



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-01702

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Vorplanung Komplexmaßnahme Berliner Straße und Erich-Weinert-Straße von Wilhelm-Liebknecht-Platz bis Eisenbahnüberführung Berliner Straße

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

DB OBM - Vorabstimmung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters
FA Stadtentwicklung und Bau
FA Umwelt, Klima und Ordnung
SBB Mitte
DB OBM - Vorabstimmung
Ratsversammlung

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

14.12.2022

Zuständigkeit

Vorberatung
Bestätigung
Vorberatung
Vorberatung
Anhörung
Vorberatung
Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Die Ratsversammlung bestätigt Variante Vier der Vorplanung Berliner Straße und Erich-Weinert-Straße von Wilhelm-Liebknecht-Platz bis Eisenbahnüberführung (EÜ) Berliner Straße als Vorzugsvariante für die Weiterführung der Planung.

Räumlicher Bezug

Zentrum Nord

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

☐ Rechtliche Vorschriften ☒ Stadtratsbeschluss ☒ Verwaltungshandeln

☐ Sonstiges:

Die Hauptbahnhof Westseite (B-Plan Nr. 323.2) und das geplante Gymnasium sollen über die Planstr. C an die Berliner Str./Roscherstr. angebunden werden. Die Planung dient auch der Erschließung des Eutritzscher Freiladbahnhoofs (B-Plan Nr. 416 in Aufstellung). Für die Anbindung der neuen Gebiete an die Berliner Str. wurde eine Vorplanung von Wilhelm-Liebkecht-Platz bis zur Eisenbahnüberführung (EÜ) Berliner Str. mit einer neuen Straßenbahnhaltestelle am Knoten Berliner Str./Roscherstr erarbeitet.

Die Vorlage enthält 4 Varianten und die Vorzugsvariante, die für die weitere Planung beschlossen werden soll.

Für die Komplexmaßnahme ist bisher der Baubeginn 2023 vorgesehen. Im weiteren Planungsablauf muss der Termin entsprechend der neuen Abstimmung zur Einordnung der

Bauvorhaben zwischen VTA und der L-Gruppe überprüft und korrigiert werden. Nach
jetzigem Stand ist von einem Baubeginn 2026 auszugehen.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen	☒	nein	☐	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	☐	nein	☐	ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung	☐	nein	☐	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	☐	nein	☐	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Im Haushalt wirksam	von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge			
	Aufwendungen			
Finanzhaushalt	Einzahlungen			
	Auszahlungen			
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?	☐	nein	☐	wenn ja,

Folgekosten Einsparungen wirksam	von	bis	Höhe in EUR (jährlich)	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge			
	Ergeb. HH Aufwand			
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge			
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen			

Steuerrechtliche Prüfung	☐	nein	☐	wenn, ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG	☐	nein	☐	ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung	☐	nein	☐	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen	☐	ja	☐	Nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Auswirkungen auf den Stellenplan	☐	Ja	☒	Nein
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:			

Die Beschlussvorlage hat keine direkten finanziellen Auswirkungen, sie dient der Vorbereitung der weiteren Planungsschritte.

Ziele

Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

2030 - Leipzig wächst nachhaltig!

Ziele und Handlungsschwerpunkte

Leipzig setzt auf Lebensqualität:

- ☐ Balance zwischen Verdichtung und Freiraum
- ☐ Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur
- ☒ Nachhaltige Mobilität
- ☐ Vorsorgende Klima- und Energiestrategie
- ☒ Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität
- ☐ Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraumangebote

Leipzig schafft soziale Stabilität:

- ☐ Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- ☐ Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- ☐ Bezahlbares Wohnen
- ☐ Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote
- ☐ Lebenslanges Lernen
- ☐ Sichere Stadt

Sonstige Ziele:

- ☐ trifft nicht zu



Akteure:

- ☐ Bürgerstadt
- ☐ Region
- ☐ Stadttrat
- ☐ Kommunalwirtschaft
- ☐ Verwaltung

Leipzig besteht im Wettbewerb:

- ☐ Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- ☐ Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte
- ☐ Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- ☐ Vorsorgendes Flächen- und Liegenschaftsmanagement
- ☒ Leistungsfähige technische Infrastruktur
- ☐ Vernetzung von Bildung, Forschung und Wirtschaft

Leipzig stärkt seine Internationalität:

- ☐ Weltoffene Stadt
- ☐ Vielfältige, lebendige Kultur- und Sportlandschaft
- ☐ Interdisziplinäre Wissenschaft und exzellente Forschung
- ☐ Attraktiver Tagungs- und Tourismusstandort
- ☐ Imageprägende Großveranstaltungen
- ☐ Globales Denken, lokal verantwortliches Handeln

Klimawirkung

Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage				
Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)				
Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff)	☒	keine / Aussage nicht möglich	☐	erneuerbar ☐ fossil
Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch	☐	Aussage nicht möglich	☐	ja ☒ nein
Speichert CO ₂ -Emissionen (u.a. Baumpflanzungen)	☐	Aussage nicht möglich	☒	ja ☐ nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	☐	Aussage nicht möglich	☒	ja ☐ nein
Abschätzbare Klimawirkung mit <u>erheblicher Relevanz</u>	☒	ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer		☐ nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung	☐	ja (<u>Prüfschema endet hier.</u>)		
Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)				
☒ ja ☐ nein (<u>Begründung s. Abwägungsprozess</u>) ☐ nicht berührt (<u>Prüfschema endet hier.</u>)				
Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei <u>erheblicher Relevanz</u>				
☐ Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t./a): _____				
☒ liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: 2.3.5 Klimawirkung				
☐ wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)				

Beschreibung des Abwägungsprozesses:

Im Rahmen der Abwägung der vier Varianten der Vorplanung führten die fachliche Beurteilung und die Diskussion innerhalb der Verwaltung zur Vorzugsvariante 4. Die Klimaschutzziele der Stadt Leipzig und die Minimierung der Umweltwirkungen des städtischen Verkehrs werden mit Umsetzung der Vorzugsvariante am besten erreicht. Die Maßnahmen aus den Bereichen Luftreinhaltung und Lärmschutz können berücksichtigt werden. Für das geplante Verkehrsbauvorhaben wurde anhand der verkehrlichen Wirkung (Verkehrsbelastung) im Rahmen des Variantenvergleichs der resultierende CO₂-Ausstoß (THG-Emission) abgeleitet und unter Punkt 2.3.5. Klimawirkung beschrieben.

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

nichtzutreffend

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

nichtzutreffend

III. Strategische Ziele

Mit dem komplexen Verkehrsbauvorhaben einschließlich Neubau einer barrierefreien Straßenbahnhaltestelle werden aktuelle Anforderungen an Verkehrsanlagen umgesetzt. Das geplante Bauvorhaben fördert die Ziele nachhaltiger Mobilität und der Verbesserung der Umweltbedingungen durch die stärkere Berücksichtigung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Das geplante Vorhaben dient der verkehrlichen Erschließung der Entwicklungsgebiete Hauptbahnhof-Westseite und Freiladebahnhof Eutritzsch mit der Sicherung nachhaltiger Infrastruktur.

Ziele

Klimawirkung

Sachverhalt

1. Anlass und Planungsgrundlagen

Ausgangspunkt und Anlass ist die geplante städtebauliche Entwicklung auf den derzeitigen Brachflächen der Hauptbahnhof Westseite und des Freiladebahnhof Eutritzsch, südlich und nördlich der Berliner Straße und deren notwendige verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz. Die Verkehrsanbindung beider Entwicklungsgebiete wird mit einem wesentlichen Anteil an den Knoten Berliner Straße/Roscherstraße/ Planstraße C erfolgen. Der Knoten muss dafür grundhaft ausgebaut und mit Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie einer neuen LVB-Straßenbahnhaltestelle ausgestattet werden.

Mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe“ wurde rechtlich die Voraussetzung für die städtebauliche geordnete Entwicklung des Stadtquartiers mit einer Nutzung aus Wohnen, Büro, Dienstleistung und sozialer Infrastruktur, hier vor allem ein 5-zügiges Gymnasium, geschaffen. Der B-Plan 323.2 beinhaltet die rechtliche Voraussetzung für die verkehrliche Anbindung des Stadtquartiers an die Berliner Straße mit einem Knotenausbau Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C und einer neuen Straßenbahnhaltestelle am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße für die kurze fußläufige Erschließung des geplanten städtischen Gymnasiums. Die Grenze des Bebauungsplanes umfasst den gesamten neu auszubauenden Knoten Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C mit den dafür erforderlichen Aufweitungen bis zum Beginn der EÜ über die Berliner Straße. Der Ausbau der sich anschließenden Straßenverkehrsanlagen Berliner Straße und Erich-Weinert-Straße erfolgt im Bestand, sie unterliegen der Baulastträgerschaft der Stadt Leipzig.

Beschluss RV VII-DS-00547 „Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig – Rahmenplan zur Umsetzung“: Das Kernstück des Rahmenplanes ist die Maßnahmenliste II-10a „Komplexmaßnahmen VTA – L-Gruppe und weitere Maßnahmen LVB“, welche die Grundlage für die im Nachhaltigkeitsszenario gesetzten verkehrlichen Ziele darstellt. Diese dort enthaltenen Maßnahmen müssen konsequent prioritär vorbereitet werden, da sie sich am Basismodul „Modernisierung Hauptachsen“ der LVB orientieren, welches die Aufweitung des Gleismittenabstandes auf 2,80 m für den künftigen Einsatz 2,40 m breiter Straßenbahnen vorsieht. Die Komplexmaßnahme Berliner Straße und Erich-Weinert-Straße von Wilhelm-Liebnecht-Platz bis EÜ Berliner Straße ist unter dem Titel I-9 „Berliner Straße“ enthalten.

Im Beschluss zum Nahverkehrsplan vom 18.12.2019 (RV DS-VI-08001) ist die Berliner Straße zwischen Erich-Weinert-Straße und Roscherstraße mit der Umsetzungspriorität 2019-2024 in Tabelle 16, Maßnahme Nr. 15 für Gleiserneuerung mit Achsaufweitung sowie Barrierefreier Haltestellenausbau enthalten.

Die verkehrspolitischen Leitlinien im Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum

(STEP VöR, 2015) sowie die Inhalte des Fachkonzeptes Nachhaltige Mobilität im „Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Leipzig 2030“ stellen eine wichtige planerische Grundlage dar. Um den Zielen des INSEK sowie den Zielen des Nachhaltigkeitsszenario zu entsprechen, ist die Umgestaltung der Straßenräume mit Einordnung von der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung, der Einordnung von Rad- Fußverkehrsanlagen und Straßenbäumen auch in Kombination mit Stellflächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen.

Der Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 (RB V–1261/12 vom 20.06.2012) und die Vorlage Hauptnetz Rad (VI-Ifo-08223) weisen im Planungsgebiet die Berliner Straße und die Roscherstraße gemäß der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) als IR III (innergemeindliche Hauptradverbindung) im Hauptnetz Rad für den Alltagsradverkehr aus. Die neu anzubindende Planstraße C soll ebenfalls als IR III entwickelt werden.

Im Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig – Fortschreibung 2018 (RV VI-DS-06453- DS-1 vom 05.02.2019) sind für den Bereich der Berliner Straße die Maßnahmen aufgrund der vorliegenden Analysen auf den motorisierten Straßenverkehr auszurichten. Diese Maßnahmen wurden der Kategorie A zugeordnet.

In der 1. Fortschreibung zum Lärmaktionsplan (RV VI-Ifo-06495-DS-02 vom 29.04.2020) sind Lärminderungsmaßnahmen durch die Stärkung des Umweltverbundes (Verbesserung der Bedingungen für den Straßenbahn- und Busverkehr) zu erzielen. Zusätzlich ist für die Berliner Straße der Einbau von Rasengleis zu prüfen.

Mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe“ wurde rechtlich die Voraussetzung für den Knotenausbau Berliner Straße/Roscherstraße und die Anbindung der Planstraße C an die Berliner Straße geschaffen. Der Ausbau der sich anschließenden Straßenverkehrsanlagen Berliner Straße und der Erich-Weinert-Straße erfolgt im Bestand, sie unterliegen der Baulastträgerschaft der Stadt Leipzig.

Für die Straßenbahnbetriebsanlagen wird nach § 28 Personenbeförderungsgesetz ein Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage einer noch zu erstellenden Genehmigungsplanung durchgeführt.

2. Beschreibung der Maßnahme

Räumlicher Geltungsbereich

Das Planungsgebiet für die geplante Komplexmaßnahme befindet sich im Stadtbezirk Mitte, Zentrum-Nord. Der Auftrag für die äußere Erschließung mit verkehrlicher Anbindung des Löwitz-Quartiers über die Planstraße C ergibt sich aus dem rechtskräftigen B-Plan 323.2 und dessen Geltungsbereich. Mit dem Neubau einer LVB-Haltestelle am Knoten Berliner Straße wird jedoch auch die Gleisaufweitung in der Berliner Straße erforderlich, so dass der Planungsbereich dafür bis zum Wilhelm-Liebknecht-Platz erweitert wurde. Für die Berliner Straße von Gerberstraße bis Erich-Weinert-Straße ist kein Umbau und keine Einordnung in den Finanzhaushalt geplant. Die Verkehrsraumteilung in diesem Abschnitt kann auch über die Fahrbahnmarkierung erfolgen.

Bestandteil der Maßnahme ist der Straßenausbau der Erich-Weinert-Straße von Wilhelm-Liebnecht-Platz bis Berliner Straße und die Berliner Straße von Erich-Weinert-Straße über den Knoten Roscherstraße bis zur EÜ Berliner Straße mit gleichzeitiger Aufweitung des Gleismittenabstandes auf 2,80 m. Der Knotenpunkt Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße wird grundhaft ausgebaut, der angrenzende grüne Platz soll saniert werden. Am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße wird die Planstraße C als 4. Knotenarm aus dem südlichen Entwicklungsgebiet angebunden und eine neue Straßenbahnhaltstelle Berliner Straße östlich des Knotens ergänzt (siehe Abbildung).

