert werden.

2. Verkehrsbedeutung und Kfz-Belastungssituation der Georg-Schumann-Straße

Die Georg-Schumann-Straße stellt als Hauptverkehrsstraße im Nordwesten von Leipzig die Verbindung zwischen den Leipziger Ortsteilen Lützschena-Stahmeln, Wahren, Möckern und Gohlis untereinander sowie zum Leipziger Stadtzentrum her. Sie hat damit eine wichtige Verbindungsfunktion innerhalb der Stadt Leipzig und ist entsprechend der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) als Straße der Kategorie HS III eingruppiert. Straßen der Kategorie HS III sind

angebaute Hauptverkehrsstraßen innerhalb bebauter Gebiete die Grundzentren (die Leipziger Ortsteile) miteinander verbinden.

Sie hat darüber hinaus über die Auequerung Gustav-Esche-Straße auch eine wichtige Verteilungsfunktion für Verkehre aus bzw. in Richtung Leutzsch und über die Luise-Otto-Peters-Allee (S 1) zur Autobahn A14.

Im Umfeld der Georg-Schumann-Straße hat es in den letzten Jahren unter anderem folgende Straßenneubaumaßnahmen und verkehrsorganisatorische Änderungen gegeben. Zu nennen sind insbesondere:

- Neubau der Travniker Straße und Fertigstellung der 4-streifigen Verbindung Neue Hallesche Straße, Travniker Straße, Max-Liebermann-Straße als Teil der B 6
- Markierung von Radfahrstreifen in der Georg-Schumann-Straße im Abschnitt Slevogtstraße bis Chausseehaus
- Einrichtung von Tempo 30-Zonen in der Kirschbergstraße, Teilen der Möckernschen Straße und der Berggartenstraße

Die Fertigstellung der Travniker Straße und Schaffung der durchgehenden Verbindung im Zuge der B 6 über die Max-Liebermann-Straße bis zur Maximilianallee, hat für die Georg-Schumann-Straße zu einer spürbaren Entlastung vom Kfz-Verkehr im Abschnitt Pittlerstraße bis Slevogtstraße geführt. Zurückzuführen ist das vor allem auf den Neubau der Travniker Straße, zu der entsprechende Verkehrsverlagerungen stattgefunden haben. So ist z. B. das Kfz-Verkehrsaufkommen in Höhe des Viaduktes von ca. 30.200 Kfz/24h *) vor Fertigstellung der Travniker Straße auf ca. 20.800 Kfz/24h im Jahr 2014 deutlich gesunken. In den inneren Teilen der Georg-Schumann-Straße lässt die Entlastungsfunktion der neuen B6 spürbar nach. Insbesondere aufgrund der neu eingerichteten Tempo 30-Zonen im Umfeld der Kirschbergstraße sind im Abschnitt Slevogtstraße bis Chausseehaus nur geringe Rückgänge des Kfz-Verkehrsaufkommens zu verzeichnen. Zum Beispiel betrug die Kfz-Verkehrsbelastung in Höhe der Lindenthaler Straße vor 2012 ca. 20.100 Kfz/24h, während sie aktuell weiterhin noch ca. 18.900 Kfz/24h beträgt.

Die am stärksten belasteten Abschnitte der Georg-Schumann-Straße befinden sich gegenwärtig in den Abschnitten Luckner Straße bis Annaberger Straße mit ca. 20.800 Kfz/24h, Slevogtstraße bis Kirschbergstraße mit ca. 21.000 Kfz/24h und Lindenthaler Straße bis Lützowstraße mit ca. 18.900 Kfz/24h.

Am geringsten belastet mit ca. 9.800 Kfz/24h ist der Abschnitt westlich des Rathauses Wahren sowie der Abschnitt Kirschbergstraße bis Huygensstraße mit ca. 15.200 Kfz/24h.

*) Alle Angaben sind als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von Montag bis Freitag (DTV_{Mo-Fr}) angegeben.

3. Planungskonzept Georg-Schumann-Straße

Zwischen der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und der Stadtverwaltung wurde 2011/2012 ein Konzept zur Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße (Übersichtsplan - siehe Anlage) erarbeitet. Dieses sieht für einzelne Abschnitte einen besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn vor, für andere Abschnitte nicht.

Aufgrund der bisherigen positiven Ergebnisse bei den 2012 realisierten Markierungsmaßnahmen sollte die jetzige Straßenraumaufteilung aus heutiger Sicht grundsätzlich die Vorzugslösung für einen künftigen Umbau der Georg-Schumann-Straße sein.

In einzelnen ummarkierten Abschnitten sieht das o. g. Konzept allerdings die Realisierung eines besonderen Bahnkörpers vor.

Im Rahmen der Untersuchungen zu den einzelnen Abschnitten sind beide Varianten zu prüfen. Erst dann kann eine Entscheidung bezüglich der Straßenraumaufteilung getroffen werden.