Im Planungsgebiet ist die Berliner Straße als Hauptverkehrsstraße und Tangentenviereck Nord Bestandteil des Straßenhauptnetzes der Stadt Leipzig.

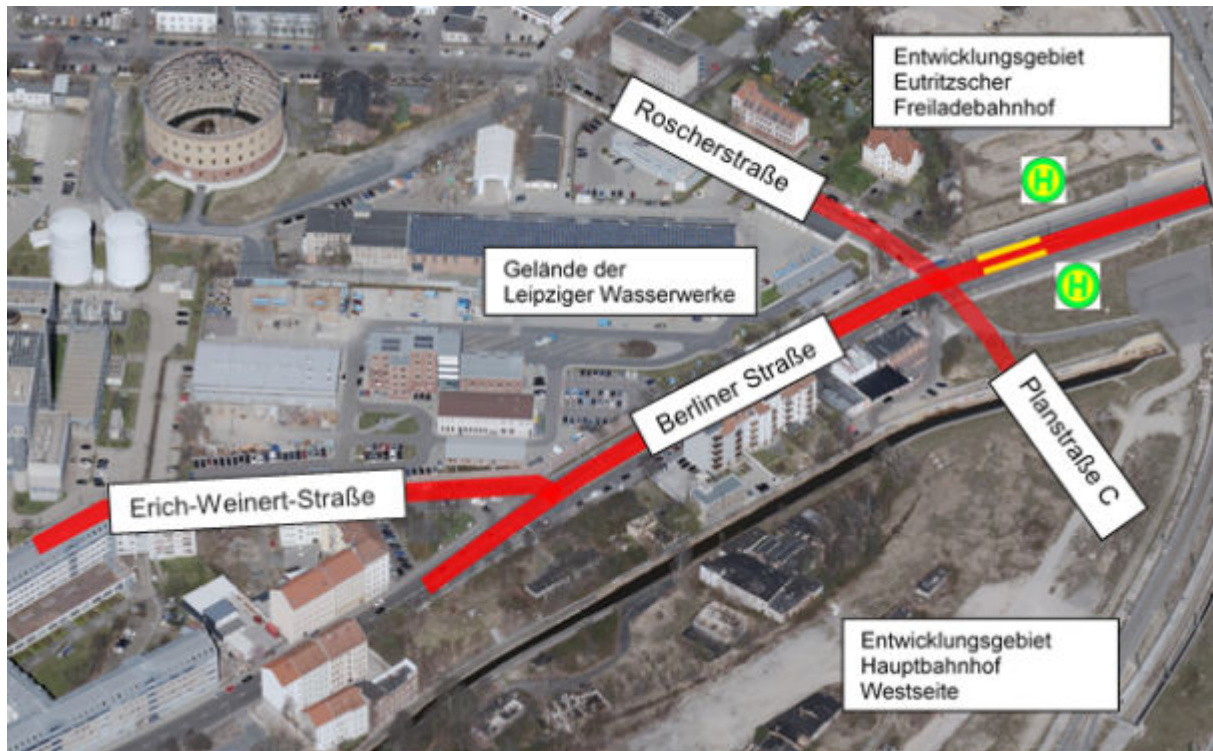


Abbildung räumlicher Geltungsbereich – Übersichtsplan

2.1 Verkehrliche Funktion, Planungsgrundlagen

2.1.1 Trassenführung und Verkehrsbedeutung

Gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) ist die Berliner Straße eine angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion (HS III) und entsprechend so auch im Flächennutzungsplan und STEP Verkehr und öffentlicher Raum ausgewiesen. Die Erich-Weinert-Straße und die Planstraße C sind Straßen mit Anliegercharakter, sie besitzen keine Einstufung nach RIN. Die Roscherstraße ist wie die Berliner Straße als angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion (HS III) eingestuft.

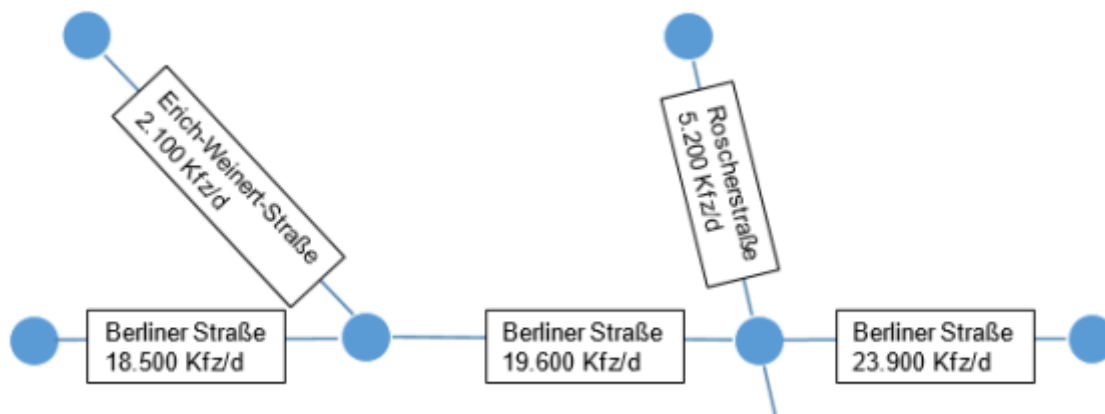
Die Straßen fallen in den Geltungsbereich der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06, Ausgabe 2006). Das Planungsgebiet liegt innerhalb der Stadt Leipzig. Damit beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

2.1.2 Verkehrsbelegungen – motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Bestand ist im Zuge der Berliner Straße zwischen Erich-Weinert-Straße und Roscherstraße eine Verkehrsbelastung von ca. 19.600 Kfz/24h vorhanden. Auf der Erich-Weinert-Straße verkehren ca. 2.100 Kfz/24h und auf der Roscherstraße ca. 5.200 Kfz/24h.

Verkehrsbelegung in der Analyse

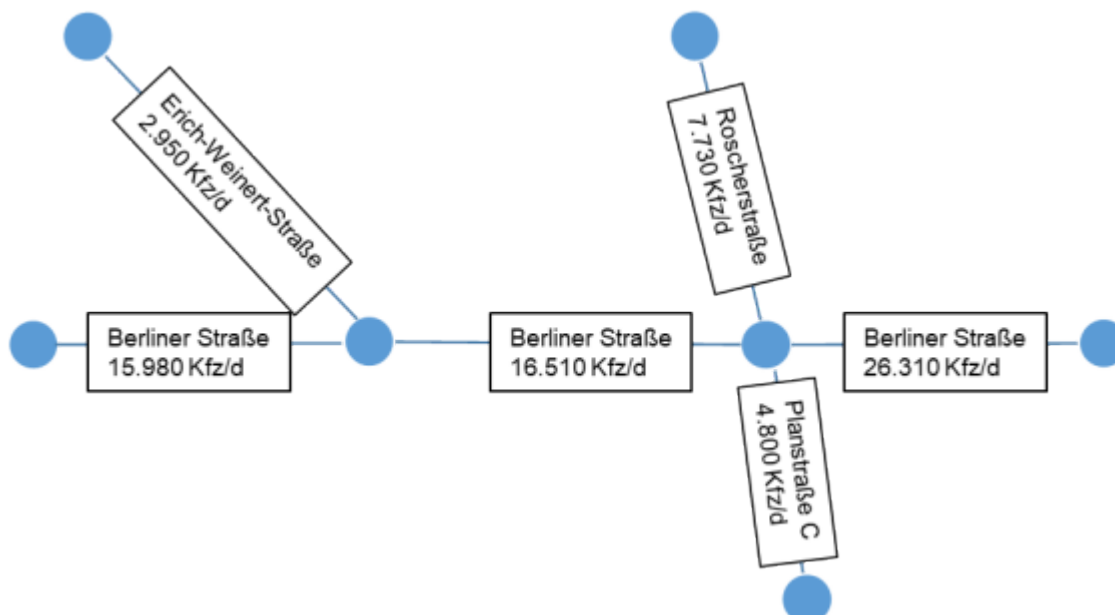
Die folgende Abbildung zeigt die im Planungsbereich vorhandenen Verkehrsbelegungen vor Beginn der Verkehrsflussdosierung (Analyse 2019).



Verkehrsbelegung - Analyse 2019

Verkehrsbelegungen für das Prognosejahr 2035

Für das Jahr 2035 wurden die in der folgenden Abbildung dargestellten Verkehrsbelegungen prognostiziert:



Verkehrsbelegung Prognose 2035

2.1.3 ÖPNV

Innerhalb des Planungsgebietes verkehrt im Zuge Erich-Weinert-Straße - Berliner Straße die Straßenbahnlinie 9 (Connewitz – Thekla) der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH.

2.1.4 Radverkehr

Im Zuge des Tangentenvierecks Nord, Zöllnerweg – Emil-Fuchs-Straße – Uferstraße – Berliner Straße sind Radverkehrsanlagen bisher nur lückenhaft ausgewiesen. Alternative Routen ohne größere Umwege stehen nicht zur Verfügung. Für eine durchgängige Führung des Radverkehrs auf der Berliner Straße wurde Ende 2021 eine verkehrsrechtliche Anordnung erlassen, die beidseitig Radfahrstreifen in der Berliner Straße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Erich-Weinert-Straße vorsieht. Diese

können nach Abschluss der Hochbauarbeiten in der Berliner Str. umgesetzt werden. Im zweiten Schritt ist die Verlängerung der Radfahrstreifen bis zur LSA Gerberstraße/Berliner Straße vorgesehen. Die damit verbundene erforderliche Überarbeitung der LSA Gerberstraße/Berliner Straße erfolgt im Zusammenhang mit der Überarbeitung zur Einordnung von Radfahrstreifen in der Gerberstraße/Eutritzscher Straße. Die im Vorfeld notwendige Voruntersuchung der LSA Gerberstraße/Berliner Straße ist für 2022/2023 vorgesehen.

Für eine durchgängige Führung des Radverkehrs auf der Berliner Straße sollen also zeitnah beidseitig Radfahrstreifen ab der Kurt-Schumacher-Straße in Richtung Osten markiert werden. Die vorliegende Planung schließt an die vorgesehene Radstreifenmarkierung an.

Der im Löwitz-Quartier (B-Plan 323) verlaufende Parthe-Radweg, südlich der Parthe, soll perspektivisch über eine Rampe in westliche Richtung weitergeführt werden. Es entsteht dann eine straßenunabhängige Geh-/Radwegführung im Bereich zwischen Parthe und Gleisschleife und weiter in Richtung Gerberstraße-Uferstraße. Durch die Entwicklung im B-Plan Gebiet Löwitz-Quartier ist bereits eine Treppenanlage im Bereich der Eckausbildung der östlichen Stützmauer vorgesehen. Für eine Rampe in dem Bereich wurden verschiedene Varianten geprüft. Für die Fortführung des Weges Richtung Westen, könnte eine Rampe parallel zur Parthe in Frage kommen, damit wäre eine geradlinige Weiterführung über Flurstücke, die sich bereits im Eigentum der Stadt befinden bis zur Gerberstraße möglich. Diese Route würde eine neue attraktive Ost-West-Verbindung herstellen.

2.1.5 Fußverkehr

Besondere Nutzungsansprüche hinsichtlich des Fußverkehrs bestehen im Bereich der Berliner Straße aufgrund fehlender Ziele derzeit nicht. Nördlich grenzt an den Planungsbereich das Gelände der Leipziger Wasserwerke. Südlich wird der Planungsbereich von 4-geschossiger Wohnbebauung und einem gewerblich genutzten Gebäude begrenzt. Eine Straßenbahnhaltestelle oder Einzelhandel gibt es nicht. Die Gehwege weisen mit einer Breite von teilweise nur 2,00 m weniger als das angestrebte Regelmaß von 2,50 m auf.

2.1.6 Versorgungsunternehmen

Im Planungsgebiet liegen unter anderem wichtige Leitungen der Netz Leipzig und der Leipziger Wasserwerke (Trinkwasser, Regenwasser und Mischwasser) bei denen Handlungsbedarf hinsichtlich einer Verlegung, Erneuerung und Sanierung angemeldet wurde.

2.1.7 Bisheriger Planungsablauf

Ausgehend von der geplanten Entwicklung der Hauptbahnhof Westseite mit Gewerbe, Wohnen und Schule wird eine verkehrliche Anbindung an das Gebiet erforderlich. Erste Planungsüberlegungen, in Höhe der Roscherstraße die Hauptbahnhof Westseite an die Berliner Straße anzubinden, konnten mit dem Rückbau der EÜ an der Berliner Straße im Jahr 2011 aufgetragen werden. Haupterfordernis einer neuen verkehrlichen Anbindung an die Berliner Straße ist die derzeit unzureichende vorhandene südliche Zufahrt über Kurt-Schumacher-Straße und Preußenseite. Entsprechend Verkehrsprognosen wird die südliche Zufahrt 20 % des im Gebiet neu entstehenden Verkehrs aufnehmen.

2.2 Bestehende verkehrliche Situation im Straßennetz

Berliner Straße

Die Berliner Straße als nördlicher Abschnitt des Tangentenvierecks ist zwischen Kurt-

Schumacher-Straße und Wittenberger Straße mit einer Verkehrsstärke von ca. 19.600 Kfz/d belastet. Von der Gerberstraße führen 2 Rechtsabbiegespuren Kfz-Verkehr in den inneren Abschnitt der Berliner Straße. Der innere Abschnitt bis zur E.-Weinert-Straße ist beidseitig bebaut und der Verkehr wird in einer Gesamtfahrbahnbreite von 12 m geführt, was zu einem hohen Lärm- und Luftschadstoffeintrag führt. Durch die im baulichen Bestand zu markierenden Radfahrstreifen soll der Querschnitt zur Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse neu aufgeteilt werden.

Im Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig stellt die Berliner Straße einen Hotspot dar, sie wurde der Kategorie A zugeordnet, die Umsetzung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung sind von höchster Priorität. Gegenwärtig erfolgt deshalb eine Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsflussdosierung durch eine reduzierte Freigabezeit stadteinwärts an der temporären LSA am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße.

Radfahrer und Fußgänger werden bisher auf der Berliner Straße zwischen Erich-Weinert-Str. und Roscherstraße (stadtauswärts) auf einem „Gehweg/Radfahrer frei“ geführt. Stadteinwärts ist für Radfahrer und Fußgänger ein untermaßiger getrennter Rad-/Gehweg ausgeschildert. Mit dem beschlossenen Nachhaltigkeitsszenario erhält der Radverkehr eine hohe Priorität bei der Verkehrsraumaufteilung, so dass zeitnah in der Berliner Straße der Verkehrsraum zugunsten des Radverkehrs mit Radfahrstreifen markiert wird.

Für den *ruhenden Verkehr* steht am südlichen Fahrbahnrand der Berliner Straße ein Parkstreifen zur Verfügung. Die Breite des Parkstreifens ist mit 1,80 m unter dem zulässigen Mindestmaß, so dass zu beobachten ist, dass parkende Fahrzeuge unberechtigt teilweise auf dem Bord stehen.

Gegenüberliegend schließt sich am nördlichen Fahrbahnrand der Berliner Straße zwischen Erich-Weinert-Straße und Roscherstraße ein Grünstreifen mit 14 *Straßenbäumen* an.

Erich-Weinert-Straße

Die Erich-Weinert-Straße gehört nicht zum Straßenhauptnetz. Sie verläuft über ca. 320 m von der Berliner Straße als Sackgasse ohne Wendemöglichkeit (Radfahrer und Taxi ausgenommen) bis zum Wilhelm-Liebke-Platz. Die Straßenbahngleise liegen mittig in der Erich-Weinert-Straße. Die Oberflächenbefestigung besteht größtenteils aus Kupferschlackesteinen. In der Erich-Weinert-Straße ist das Längsparken beidseitig mit Parkschein erlaubt.

Radfahrer werden auf der Erich-Weinert-Straße in der Fahrbahn geführt. *Fußgängern* stehen beidseitig Gehwege mit Granitplatten zur Verfügung. Die Straße wird auf der südlichen Seite von Wohn- und Gewerbehäusern und nördlich durch die denkmalgeschützte Mauer der Leipziger Wasserwerke begrenzt, *Straßenbäume* sind nicht vorhanden.

Von den Verkehrsflächen der Berliner Straße und der Erich-Weinert-Straße eingefasst liegt eine ca. 500 m² große, dreieckige Grünanlage, die gegenwärtig ein eher unattraktiver Freiraum ist und wenig Aufenthaltsqualität bietet.

Roscherstraße

Die Roscherstraße verläuft als Hauptnetzstraße zwischen Eutritzscher Straße und Berliner Straße und mündet gegenwärtig auf die Berliner Straße. Die Roscherstraße verfügt im untersuchten Bereich über eine Fahrbahnbreite von 12,80 m zwischen den Borden.

Radfahrer von der Berliner Straße kommend werden nach ca. 25 m nach der Einmündung in die Fahrbahn entlassen, Radfahrer in Richtung Berliner Straße werden ca. 25 m vor der Einmündung von der Fahrbahn auf einen gemeinsamen Geh-/ Radweg in den Seitenraum geführt. Im Zuge der Roscherstraße nutzen Radfahrer die Fahrbahn. Auf der Roscherstraße wird beidseitig längs geparkt. *Fußgängern* stehen beidseitig breite Gehwege zur Verfügung.

Im östlichen Gehweg der Roscherstraße stehen im Untersuchungsbereich 5 Straßenbäume, auf der westlichen unbefestigten Gehwegseite sind nur im Knotenbereich 2 Straßenbäume in einer Grüninsel zwischen Fahrbahnkante und Gehweg vorhanden.

Die gegenüber der Roscherstraße liegende Zufahrt zum Rettungsplatz der DB AG, zur Feuerwehraufstellfläche und zum Grundstück Berliner Straße 66 ist derzeit als Grundstückszufahrt ausgebaut, eine verkehrliche Anbindung der Hauptbahnhof-Westseite ist durch den Verlauf der Parthe nicht vorhanden.

2.3 Planung Komplexmaßnahme

Für den gesamten Planungsbereich ist für den künftigen Einsatz 2,40 m breiter Straßenbahnen die Aufweitung des Gleismittenabstandes auf 2,80 m von hoher Priorität. Der Gleisabschnitt gehört zum Basismodul „Modernisierung Hauptachsen“ der LVB und ist im Rahmenplan zur Mobilitätsstrategie unter dem Titel I-9 „Berliner Straße“ enthalten.

2.3.1 Abschnitt Wilhelm-Liebke-Platz bis einschließlich Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße

Der Ausbau der Erich-Weinert-Straße beginnt am Wilhelm-Liebke-Platz und endet am Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße. Entgegen des Bestandes wird die Gleisanlage innerhalb der 12 m breiten Fahrbahn außermittig in Richtung Norden verschoben und der Gleismittenabstand auf 2,80 m aufgeweitet. Damit entfallen die Parkstellflächen am nördlichen Fahrbahnrand.

Kraftfahrzeuge (Anliegerverkehr), Straßenbahn und Radfahrende nutzen die Fahrbahn in beiden Richtungen gemeinsam, wobei stadtwärts die Radfahrenden außerhalb des Lichtraumprofils der Straßenbahn ungehindert fahren können. Die Gehwege verbleiben mit Regelbreite im Bestand.

Die Erich-Weinert-Straße wird im Einmündungsbereich zur Berliner Straße entsprechend der Verkehrsbedeutung in ihrer Breite verringert und umgestaltet.

Die Stichstraße zwischen den Gebäuden Erich-Weinert-Str. Nr. 30 und 32 und der grünen Platzfläche wird entsprechend dem Bestand ausgebaut. Der Anschluss an die Erich-Weinert-Straße erfolgt als Grundstückszufahrt. Für die von den Verkehrsflächen eingeschlossene grüne Platzfläche liegen 2 Gestaltungsvarianten vor, die ihn in seiner Aufenthaltsqualität aufwerten und einen parkähnlichen Charakter verleihen.

Der Verkehrsraum Berliner Straße westlich des Knotens Erich-Weinert-Straße bis zur K.-Schumacher-Str. wird zeitnah mit beidseitigen Radfahrstreifen und einer Kfz-Spur/Richtung markiert. In der Knotenzu- und -abfahrt werden die Radfahrstreifen weitergeführt. Die Varianten der Knotenplanung Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße werden im Kapitel 2.3.3 ausführlich beschrieben.

2.3.2 Abschnitt von Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße einschließlich Knoten Berliner Straße/Roscherstraße bis Eisenbahnüberführung Berliner Straße

Bereits aus den ersten Entwicklungskonzeptionen für das Areal der Hauptbahnhof Westseite und der damit einhergehenden Verkehrsuntersuchung wurde ersichtlich, dass die alleinige verkehrliche Erschließung des Areals über die Kurt-Schumacher-Straße nicht möglich sein wird, erhebliche Beeinträchtigungen am Knoten Willy-Brandt-Platz/Kurt-Schumacher-Straße wären zu erwarten. Eine zweite Anbindung der Hauptbahnhof Westseite an die Berliner

Straße (Tangentenviereck Nord) ist zur vollständigen Entwicklung/Bebauung notwendig. Mit dem teilweisen Rückbau der EÜ in der Berliner Straße wurden die ersten Planungsüberlegungen, in Höhe der Roscherstraße die Hauptbahnhof-Westseite an die Berliner Straße anzubinden, aufgetragen.

Mit dem teilweisen Rückbau der EÜ und der geplanten Anbindung Hauptbahnhof-Westseite liegt auch die Voraussetzung vor, den neuen Knoten Berliner Straße/Roscherstraße mit einer Straßenbahnhaltestelle zu komplettieren. Die vorliegend entwickelte Knotenplanung berücksichtigt optional eine Netzerweiterung der LVB mit einer Linienführung durch die Roscherstraße.

Der Straßenabschnitt der Berliner Straße zwischen Erich-Weinert-Straße und EÜ Berliner Straße wurde mit dem Ziel:

- der Minderung des Lärm- und Luftschadstoffeintrags,
- der Verbesserung der ÖPNV-Qualität durch die notwendige Gleisaufweitung und die Anlage eines besonderen Bahnkörpers mit Rasengleis,
- der Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer sowie
- der Schaffung von richtlinienkonformen Fuß- und Radverkehrsanlagen betrachtet.

Der Knotenpunkt Berliner Straße/Roscherstraße wird durch die Anbindung der neuen Planstraße C von einer Einmündung in einen vierarmigen Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage ausgebaut. Die Roscherstraße wird anhand des Bestandes im Querschnitt neu strukturiert. Das Bauende der Planstraße C befindet sich südlich am Beginn des Brückenbauwerkes über die Parthe und schließt an die geplanten inneren Erschließungsanlagen der Hauptbahnhof - Westseite an.

Die im Rahmen der Vorplanung untersuchten 4 Varianten werden im Kapitel 2.3.3 ausführlich beschrieben.

2.3.3 Variantenuntersuchung

Varianten der Vorplanung:

Alle 4 untersuchten Varianten betrachten die Knotenpunkte und Aufteilung des Straßenraumes zwischen Wilhelm-Liebnecht-Platz und EÜ Berliner Straße. Planungsansatz ist die Berücksichtigung der Gleistrasse der Straßenbahn mit der notwendigen Aufweitung des Gleismittenabstandes und besonderem Bahnkörper mit Rasengleis, die Schaffung von regelkonformen Fuß- und Radverkehrsanlagen und Möglichkeit von Baumstandorten im Straßenraum. Die Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Straßenraumaufteilung der Berliner Straße zwischen den Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße und Berliner Straße/Roscherstraße.

Variante 1: Planung analog dem Bestand, mit separatem Gleiskörper, 4-spuriger Fahrbahn, beidseitigen Radfahrstreifen und Gehwegen, einseitigem Längsparken mit Baumscheiben (Südseite) und Entfall des Baumstreifens auf der Nordseite.

Variante 2: Planung mit Eingriff in das Gelände der Leipziger Wasserwerke, mit separatem Gleiskörper, 4-spuriger Fahrbahn, beidseitigen Radfahrstreifen und Gehwegen, einseitigem Längsparken mit Baumscheiben (Südseite) und einer Neuanlage eines Baumstreifens auf der Nordseite.

Variante 3: Planung mit einem halbseitig besonderen Bahnkörper stadteinwärts und einem für MIV befahrbaren Gleis stadtauswärts, 4-spuriger Fahrbahn, beidseitigen Radfahrstreifen und Gehwegen, einseitigem Längsparken mit Baumscheiben (Südseite), Erhalt des Baumstreifens auf der Nordseite.

Variante 4: Planung einer 2-spurigen Fahrbahn mit separatem Gleiskörper, beidseitigen

Radfahrstreifen und Gehwegen, einseitigem Längsparken mit Baumscheiben (Südseite), Erhalt des Baumstreifens auf der Nordseite.

2.3.3.1 Variante 1

Grundgedanke der Variante 1 ist eine bestandsorientierte Planung. Das heißt, dass alle Verkehrsanlagen, Straßenbahngleise, Fahrbahnen, Rad- und Fußverkehrsanlagen ohne Eingriff in angrenzende Flächen in den vorhandenen Straßenraum eingeordnet werden. Sie berücksichtigt einen separaten Gleiskörper (Rasengleis) für die Straßenbahn, eine 4-spurige Fahrbahn, beidseitige Radfahrstreifen und Gehwege sowie einen an die südliche Wohnbebauung grenzenden Längsparkstreifen. Innerhalb der vorhandenen Verkehrsfläche entfällt in dieser Variante der vorhandene Baumstreifen auf der Nordseite der Berliner Straße für die notwendige Einordnung der Radverkehrsanlagen. Zur Aufwertung des Straßenraumes werden einzelne Baumscheiben in den Längsparkstreifen auf der südlichen Seite der Berliner Straße integriert.

Am Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße wird in der westlichen Zufahrt stadtauswärts ein Radfahrstreifen, ein Fahrstreifen geradeaus und eine Mischspur geradeaus/links geplant, stadteinwärts werden 1 Kfz-Spur geradeaus und 1 Kfz-Spur rechts sowie ein Radfahrstreifen weiter in Richtung Kurt-Schumacher-Straße geführt. In der westlichen Fußgängerfurt über die Berliner Straße wird eine mittige Querungsinsel ergänzt. Der Linksabbieger in die Erich-Weinert-Straße wird über die kombinierte Geradeaus/Linksabbiegespur an der neuen Querungshilfe vorbeigeführt und erhält im Knotenraum eine Aufstellfläche.

In der östlichen Zufahrt erhält der Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Str. im Abbiegebereich der Straßenbahn eine neue Fußgängerfurt mit Querungsinsel. Die Anbindung der Erich-Weinert-Straße orientiert sich am Bestand. Auf einer Mischspur wird der Verkehr zum Knoten geführt, die Rechtsabbieger können frei abbiegen, die Linksabbieger werden signalisiert. Die vorhandene Dreiecksinsel dient als Aufstellfläche für Fußgänger.

Der Radverkehr aus der Erich-Weinert-Straße in die Berliner Straße wird in Variante 1 indirekt über die Dreiecksinsel und die Fußgängerfurt auf die südliche Seite geführt. Dafür wird in der Knotenzufahrt Erich-Weinert-Straße ein Auffangschutzbereich markiert, der den Radfahrer auf die Dreiecksinsel führt. Diese indirekte Führung parallel zum Fußgänger soll zukünftig der Verkehrsbeziehung über eine (noch zu planende) Geh-/Radwegebrücke über die Parthe zur Hauptbahnhofwestseite dienen.

In der Erich-Weinert-Straße wird die Gleisstrasse in Richtung Norden verschoben. Die Längsparker auf der Nordseite entfallen, Radfahrer Richtung Wilhelm-Liebke-Platz können außerhalb des Lichtschraumbereichs der Straßenbahn ungehindert fahren. Südlich der fahrbahngebundenen Gleisanlage verbleibt bis zu den Längsstellplätzen eine Restfahrbahn von 2,00 m Breite. Das Ausbauende stellt die Haltestelle Wilhelm-Liebke-Platz dar. Der Gleismittenabstand wird ca. 20 m vor dem Ausbauende auf den Bestand aufgeweitet.