Zum Zeitpunkt der Realisierung der einzelnen Bauabschnitte sind auch die Förderbedingungen und somit die Finanzierbarkeit sowohl von Seiten der Stadt als auch der LVB GmbH sowie der Kommunalen Wasserwerke zu berücksichtigen.

Des Weiteren sind für die einzelnen Abschnitte der Georg-Schumann-Straße vor einer Entscheidung detaillierte planerische Untersuchungen erforderlich.

Entsprechend dem zwischen LVB GmbH und Stadtverwaltung abgestimmten Konzept zur Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße sind die nachfolgend beschriebenen Abschnitte enthalten.

- Abschnitt Haltestelle Stahmeln

Die Planung sieht den behindertengerechten Ausbau der Haltestelle Stahmeln mit Erneuerung der Gleise im Bereich des Bahnkörpers in Seitenlage zwischen Querweg und Druckereistraße, Einordnung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn und eine Signalisierung der Kreuzung Georg-Schumann-Straße/ Hallesche Straße/Mühlenstraße/ Stahmeln Höhe vor. Gegenwärtig erfolgt eine Abstimmung der Planung zwischen LVB GmbH und Stadt. Eine Realisierung ist ab 2020 vorgesehen.

- Abschnitt Pittlerstraße bis Linkelstraße

Dieses Vorhaben wurde im Rahmen des Gleis- und Haltestellenbaus Pittlerstraße bereits umgesetzt. Parallel erfolgte der Straßenbau zwischen Druckereistraße und Flößenstraße sowie der Neubau der Lichtsignalanlage Pittlerstraße.

Ebenso erfolgte die Erneuerung der Gleise zwischen Pittlerstraße und Linkelstraße im Bereich des vorhandenen Bahnkörpers in Seitenlage. Zur Reduzierung des Lärms wurde ein Rasengleis eingebaut. Zudem wurden kürzlich auch Fahrbahn und Gehwege im Abschnitt Wartenburgstraße bis Linkelstraße erneuert.

- Abschnitt Linkelstraße bis Am Viadukt

Entsprechend dem abgestimmten Planungskonzept ist in diesem Abschnitt kein besonderer Bahnkörper vorgesehen.

Für 2016/2017 ist von Seiten der Stadt (Deckenbauprogramm, Stadtumbau Ost) eine Erneuerung der Fahrbahn incl. Gehwege, Baumpflanzungen, Einordnung von Parkstellflächen und Radverkehrsanlagen geplant. Der Bau- und Finanzierungsbeschluss für den Abschnitt Linkelstraße bis Viadukt liegt vor.

Ein behindertengerechter Ausbau der neuen Haltestelle Am Viadukt ist ca. 2025 eingeordnet.

Mittelfristig wird dann eine Umgestaltung der Gleisschleife Wahren sowie ein behindertengerechter Ausbau der Haltestelle Wahren angestrebt.

- Abschnitt Am Viadukt bis Toskastraße

Laut Planungskonzept ist ein kompletter Umbau des Straßenraumes mit Einordnung eines besonderen Bahnkörpers sowie die Einordnung neuer, behindertengerechter Haltestellen Am Viadukt und Christoph-Probst-Straße als Ersatz für die Haltestelle Annaberger Straße geplant. Dazu liegen erste Planunterlagen vor.

Da in den nächsten Jahren keine Umsetzung der Planung möglich ist, soll für die heutige Situation geprüft werden, ob eine Markierung von Radfahrstreifen erfolgen kann.

- Abschnitt Toskastraße bis Slevogtstraße

Entsprechend dem Planungskonzept ist kein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Im Bereich Christoph-Probst-Straße ist die Einordnung einer neuen, behindertengerechten Haltestelle als Ersatz für die Haltestelle Annaberger Straße vorgesehen.

Erste Planunterlagen liegen vor. Da die Gleise im Abschnitt zwischen Slevogtstraße und Christoph-Probst-Straße bereits erneuert wurden, im restlichen Abschnitt ebenfalls noch gut sind, ist eine Umsetzung der Planung erst langfristig ab 2035 vorgesehen.

Für die heutige Situation ist auch hier die Möglichkeit der Markierung von Radfahrstreifen zu prüfen.

- Abschnitt Slevogtstraße bis Kirschbergstraße

Laut dem Konzept ist ein kompletter Umbau des Straßenraumes mit Einordnung eines besonderen Bahnkörpers mit der Einordnung behindertengerechter Haltestellen vorgesehen. Hierzu liegen erste Planungsvarianten vor. Im Rahmen der Planung ist zu entscheiden, ob die heute vorhandene Markierungslösung oder die lt. Konzept vorgesehene Bahnkörperlösung weiter verfolgt werden soll.

Eine Umsetzung der Planung wäre von Seiten der Stadt erst nach 2020 möglich.