Im Rahmen der Baumaßnahme soll der von den Verkehrsflächen eingefasste kleine Platz umgestaltet werden. In der ersten Variante bleibt der Baumbestand erhalten und wird durch Pflanzungen von Solitärsträuchern ergänzt. Eine freiwachsende Laubhecke soll die Fläche einrahmen und von den Verkehrsflächen abgrenzen. Mittelpunkt des Platzes ist ein Rondell, eingerahmt von gebogenen Sitzelementen. Im Bereich des südwestlichen Zugangs sind Fahrradstellplätze auf einer befestigten Fläche aus Betonsteinplatten vorgesehen. Durch die Rasenflächen und die Bestandsgehölze entsteht ein parkähnlicher Charakter.



Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße, Variante 1

Die Planung einer 4-spurigen Berliner Straße zwischen den Knoten Erich-Weinert-Straße und Roscherstraße orientiert sich in Variante 1 am vorhandenen Verkehrsraum. Die Gesamtbreite von 29,90 m von Nord nach Süd zwischen der denkmalgeschützten Mauer der Leipziger Wasserwerke (LWW) und der Wohnbebauung wird wie folgt aufgeteilt. An die denkmalgeschützte Mauer schließen mit Regelmaßen ein 2,50 m breiter Gehweg und der stadteinwärtige Radfahrstreifen (1,85 m Breite) an. Dazu muss der im Bestand vorhandene Baumstreifen entfallen. Stadteinwärts werden 2 MIV-Fahrspuren in einer Breite von 3,25 m und 3,00 m geführt. Der vorhandene separate Gleiskörper der Straßenbahn wird auf einen Gleismittenabstand von 2,80 m aufgeweitet und in seiner Lage leicht nach Norden verschoben. Zur Aufwertung des Stadtbildes und Lärminderung wird er als Rasengleis geplant. An die Gleistrasse schließen sich in stadtauswärtiger Richtung 2 MIV-Fahrspuren mit einer Breite von 3,00 m und 3,25 m an. Durch den Entfall des Baumstreifens und der leicht nach Norden verschobenen Gleistrasse ist es möglich, stadtauswärtig statt des vorhandenen nicht benutzungspflichtigen Radweges einen durchgehenden 1,85 m breiten Radfahrstreifen anzulegen. Ein 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen trennt die Radverkehrsanlage von den Längsparkern. Die vorhandenen ca. 23 Längsparkplätze an der südlichen Seite werden zur Verbesserung des Stadtklimas durch 6 Baumstandorte unterbrochen. Weitere Baumstandorte im westlichen Abschnitt sind aufgrund der Fernwärmetrasse nicht möglich. Zwischen dem Längsparkstreifen und der Wohnbebauung liegt ein 2,50 m breiter Gehweg.

Unter dem Ansatz einer Planung im vorhandenen Bestand ist es unter Inanspruchnahme des Baumstreifens sowie durch Reduzierung der inneren MIV-Fahrspur auf 3,00 m möglich, alle Verkehrsarten im Regellaß zu berücksichtigen.

Der Knoten Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C wird durch die Anbindung der Planstraße C zu einem 4-armigen Knoten mit LSA ausgebaut.

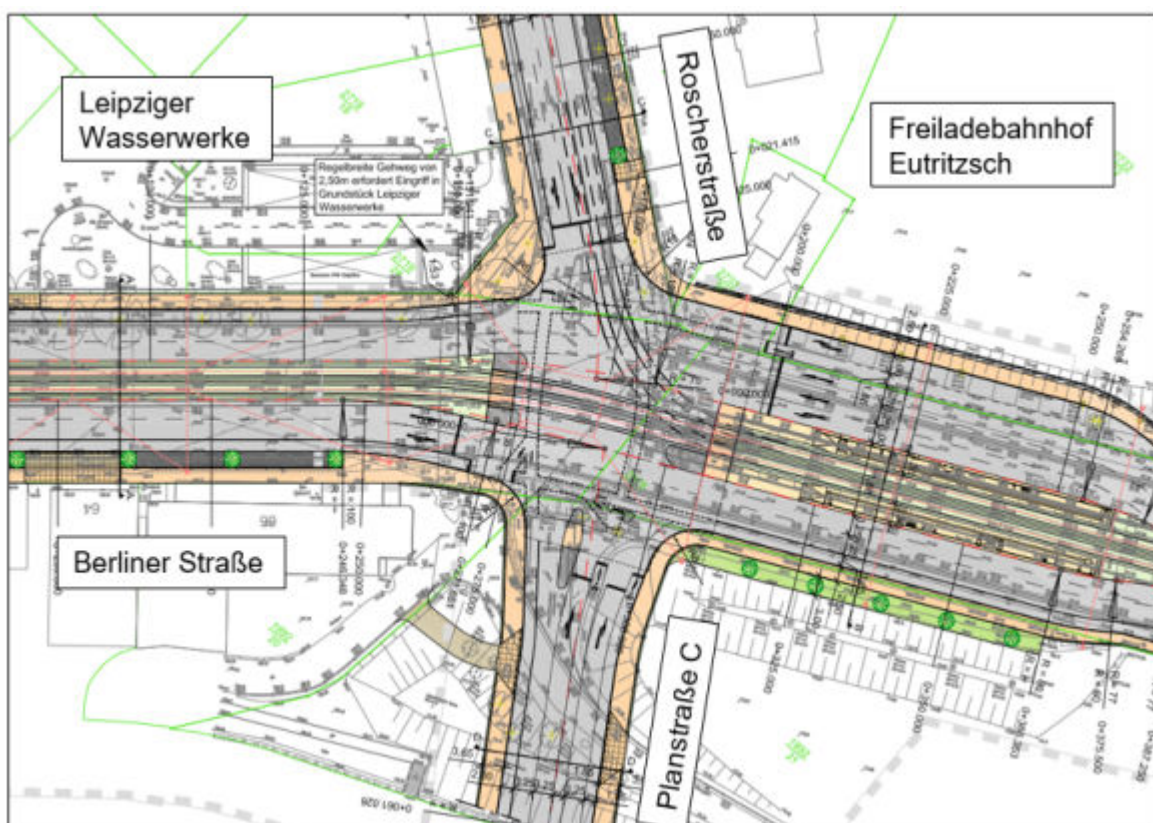
In der westlichen Knotenzufahrt Berliner Straße werden in stadtauswärtiger Richtung eine Fahrspur gerade und eine Mischspur gerade/rechts sowie ein Radfahrstreifen geplant. Die neue Fußgängerfurt westlich des Knotens wird durch 2 Querungsinseln ergänzt, die durch Verschwenkung der Fahrbahnen beidseitig des besonderen Bahnkörpers geschaffen werden. Die nördliche Fahrbahnverschwenkung stadteinwärts hat zur Folge, dass sich die Gehwegbreite bis zur Mauerbegrenzung der LWW punktuell auf ein Mindestmaß von 1,50 m verringert. Alternativ ist ein Eingriff in die denkmalgeschützte Mauer der LWW in diesem Bereich erforderlich.

Stadteinwärts werden in der östlichen Knotenzufahrt Berliner Straße eine Linksabbiegespur, zwei Geradeausspuren, ein Radfahrstreifen und eine Rechtsabbiegespur vorgesehen. Linksabbiegende Radfahrer auf der Berliner Straße werden indirekt geführt.

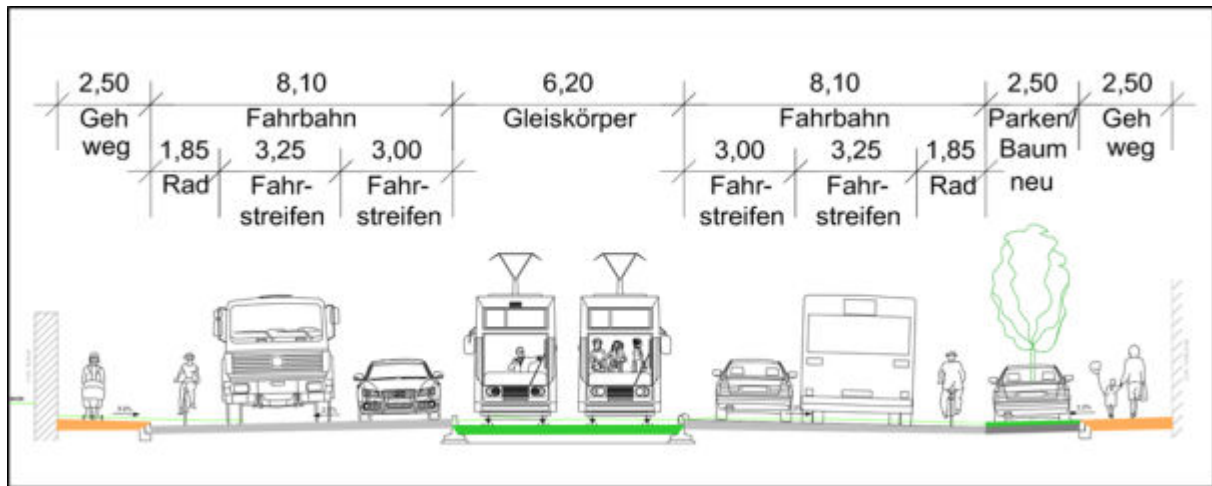
Die neu zu errichtende Straßenbahnhaltestelle am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße wird barrierefrei mit einem Bahnsteig je Richtung als Regelhaltestelle der LVB errichtet. Die Länge beträgt 46 m, die Bahnsteigbreite 3,30 m. Zugänge zu den Bahnsteigen befinden sich am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße in Verbindung mit der Fußgängerfurt über den LSA-Knoten. Die Lage der Haltestelleninsel ist um ca. 8 m zurückgesetzt und die Knotengeometrie berücksichtigt bereits einen späteren zweigleisigen Abzweig in die Roscherstraße als Option für eine ÖPNV-Erschließung durch die Roscherstraße.

Die Roscherstraße wird anhand des Bestandes neu strukturiert. Sie erhält eine Linksabbiegespur und eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur. Die Straßenraumaufteilung berücksichtigt die optional dargestellten Straßenbahngleise in der Roscherstraße. Radfahrer werden in Radfahrstreifen bis an den Knoten geführt. Längsparkstellflächen können auf der östlichen Straßenseite zwischen den Baumscheiben eingeordnet werden. Der westliche Gehweg der Roscherstraße besitzt eine Breite von 3,45 m, der östliche Gehweg eine Breite von 2,50 m. Linksabbiegende Radfahrer auf der Berliner Straße werden in Variante 1 indirekt geführt.

Die Planstraße C stellt die neue Anbindung an die Hauptbahnhof-Westseite dar. Sie führt vom Knoten Berliner Straße/Roscherstraße in das Plangebiet Hauptbahnhof Westseite. Das Bauende befindet sich südlich am künftigen Brückenbauwerk über die Parthe. Der Bau der Brücke erfolgt durch den Investor des Entwicklungsgebietes. In der Knotenzufahrt der Planstraße C ist eine Geradeaus-/Linksabbiegespur, ein Radfahrstreifen geradeaus, eine Rechtsabbiegespur sowie ein Radfahrstreifen nach rechts vorgesehen. In Variante 1 wurde eine Mittelinsel für Fußgänger zur Verkürzung der Querungslänge geplant. Beidseitig der Fahrbahn schließen 3,65 m breite Gehwege an. Die Planstraße C wurde hinsichtlich der höhenmäßigen Zwangspunkte der geplanten Parthebrücke mit einer maximalen Längsneigung von 4 % eingeordnet.



Knoten Berliner Straße/Roscherstraße, Variante 1



Variante 1 - Straßenquerschnitt

Vorteile

- Die Gleise der LVB werden als separater Gleiskörper mit Rasengleis ausgeführt.
- Die neuen Baumstandorte in den südlichen Längsstellplätzen werden den Abschnitt auf.
- Zusätzliche Querungshilfen für Fußgänger an den Knoten sind geplant.
- Mit einer 4-spurigen Lösung ist die Variante 1 eine leistungsfähige Verkehrsanlage.
- Die Mobilitätsansprüche der Bevölkerung und der Unternehmen werden berücksichtigt. Entsprechend STEP VöR wird die Berliner Straße so ausgebaut, dass sie der Anbindung der Entwicklungsgebiete gerecht wird (STEP VöR, S. 73).

Nachteile:

- Der Entfall des nördlichen Baumstreifens wirkt sich negativ auf das stadtgestalterische Bild aus.
- Eine punktuelle Gehwegeinengung ist im Bereich der denkmalgeschützten Mauer an der nordwestlichen Ecke Berliner Straße/Roscherstraße oder ein punktueller Eingriff in die Mauer erforderlich.
- Die Ziele/Maßnahmen des Lärmaktionsplanes und des Luftreinhalteplanes werden durch Verkehrsführung im 4-spurigen Ausbau nicht erreicht.

2.3.3.2 Variante 2

Grundgedanke der Variante 2 ist die Planung einer Verkehrsanlage mit Regelmanen und die Berücksichtigung von beidseitigen Baumstreifen. Variante 2 beinhaltet einen separaten Gleiskörper der LVB mit Rasengleis, eine 4-spurige Fahrbahn der Berliner Straße mit einem nördlichen Baumstreifen, beidseitige Radfahrstreifen und Gehwege sowie einen an die südliche Wohnbebauung grenzenden Baum-/Längsparkstreifen.

Der Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße wird in den Zufahrten der Berliner Straße grundsätzlich analog der Variante 1 ausgebaut. Aus der Erich-Weinert-Straße unterscheidet sich die Führung der linksabbiegenden Radfahrer in Richtung der Berliner Straße. In Variante 2 werden die linksabbiegenden Radfahrer im Mischverkehr mit dem MIV in der Fahrbahn über den Knoten in den Radfahrstreifen der Berliner Straße geführt. Die Dreiecksinsel dient als Aufstellfläche für Fußgänger.

Für die Erich-Weinert-Straße erfolgt die Planung analog der Variante 1.

Für den von Verkehrsflächen eingefassten kleinen Platz liegt zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität eine 2. Variante, mit dem Thema der Mehrgenerationennutzung, vor. In der Mitte des Freiraumes entsteht ein befestigter Platz mit Bodentrampolin sowie eine Pergola mit Sitzelementen. In der Randzone des Platzes werden zum Baumbestand 2

Bäume und zusätzliche Solitärsträucher kombiniert. Als Abgrenzung zum Straßenraum dienen außerdem hochwachsende Gräser. Es soll auch im 2. Gestaltungsvorschlag ein parkähnlicher Charakter entstehen.



Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße, Variante 2

Für den Abschnitt Berliner Straße wird in Variante 2 eine 4-spurige Verkehrsanlage mit beidseitigen Radfahrstreifen und beidseitigen Baumstreifen (Südseite Kombination Parken/Bäume) untersucht. Die Variante 2 stellt in ihrer Breite die Maximalvariante dar. Dementsprechend wird ein Eingriff in das Grundstück der Leipziger Wasserwerke erforderlich sowie ein Versetzen der denkmalgeschützten Mauer und ein Umbau der vorhandenen Innenanlagen im Bereich der LWW. Aufgrund der Straßenraumgestaltung und der damit verbundenen Querschnittsänderung muss der vorhandene Baumstreifen gerodet werden und es wird ein neuer Baumstreifen auf der nördlichen Seite zwischen Gehweg und Fahrbahn (Radfahrstreifen) angelegt. Der Straßenquerschnitt stellt sich von Norden wie folgt dar. Die denkmalgeschützte Mauer zu den LWW wird um ca. 3,00 m nördlich versetzt, daran schließt sich ein 2,50 m breiter Gehweg an. Ein Baumstreifen wird als Ersatzpflanzung angelegt. Stadteinwärts schließen sich an den neuen Baumstreifen ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen und 2 MIV-Fahrspuren mit einer Breite von je 3,25 m an. Die Gleisanlagen der LVB werden auf den Gleismittenabstand von 2,80 m aufgeweitet und als Rasengleis ausgeführt. Stadtauswärts schließen sich an die Gleistrasse 2 MIV-Fahrspuren (jeweils 3,25 m breit) und ein Radfahrstreifen (1,85 m) an. Ein 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen trennt die Radverkehrsanlage von den Längsparkern. Wie in Variante 1 sollen die vorhandenen ca. 23 Längsparkplätze an der südlichen Seite zur Verbesserung des Stadtklimas durch 6 Baumstandorte unterbrochen werden. Weitere Baumstandorte im westlichen Abschnitt sind aufgrund der Fernwärmetrasse nicht möglich. Zwischen dem Längsparkstreifen und der Wohnbebauung liegt ein 2,50 m breiter Gehweg.

Der Knoten Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C wird durch die Anbindung der Planstraße C zu einem 4-armigen Knoten mit LSA ausgebaut und stellt die neue Anbindung der Hauptbahnhof-Westseite dar.

In der westlichen Knotenzufahrt Berliner Straße werden in stadtauswärtiger Richtung eine Fahrspur gerade und eine Mischspur gerade/rechts sowie ein Radfahrstreifen geplant. Die neue Fußgängerfurt westlich des Knotens wird durch 2 Querunginseln ergänzt, die durch

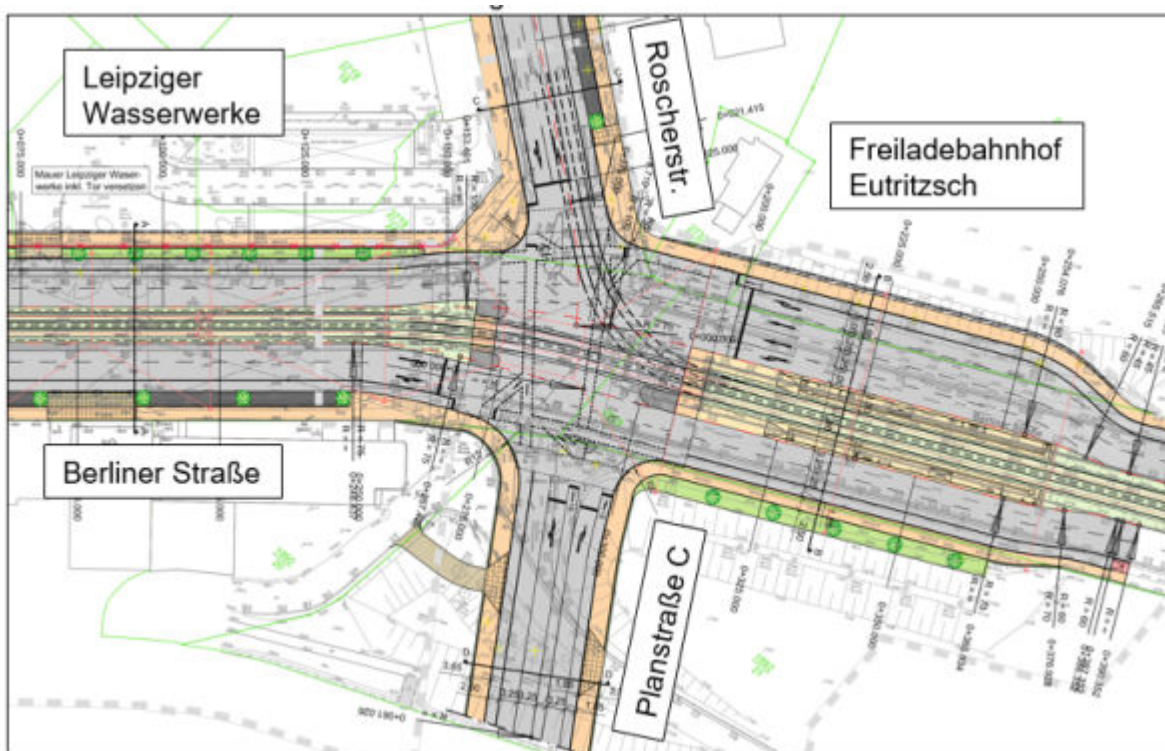
Verschwenkung der Fahrbahnen beidseitig der Gleise geschaffen werden. Durch den Eingriff in das Gelände der LWW in Variante 2 entfällt die Engstelle an der nordwestlichen Ecke im Gehweg im Vergleich zu Variante 1.

Stadteinwärts werden in der östlichen Knotenzufahrt Berliner Straße eine Linksabbiegespur, zwei Geradeauspuren und eine Rechtsabbiegespur geführt. Der stadteinwärtige Radfahrstreifen liegt am Fahrbahnrand. Die Führung des stadteinwärtigen Radfahrers am Fahrbahnrand hat den Vorteil, dass linksabbiegende Radfahrer aus der Planstraße C indirekt geführt werden können.

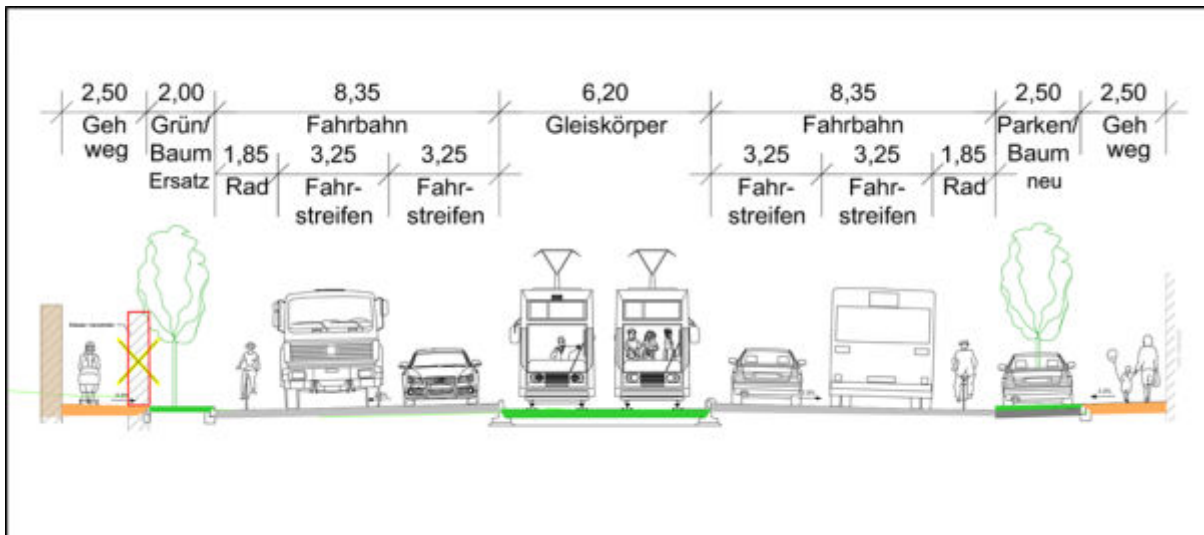
Die neu zu errichtende Straßenbahnhaltestelle am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße wird wie in Variante 1 beschrieben ausgebaut.

Die Roscherstraße wird wie in Variante 1 anhand des Bestandes neu aufgeteilt.

Die Planstraße C stellt die neue Anbindung an die Hauptbahnhof-Westseite dar. Im Unterschied zu Variante 1 entfällt in der Einmündung der Planstraße C die Querungsisel für Fußgänger. Fußgänger können die Planstraße C bequem auch in einem Zug queren, da sich die Freigabezeit der Fußgänger an der Freigabe der Hauptrichtung orientiert. Ohne Querungsisel kann ein Aufstellbereich mit Signal für linksabbiegende Radfahrer aus der Berliner Straße in die Roscherstraße geschaffen werden.



Knoten Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C, Variante 2



Variante 2 - Straßenquerschnitt

Vorteile:

- Die Gleise der LVB werden als separater Gleiskörper mit Rasengleis ausgeführt.
- Die Anlage eines neuen Baumstreifens auf der nördlichen Straßenseite erfolgt als Ersatz für den vorhandenen Baumstreifen.
- Die Baumstandorte in Kombination mit den Längsstellplätzen auf der Südseite und der neue Baumstreifen auf der Nordseite werden den Abschnitt bezüglich Stadtgestaltung entscheidend auf.
- Zusätzliche Querungshilfen für Fußgänger an den Knoten sind geplant.
- Mit einer 4-spurigen Lösung ist die Variante 2 eine leistungsfähige Verkehrsanlage.
- Die Mobilitätsansprüche der Bevölkerung und der Unternehmen werden berücksichtigt. Entsprechend STEP VöR wird die Berliner Straße so ausgebaut, dass sie der Anbindung der Entwicklungsgebiete gerecht wird (STEP VöR, S. 73).

Nachteile:

- Entfall des gewachsenen Baumstreifens auf der Nordseite und Ersatzpflanzung
- Eingriff in denkmalgeschützte Mauer und in das Grundstück der LWW ist erforderlich.
- Durch die Eingriffe in Grundstück und die Mauer der LWW ist Variante 2 am teuersten.
- Die Ziele/Maßnahmen des Lärmaktionsplanes und des Luftreinhalteplanes werden durch Verkehrsführung im 4-spurigen Ausbau nicht erreicht.

2.3.3.3 Variante 3

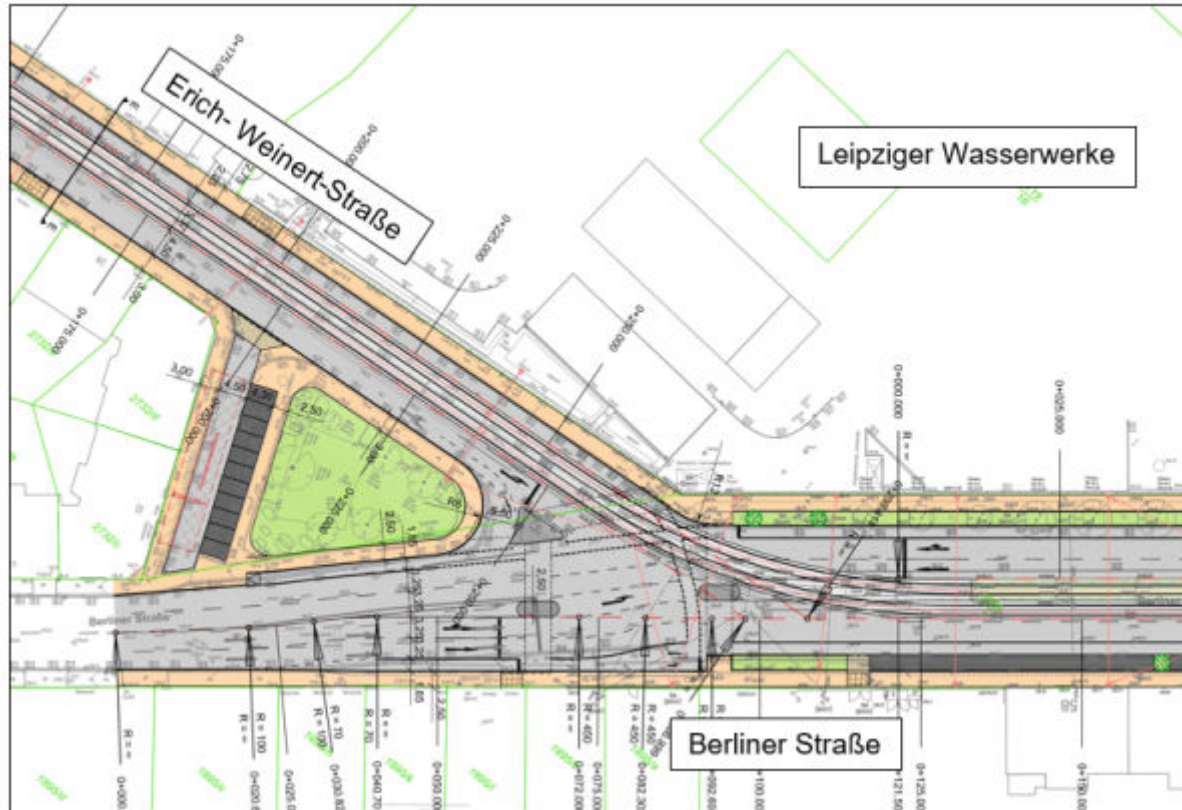
Grundgedanke der Variante 3 ist eine 4-spurige Verkehrsführung im vorhandenen Straßenraum der Berliner Straße mit einem halbseitig besonderen Bahnkörper und einem befahrbaren Gleis. Diese Aufteilung ermöglicht stadtauswärts die gemeinsame Nutzung des linken Fahrstreifens durch MIV und Straßenbahn. Es werden weiterhin beidseitig Radfahrstreifen und Gehwege und südlich entlang der Wohnbebauung Längsparker mit Baumscheiben vorgesehen. In Variante 3 bleibt der vorhandene Baum-/Grünstreifen auf der Nordseite erhalten.