- Abschnitt Kirschbergstraße bis Faradaystraße

Das Planungskonzept sieht in diesem Abschnitt keinen besonderen Bahnkörper vor. Ein Umbau kann demzufolge auf Basis der vorhandenen Markierungslösung umgesetzt werden. Erste Planunterlagen mit einem behindertengerechten Ausbau der Haltestelle Dantestraße mit mehreren Varianten liegen vor.

Eine Umsetzung der Planung wäre von Seiten der Stadt erst nach 2020 möglich.

- Abschnitt Faradaystraße bis DB-Brücke

Der Bau- und Finanzierungsbeschluss für das Verkehrsbauvorhaben in diesem Abschnitt wurde am 17.06.2015 in der Ratsversammlung bestätigt. Eine Realisierung erfolgt in diesem Jahr.

- Abschnitt DB-Brücke – Wiederitzscher Straße

Entsprechend dem Planungskonzept ist kein besonderer Bahnkörper vorgesehen, der Umbau könnte demzufolge auf Basis der heutigen Markierungslösung erfolgen. Es liegen erste Planungsunterlagen vor.

Eine Umsetzung der Planung wäre von Seiten der Stadt erst nach 2020 möglich.

- Abschnitt Wiederitzscher Straße bis Böhmestraße

In diesem Abschnitt ist ein besonderer Bahnkörper bereits vorhanden. Im Rahmen der Planung ist zu untersuchen, ob eine Erneuerung der Gleise im Zuge der vorhandenen Bahnkörperstrecke oder eine komplette Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten einer Verbesserung der Straßenraumgestaltung erfolgen soll.

Entsprechend dem Gleiszustand wäre eine Erneuerung erst langfristig ab 2030 erforderlich.

- Abschnitt Böhmestraße bis Delitzscher Straße

Das bisher abgestimmte Planungskonzept sieht einen kompletten Umbau des Straßenraumes mit Einordnung eines halbseitigen besonderen Bahnkörpers vor.

Gegenwärtig wird von Seiten der LVB GmbH die Einordnung einer neuen, zusätzlichen behindertengerechten Haltestelle in Höhe Ehrensteinstraße/Prellerstraße untersucht. Im Rahmen der Planung ist zu entscheiden, ob die heute vorhandene Markierungslösung oder die lt. Konzept vorgesehene Bahnkörperlösung weiter verfolgt werden soll.

Es liegen erste Planunterlagen vor. Da dieser Abschnitt von Seiten der LVB GmbH als der nächste umzubauende große Abschnitt eingeordnet wurde, ist eine zeitnahe Weiterführung der Planung erforderlich.

Eine Realisierung des Umbaus ist aus Sicht der Stadt aufgrund der Finanzierbarkeit erst nach 2020 möglich.

4. Finanzierung

Die im mittelfristigen Straßen- und Brückenbauprogramm der Stadt bis 2020 für die Georg-Schumann-Straße veranschlagten Finanzmittel konnten nur für die bereits mit einem Bau- und Finanzierungsbeschluss bestätigten Umbauabschnitte (s.o.) im Haushalt gesichert werden. Für die weiteren genannten Umbauabschnitte war aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten noch keine Einordnung in die bisherige bestätigte mittelfristige Haushaltsplanung möglich. Erst mit der Fortschreibung des Straßen- und Brückenbauprogramms ab 2020 können weitere Abschnitte in die Haushaltsplanung aufgenommen werden. Aufgrund unterschiedlicher Finanzierungsmöglichkeiten und Erfordernissen in Abhängigkeit vom Gleis- bzw. Fahrbahnzustand, kann es jedoch zu Problemen bei der Finanzierung und Umsetzung des gemeinsamen Bauens von LVB GmbH (Gleise / Haltestellen) und der Stadt (Fahrbahnen, Gehwege) kommen.

5. Weiteres Verfahren

Eine grundsätzliche Entscheidung zur künftigen Straßenraumaufteilung für die gesamte Georg-Schumann-Straße ist nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Dies ist bedingt durch die sich im Laufe der Jahre ändernden Förder- und Finanzierungsbedingungen sowie durch die unterschiedlichen Verkehrsverhältnisse und Gleiszustände in den einzelnen Straßenabschnitten, die sich auch hinsichtlich ihres Charakters und der zur Verfügung stehenden Straßenraumbreite im Laufe der über 5 km langen Magistrale stark unterscheiden.

Von Seiten der Stadtverwaltung ist daher vorgesehen, für die einzelnen Abschnitte in Abhängigkeit von den Bauterminen, die in erster Linie vom Gleiszustand bestimmt werden, dem Stadtrat jeweils im Rahmen einer Vorlage Varianten zur Entscheidung vorzulegen. Über das Magistralenmanagement Georg-Schumann-Straße soll eine Vorstellung und Diskussion der Planung in der Öffentlichkeit erfolgen.

Anlage

Übersichtsplan Planungskonzept LVB GmbH/Stadt