Der Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße wird ähnlich der Variante 1 ausgebaut. In der westlichen Zufahrt stadtauswärts wird ein Radfahrstreifen, ein Fahrstreifen geradeaus und eine Mischspur geradeaus/links geplant. Der Linksabbieger in die Erich-Weinert-Straße wird über die kombinierte Geradeaus/Linksabbiegespur vor der neuen Querungshilfe geführt und erhält im Knotenraum eine Aufstellfläche. Der stadtauswärtige Geradeausverkehr MIV teilt sich östlich des Knotens mit der Straßenbahn eine gemeinsame Fahrbahn (linker Fahrstreifen). Östlich des Knotens wird wie in Variante 1 eine neue Fußgängerfurt mit einer Querungsinsel im Schatten der Aufstellfläche Linksabbieger eingerichtet. Die Anbindung der

Erich-Weinert-Straße verbleibt wie im Bestand und der Radverkehr aus der Erich-Weinert-Straße in die Berliner Straße wird wie in Variante 1 indirekt über die Dreiecksinsel und die Fußgängerfurt auf die südliche Seite geführt.

In der Erich-Weinert-Straße zwischen W.-Liebknecht-Platz und Berliner Straße erfolgt die Planung analog der Variante 1.

Für die von den Verkehrsflächen abgegrenzte Platzfläche liegen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität die beiden unter Variante 1 und Variante 2 beschriebenen Gestaltungen vor.



Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße, Variante 3

Die 4-spurige Verkehrsführung der Berliner Straße zwischen den Knoten Erich-Weinert-Straße und Roscherstraße orientiert sich in Variante 3 am vorhandenen Verkehrsraum. Die Aufteilung der Berliner Straße mit nur einem halbseitigen Bahnkörper als Rasengleis und einem durch MIV befahrbaren Gleis (stadtauswärts) ermöglicht stadtauswärts eine Überlagerung der Verkehrsflächen. Damit ist die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen neben den beiden Kfz-Fahrs Spuren, der Erhalt des vorhandenen Baumstreifens nördlich sowie die Berücksichtigung von ruhendem Verkehr/Baumscheiben vor den südlichen Wohngebäuden möglich. Die Gesamtbreite der Berliner Straße von 29,90 m von Nord nach Süd zwischen der Mauer der LWW und der Wohnbebauung wird wie folgt aufgeteilt. An die denkmalgeschützte Mauer der LWW schließt ein 2,50 m breiter Gehweg an. Der vorhandene Baumstreifen bleibt mit 14 Bäumen und 4 Neupflanzungen in einer Breite von 2,40 m erhalten. Es schließen sich der stadteinwärtige Radfahrstreifen (1,85 m Breite) und 2 Fahrs Spuren für den MIV an. Die Gleisstrasse wird zwischen den Knotenpunkten Erich-Weinert-Straße und Roscherstraße halbseitig getrennt. Der stadteinwärtige besondere Bahnkörper der Straßenbahn wird mit Rasengleis in einer Breite von 3,40 m geplant und bedingt einen Gleismittenabstand von 3,20 m. Stadtauswärts wird der linke Fahrstreifen gemeinsam vom MIV und der Straßenbahn genutzt. Alle Fahrstreifen besitzen eine Breite von 3,25 m. Die weitere Verkehrsraumaufteilung entspricht der Variante 1. Für Radfahrende stadtauswärts steht ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen zur Verfügung. Ein 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen trennt die Radverkehrsanlage von den Längsparkern/Bäumen. Zwischen dem Längsparkstreifen und der Wohnbebauung liegt ein 2,50 m breiter Gehweg.

Die gemeinsame Nutzung der stadtauswärtigen Fahrspur von MIV und Straßenbahn hat Auswirkungen auf die Signalisierung des Knotens Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße.

Der Knoten Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C wird durch die Anbindung der Planstraße C zu einem 4-armigen Knoten mit LSA ausgebaut.

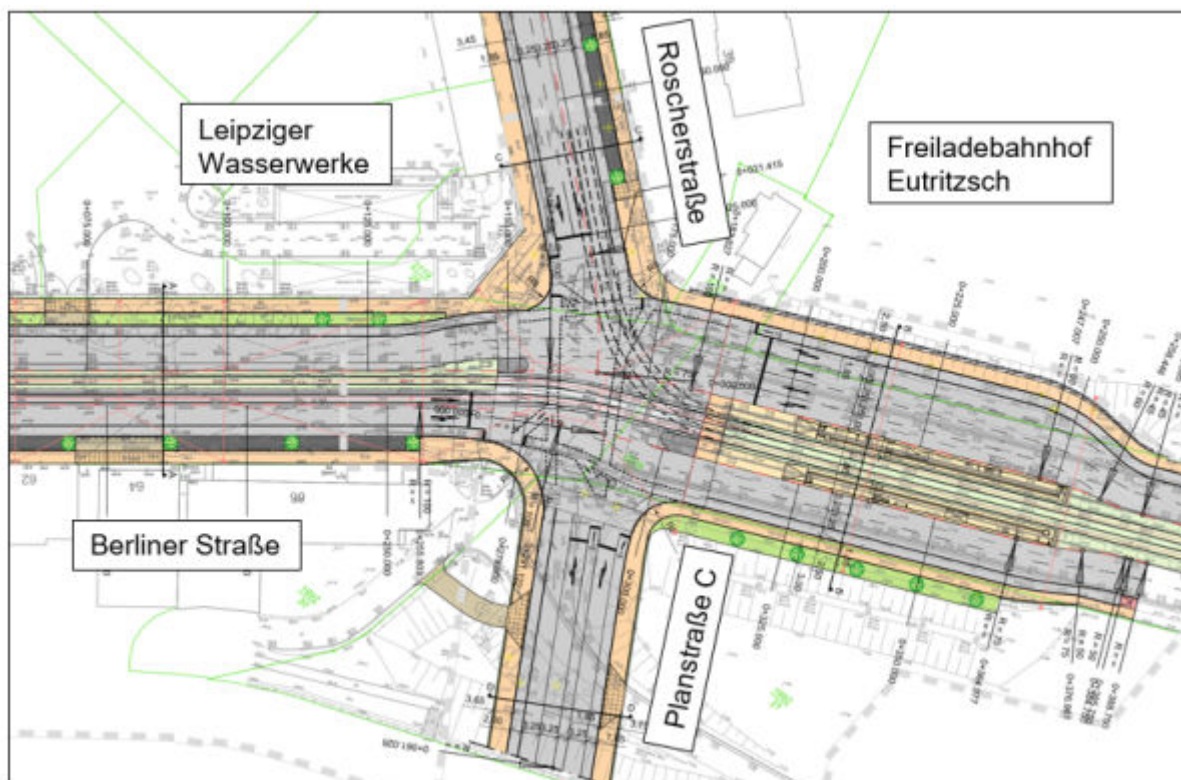
In der westlichen Knotenzufahrt der Berliner Straße sind stadtauswärts eine Geradeausspur MIV/Straßenbahn, eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur sowie ein Radfahrstreifen geplant. Durch die leicht nach Süden verschobene Gleistrasse wird die Anlage einer Querunginsel im Zuge der westlichen Fußgängerfurt zwischen landwärtiger Fahrbahn und Gleis mit geringem Eingriff in den nördlichen Baumstreifen möglich.

Stadteinwärts werden auf der Berliner Straße eine Linksabbiegespur, zwei Geradeausspuren, eine Rechtsabbiegespur und ein Radfahrstreifen vorgesehen. Die Anordnung des Radfahrstreifens am Fahrbahnrand ermöglicht wie in Variante 2 das indirekte Linksabbiegen mit Signal und Bordbezug für Radfahrer aus der Planstraße C.

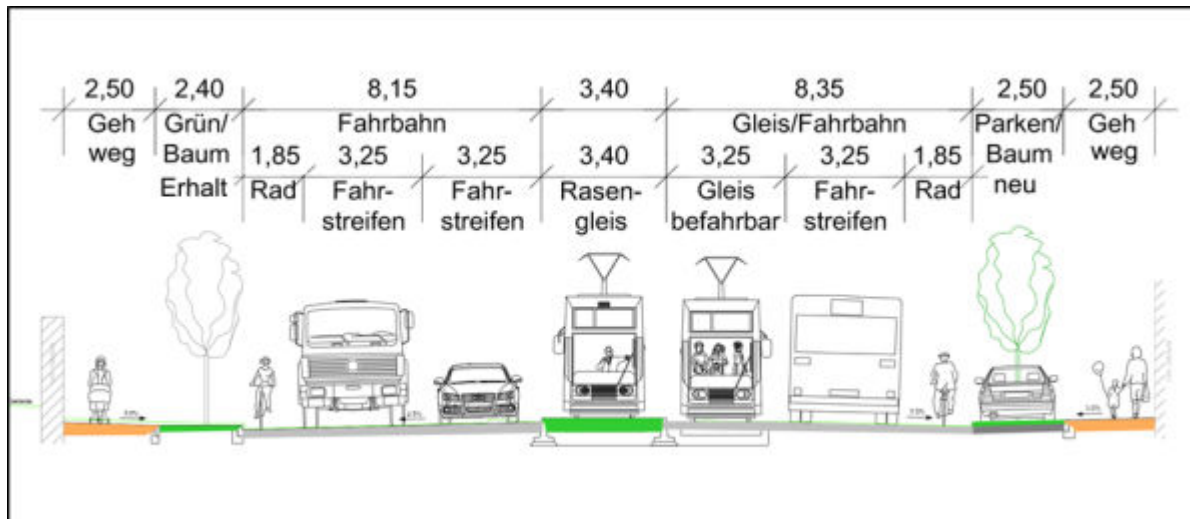
Die neu zu errichtende Straßenbahnhaltestelle am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße wird wie in Variante 1 beschrieben ausgebaut.

Die Roscherstraße wird wie in Variante 1 anhand des Bestandes neu aufgeteilt.

Die Planstraße C entspricht in Variante 3 der Planung von Variante 2.



Knoten Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C, Variante 3



Variante 3 - Straßenquerschnitt

Vorteile:

- Die Führung des Kfz-Verkehrs kann durch die gemeinsame Nutzung des stadtauswärtigen Verkehrsraumes von Straßenbahn und MIV 4-spurig erfolgen.
- Der Erhalt des vorhandenen Grünstreifens und der Baumstandorte auf der Nordseite der Berliner Straße ist möglich.
- Aus stadtgestalterischer Sicht wird der Straßenabschnitt durch Erhalt des Baumstreifens mit zusätzlich 4 Baumstandorten im Grünstreifen sowie 5 Neupflanzungen in Kombination mit Längsstellplätzen südlich aufgewertet.
- Verbesserte Fußgängerquerung durch zusätzliche Querungshilfen an den Knoten.
- Mit einer 4-spurigen Lösung ist die Variante 3 eine leistungsfähige Verkehrsanlage.
- Die Mobilitätsansprüche werden trotz der gemeinsamen Nutzung der stadtauswärtigen Fahrspur durch Straßenbahn und MIV berücksichtigt.

Nachteile:

- Ein separater Gleiskörper als Rasengleis steht nur stadteinwärts zur Verfügung. Das Ziel des Nahverkehrsplanes, die Beschleunigung und der Vorrang des ÖPNV gegenüber dem MIV, ist damit nicht erfüllt und mit dem Rückbau eines kompletten Bahnkörpers ist die Variante voraussichtlich nicht förderfähig.
- Die Ziele/Maßnahmen des Lärmaktionsplanes und des Luftreinhalteplanes bleiben unberücksichtigt.

2.3.3.4 Variante 4

Grundgedanke der Variante 4 ist die Umsetzung der Maßnahmen des Luftreinhalteplanes sowie die Reduzierung des Verkehrslärms durch Reduzierung der Verkehrsmengen sowie die Aufwertung des Straßenraums durch einen breiteren Grünstreifen. Es erfolgt ebenfalls die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität des Radverkehrs. Es ergibt sich ein Querschnitt mit einer einspurigen Führung des MIV in der Berliner Straße stadteinwärts und stadtauswärts. Für die Straßenbahn ist ein separater Gleiskörper mit Rasengleis in beiden Richtungen geplant. An die Fahrbahn schließen sich beidseitige Radfahrstreifen an. Auf der südlichen bebauten Seite der Berliner Straße werden ein Gehweg und ein Längsparkstreifen mit Baumscheiben geplant, auf der nördlichen Seite bleibt der vorhandene Grünstreifen mit Bäumen und der Gehweg erhalten. Durch den Entfall jeweils einer Fahrspur pro Richtung werden die Radfahrstreifen, Gehwege und Baumstreifen breiter angelegt als in den Varianten 1 – 3.

Am Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße wird in der westlichen Zufahrt

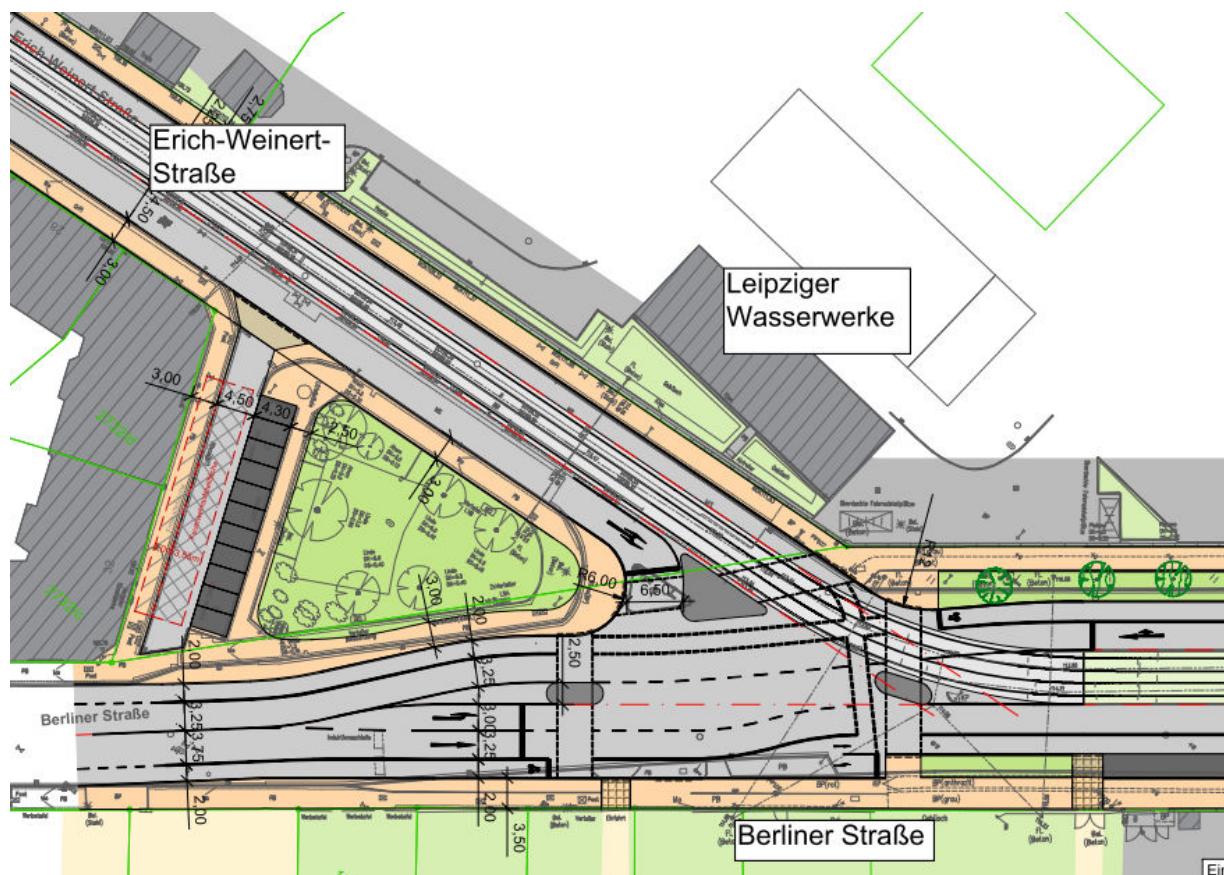
stadtauswärts ein Radfahrstreifen, ein Fahrstreifen geradeaus und ein Fahrstreifen links geplant, stadteinwärts wird eine kombinierte Kfz-Spur geradeaus/rechts sowie ein Radfahrstreifen geführt. Radfahrer werden stadteinwärts auf einem Radfahrstreifen neben der Kfz-Spur über den Knoten geführt und schließen an den künftig markierten Bestandsradfahrstreifen in der inneren Berliner Straße in Richtung Kurt-Schumacher-Straße an.

Die westliche und östliche Furt über die Berliner Straße wird jeweils durch eine mittige Querunginsel für Fußgänger ergänzt. Die Anbindung der Erich-Weinert-Straße verbleibt wie im Bestand: auf einer Mischspur wird der Verkehr zum Knoten geführt, die Rechtsabbieger können frei abbiegen, die Linksabbieger werden signalisiert. Die Dreiecksinsel dient als Aufstellfläche für Fußgänger.

Der linksabbiegende Radverkehr aus der Erich-Weinert-Straße in die Berliner Straße wird in Variante 4 wie in Variante 2 im Mischverkehr mit dem MIV in der Fahrbahn über den Knoten geführt.

In der Erich-Weinert-Straße zwischen W.-Liebknecht-Platz und Berliner Straße erfolgt die Planung analog der Variante 1.

Für die von den Verkehrsflächen abgegrenzte Platzfläche liegen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität die beiden unter Variante 1 und Variante 2 beschriebenen Gestaltungen vor.



Knoten Berliner Straße/Erich-Weinert-Straße, Variante 4

Die Planung einer 2-spurigen Berliner Straße orientiert sich in Variante 4 an den festgesetzten Maßnahmen des Luftreinhalteplanes der Stadt Leipzig. In der Berliner Straße liegt die Luftschadstoffbelastung mit PM10 und NO2 über dem zulässigen Grenzwert, so dass derzeit eine gesteuerte Zuflussdosierung des stadteinwärtigen Kfz-Verkehrs am Knoten Roscherstraße mit einer Fahrspur stadteinwärts und einer Rechtsabbiegespur in die Roscherstraße erfolgt. Die Verringerung der Fahrspuren der Berliner Straße von 4 auf 2 Spuren ermöglicht die großzügige Dimensionierung der Gehwege, den Erhalt und die Verbreiterung des vorhandenen Baumstreifens sowie beidseitige Radverkehrsanlagen mit Breiten über dem Regelmaß.

Der geplante Querschnitt gliedert sich wie folgt:

An die denkmalgeschützte Mauer schließt ein 2,75 m breiter Gehweg an. Der vorhandene Baumstreifen kann auf 3,60 m verbreitert werden, 3 Neupflanzungen werden ergänzt. Die Einordnung des stadteinwärtigen Radfahrstreifens erfolgt mit einer Breite von 2,20 m. Stadteinwärts schließt sich ein 3,35 m breiter Fahrstreifen für den MIV an. Der vorhandene separate Gleiskörper der Straßenbahn wird auf einen Gleismittenabstand vom 2,80 m aufgeweitet und als Rasengleis geplant. An die Gleistrasse schließen sich in stadtauswärtiger Richtung ein 3,35 m breiter MIV-Fahrstreifen und ein 2,20 m breiter Radfahrstreifen an. Ein 0,70 m breiter Sicherheitsstreifen trennt die Radverkehrsanlage von den Längsparkern. Sie werden zur Verbesserung des Stadtklimas durch 6 Baumstandorte unterbrochen. Weitere Baumstandorte im westlichen Abschnitt sind aufgrund der Fernwärmetrasse nicht möglich. Zwischen dem Längsparkstreifen und der Wohnbebauung liegt ein 3,50 m breiter Gehweg.

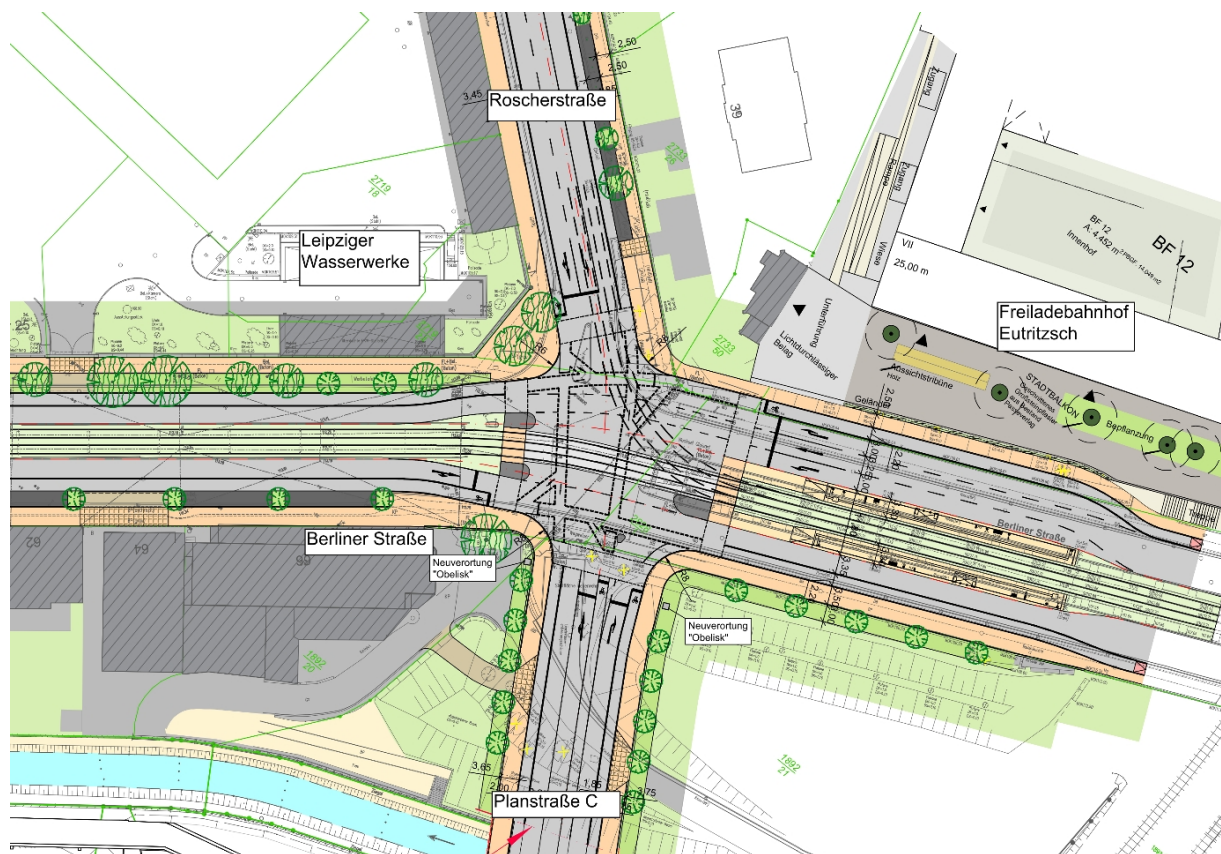
Der Knoten Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C stellt mit der Planstraße C die neue Anbindung der Hauptbahnhof-Westseite dar. In der westlichen Knotenzufahrt Berliner Straße sind in stadtauswärtiger Richtung eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur sowie ein Radfahrstreifen geplant. Die neue Fußgängerfurt westlich des Knotens wird durch 2 Querungsinseln ergänzt, die durch Verschwenkung der Fahrstreifen beidseitig der Gleise geschaffen werden.

Stadteinwärts werden in der östlichen Knotenzufahrt Berliner Straße eine Linksabbiegespur, eine Geradeausspur, eine Rechtsabbiegespur sowie ein Radfahrstreifen vorgesehen. Die Anordnung des Radfahrstreifens am Fahrbahnrand ermöglicht das indirekte Linksabbiegen mit Signal und Bordbezug für Radfahrer in die Planstraße C.

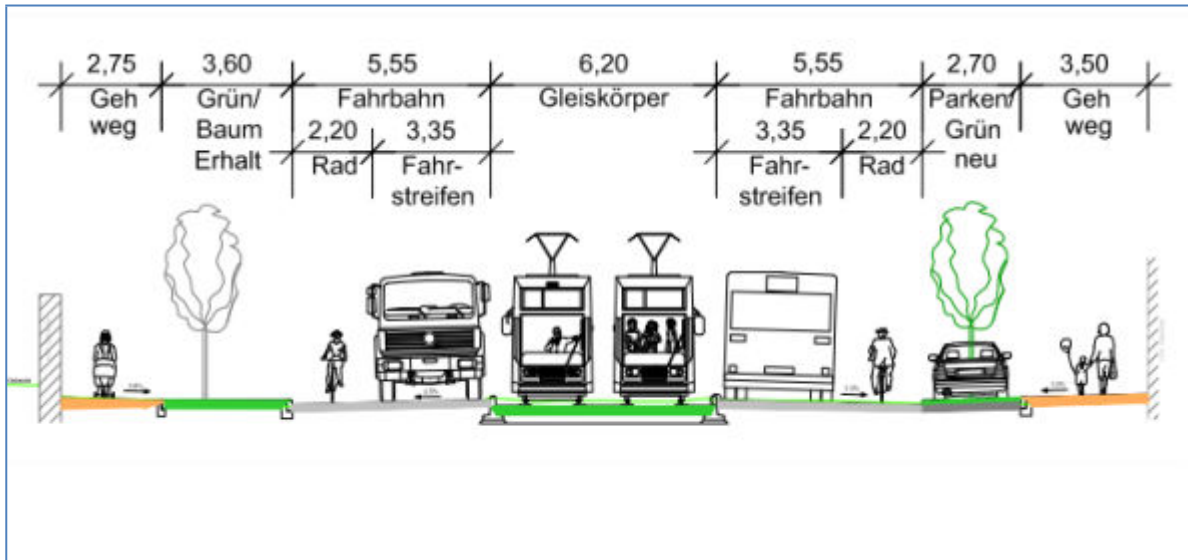
Die neu zu errichtende Straßenbahnhaltestelle am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße wird wie in Variante 1 beschrieben ausgebaut.

Die Roscherstraße wird wie in Variante 1 anhand des Bestandes neu aufgeteilt.

Die Planstraße C entspricht in Variante 4 der Planung von Variante 2.



Knoten Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C, Variante 4



Straßenquerschnitt Variante 4

Vorteile:

- Die Straßenbahn befährt einen separaten Gleiskörper als Rasengleis.
- Der Erhalt des vorhandenen Grünstreifens und der Baumstandorte und 3 neuer Bäume auf der Nordseite der Berliner Straße sowie die Ergänzung von Baumstandorten auf der Südseite der Berliner Straße werten das stadtgestalterische Bild auf.
- Die Radfahrstreifen, Gehwege und Baumstreifen können breiter als im Regellaß geplant werden. Auf der Südseite und Nordseite kann eine Trennung von Rad- und Fußverkehr erfolgen.
- Die Fahrspurreduzierung in der Berliner Straße entspricht den festgesetzten Maßnahmen des Luftreinhalteplanes. Die Ziele/Maßnahmen des Lärmaktionsplanes und des Luftreinhalteplanes werden in der Berliner Straße berücksichtigt und umgesetzt.

Nachteile:

- In den kurzen Zeiträumen der morgendlichen Spitzenstunde kann es zu Rückstauer-scheinungen in der Berliner Straße kommen.

Das IVML zeigt potenzielle Verkehrsströme aus / in den Norden, so dass die Möglichkeit des Umstiegs vom PKW in den ÖPNV stärker publiziert werden muss. Bei Nutzung dieses Umstiegspotenzials und der P&R-Plätze Neue Messe und Gohlis Nord kann eine Entlastung erreicht werden. Innerhalb des Stadtgebiets von Leipzig stehen sechs den wichtigsten Autobahnabfahrten und großen Einfallstraßen strategisch zugeordnete P+R-Anlagen mit einer Kapazität von zusammen etwa 3.100 Stellplätzen zur Verfügung. Ihre Auslastung an normalen Werktagen ist noch gering, so dass ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen. Relevant für die Berliner Straße ist in erster Linie der P+R-Platz Neue Messe an der B2 Nord mit einer Kapazität von ca. 1200 Stellplätzen und bester S- und Straßenbahn-Anbindung in die Innenstadt. Das Areal ist zum Teil gepflastert, und befindet sich außerhalb der Umweltzone. Der P+R-Platz Neue Messe ist der flächenmäßig größte Standort der Stadt.

Die Abwägung der Varianten und die Ermittlung der Vorzugsvariante erfolgte unter Berücksichtigung des STEP VöR, des beschlossenen Nachhaltigkeitsszenarios, des Lärmaktionsplanes und des Luftreinhalteplanes, unter Beachtung der Stadtgestaltung, des Denkmalschutzes und der Gesamtkosten.

2.3.4 Vorzugsvariante

Entsprechend der beigefügten Bewertungsmatrix unter Wertung und Wichtung aller ökologischen, verkehrlichen und stadtgestalterischen Kriterien im Abwägungsprozess der Stadtverwaltung stellt Variante 4 mit einer 2-spurigen Verkehrslösung die Vorzugsvariante

dar.

Mit der beschriebenen Vorzugsvariante ist eine größtmögliche Berücksichtigung des Nachhaltigkeitsszenarios, der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes sowie des Luftreinhalteplanes und des StEP VöR möglich. Die Bedingungen für den Straßenbahnverkehr verbessern sich durch die neue Haltestelle und ein lärminderndes Rasengleis, ebenso die Erschließung der städtebaulichen Entwicklungsgebiete Hauptbahnhof Westseite und Freiladebahnhof Eutritzsch mit umweltfreundlichen Verkehrsarten.

Entsprechend dem Luftreinhalteplan wurde im September 2019 am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße eine temporäre LSA zur Verkehrsflussdosierung stadteinwärts und damit zur Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Berliner Straße installiert. Diese Lösung hat sich bewährt und wird künftig auch stadtauswärts umgesetzt. Der Straßenraum der Berliner Straße erhält zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten durchgängige breite Radfahrstreifen, breite Gehbahnen und einen separaten Gleiskörper für den ÖPNV als Rasengleis.

2.3.5 Klimawirkung

Für den geplanten Ausbau der Berliner Straße wird der resultierende CO₂-Ausstoß (THGEmission) anhand der Verkehrsbelastung und der Leistungsfähigkeit der Knoten abgeleitet. Jedoch können mit einer 4-spurigen Verkehrsanlage die Ziele/Maßnahmen des Luftreinhalteplanes nicht umgesetzt und damit die Klimaziele nicht erreicht werden.

In Variante 4 (2-spurige Verkehrsführung) wird die entsprechend dem Luftreinhalteplan bereits bestehende Verkehrsflussdosierung stadteinwärts künftig auch stadtauswärts umgesetzt. Diese Lösung hat sich bewährt.

Verkehrsverlagerungen können durch die Nutzung der P&R-Plätze Neue Messe und Gohlis Nord im Alltags- und Pendlerverkehr erreicht werden. Mit der Reduzierung von PKW-Fahrten werden ebenso positive Wechselwirkungen bzgl. der Luft- und Lärmsituation und zur Erreichung der Klimaziele der Stadt angestrebt. Relevant ist für die Berliner Straße in erster Linie der P+R-Platz Neue Messe an der B2 Nord mit einer Kapazität von ca. 1200 Stellplätzen und bester S- und Straßenbahn-Anbindung in die Innenstadt. Die Auslastung an normalen Werktagen ist noch gering, so dass ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Die Klimaschutzziele der Stadt Leipzig, die Umweltwirkungen des städtischen Verkehrs zu minimieren können mit Umsetzung der Vorzugsvariante erreicht werden.

2.3.6 Variantenmatrix

Kriterium	Var. 1	Var. 2	Var. 3	Var. 4
Klimawirkung/Lärmaktions-/Luftreinhalteplan	-	-	-	+
ÖPNV, besonderer Bahnkörper	++	++	-	++
Straßenraum/Aufenthaltsqualität	--	+	+	++
Gehwegbreiten Regelmaß	+	+	+	++
Radverkehrsanlagen Regelmaß	+	+	+	++
Erhalt von Bäumen	--	-	+	++
Baumneupflanzung	+	+	+	+
Erhalt denkmalgeschützte Mauer	+	--	+	+
Längsparker	+	+	+	+
Gesamtbewertung	2	3	5	14

Bewertungsschema: ++ sehr gut, + gut, +/- neutral, - negativ, -- sehr negativ

Abschnitt	Var. 1	Var. 2	Var. 3	Var. 4
Investoren, Baubereich B-Plan 323.2, Kosten Brutto	1.881.000 €	1.958.000 €	1.561.000 €	1.608.000 €
Stadt Leipzig, Straßenanlagen außerhalb B-Plan Nr. 323.2, Kosten Brutto:	2.084.000 €	3.004.000 €	2.049.000 €	1.978.000 €
LVB Gesamtkosten Gleisbau, Kosten Brutto:	3.032.000 €	3.032.000 €	3.068.000 €	3.032.000 €
Gesamtkosten (brutto)	6.997.000 €	7.994.000 €	6.678.000 €	6.618.000 €

Gegenüberstellung der Vorplanungskosten nach Kostenträger und Variante

Entsprechend der Mobilitätsstrategie sind im innerstädtischen Bereich die Förderung des Umweltverbundes (sicherer Fuß- und Radverkehr und ein leistungsfähiger ÖPNV) sowie die Ziele aus Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmschutz vorrangig zu bewerten. Dabei kann die Anlage von Radverkehrsanlagen direkt erfolgen, der Ausbau des ÖPNV erfolgt schrittweise auf Grundlage des beschlossenen Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie.

Im Rahmen der Abwägung der vier Varianten der Vorplanung führten die fachliche Beurteilung innerhalb der Verwaltung zur Variante 4. Die Vorzugsvariante beruht auf den Planungsansätzen separater Gleiskörper als Rasengleis, Erhalt des Baumstreifens, breit dimensionierte Fuß- und Radverkehrsanlagen und einspurige Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr.

3. Realisierungs-/Zeithorizont – weiteres Verfahren

Die Weiterführung der Planungen im Rahmen der Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung erfolgt auf der Grundlage der Vorplanung zur Vorbereitung und Realisierung des komplexen Bauvorhabens durch die Stadt Leipzig, die LVB GmbH und die

Versorgungsunternehmen.

- Vorstellung der Vorzugsvariante in der Öffentlichkeit im Rahmen der Sitzung des Stadtbezirksbeirates Mitte und den politischen Gremien
- Bestätigung der Vorzugsvariante durch den Beschluss der Ratsversammlung
- Weiterführung der Vorzugsvariante in der Entwurfsplanung für die Straßenverkehrsanlagen und die Straßenbahnbetriebsanlagen (Stadt Leipzig/LVB GmbH)
- Planung der Folge- und sonstigen Maßnahmen an den Versorgungsanlagen durch die Versorgungsunternehmen
- Baurechtsverfahren für die Straßenbahnbetriebsanlagen nach § 28 Personenbeförderungsgesetz
- Vorlage zum Bau- und Finanzierungsbeschluss für die Ratsversammlung
- Fördermittelantragsverfahren Stadt Leipzig/LVB GmbH
- Erarbeitung der Ausführungsplanung und Erstellung der Ausschreibungsunterlagen
- rechtzeitige Information der Öffentlichkeit, vor allem der Anlieger und Gewerbetreibenden zu Bauablauf, Bauzeiten, Umleitungsführungen

4. Finanzielle Auswirkungen

Nach dem Stand der Vorplanung ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtkosten der geplanten Komplexmaßnahme auf Basis der Vorzugsvariante auf ca. 6,6 Mio. € brutto belaufen werden.

Es sind Kosten für die Straßenverkehrsanlagen und Straßenbahnbetriebsanlagen einschließlich technischer Ausstattung (LSA), straßenbegleitende Baumpflanzungen bzw. Grünflächen enthalten sowie Pauschalen für Leitungsbau und Umleitung wurden berücksichtigt. Annahmen für evtl. erforderliche Schallschutzmaßnahmen sind bisher nicht enthalten. Die vorgenannten Kostenschätzungen basieren auf Durchschnittspreisen. Die Planungs- und Herstellungskosten für den Knoten Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C und der Haltestelleninseln innerhalb der Grenzen des B-Planes 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe“ werden von dem Erschließungsträger der Hauptbahnhof-Westseite zu 2/3 und dem Erschließungsträger des Freiladebahnhofs Eutritzsch zu 1/3 getragen. Die Kosten betragen nach dem Stand der Vorplanung ca. 1,608 Mio. €. Die Kosten für den Bau der Komplexmaßnahme Berliner Straße und Erich-Weinert-Straße vom Wilhelm-Liebcknecht-Platz bis zum Beginn des Knotens Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C belaufen sich derzeit für Stadt Leipzig und LVB GmbH auf insgesamt ca. 5,010 Mio. € (Vorzugsvariante brutto, davon Kosten Stadt Leipzig ca. 1,978 Mio. €, Kosten LVB ca. 3,032 Mio. €).

Grobkostenschätzung Gesamtkosten brutto:		
Investoren	Baubereich B-Plan Nr. 323.2	1.608.000 €
Stadt Leipzig	Straßenverkehrsanlagen Baubereich außerhalb B-Plan Nr. 323.2	1.978.000 €
LVB	Straßenbahnbetriebsanlagen	3.032.000 €
Gesamt		6.618.000 €

Die exakte Kostenteilung zwischen Stadt Leipzig und LVB GmbH obliegt der weiteren Planung. Darüber hinaus gehende eigene Maßnahmen der Versorgungsunternehmen (speziell der Leipziger Wasserwerke und Netz Leipzig) sind kostenseitig nicht berücksichtigt. Eine Koordinierung beabsichtigter Maßnahmen ist vorgesehen, bestehende Konzessionsverträge sind zu berücksichtigen.

Es besteht eine grundsätzliche Förderfähigkeit für die geplanten Maßnahmen.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

keine

6. Bürgerbeteiligung

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe“ erfolgte die Beteiligung der Öffentlichkeit entsprechend dem BauGB.

Mit der Rechtskraft dieses Bebauungsplanes seit dem 17.08.2019 wurde die Voraussetzung für die städtebauliche geordnete Entwicklung des Stadtquartiers mit einer Nutzung aus Wohnen, Büro, Dienstleistung und sozialer Infrastruktur, hier vor allem ein 5-zügiges Gymnasium, geschaffen. Der B-Plan 323.2 beinhaltet auch die rechtliche Voraussetzung für die verkehrliche Anbindung des Stadtquartiers an die Berliner Straße mit einem Knotenausbau Berliner Straße/Roscherstraße/Planstraße C und einer neuen Straßenbahnhaltestelle am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße für die kurze fußläufige Erschließung des geplanten städtischen Gymnasiums. Die Grenze des Bebauungsplanes umfasst den gesamten neu auszubauenden Knoten Berliner Straße/Roscherstr./Planstr. C mit den dafür erforderlichen Aufweitungen bis zum Beginn der EÜ über die Berliner Straße.

Für die weitere Beteiligung der Öffentlichkeit ist begleitend zur Fortführung der Planung vorgesehen:

- Vorstellung dieser Vorlage im Stadtbezirksbeirat Mitte vor dem Beschluss der Ratsversammlung
- Informationsveranstaltung mit Fortschreibung der Planung (Bauzeiten, Bautechnologie, bauzeitliche Verkehrsführung)
- Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die Straßenbahnbetriebsanlagen nach § 28 Personenbeförderungsgesetz

7. Besonderheiten

Die Finanzierungssicherheit durch die Investoren liegt mit dem städtebaulichen Vertrag vor.

8. Folgen bei Nichtbeschluss

Eine Weiterführung der Planung zur Vorbereitung des komplexen Bauvorhabens einschließlich der Maßnahmen der Versorgungsunternehmen könnte nicht vorgenommen werden. Die Entwicklung der Flächen der Hauptbahnhof Westseite muss mit Erreichen der Kapazitätsgrenze der südlichen Zufahrt über Preußenseite und Kurt-Schumacher-Straße gestoppt werden.

Für die Inbetriebnahme des geplanten Gymnasiums wäre eine provisorische Anbindung der Planstraße C (für Fußgänger und Radfahrer, das heißt vor allem Schülerverkehr) an den Knoten Berliner Straße/Roscherstraße erforderlich. Am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße könnte nur eine temporäre und nicht behindertengerechte Straßenbahnhaltestelle eingerichtet werden.

Die geplante Umsetzung der Komplexmaßnahme wäre wie dargestellt nicht möglich.

Anlage/n

- | | |
|---|------------------------------------|
| 1 | 1_Übersichtsplan (öffentlich) |
| 2 | 2_Lageplan Variante 1 (öffentlich) |
| 3 | 3_Lageplan Variante 2 (öffentlich) |

- 4 4_Lageplan Variante 3 (öffentlich)
- 5 5_Lageplan Variante 4 (öffentlich)
- 6 6-Gestaltungsplan Variante 4 (öffentlich)