



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-06387

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Bau- und Finanzierungsbeschluss Dieskaustraße

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
SBB Südwest		Anhörung
FA Finanzen		1. Lesung
FA Finanzen		2. Lesung
FA Stadtentwicklung und Bau	29.11.2022	1. Lesung
FA Stadtentwicklung und Bau	13.12.2022	2. Lesung
Ratsversammlung	18.01.2023	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Die Baumaßnahme Umgestaltung Dieskaustraße zwischen Brückenstraße und Antonienstraße wird realisiert (Baubeschluss gemäß § 8, Absatz 3, Ziffer 18 der Hauptsatzung in der zurzeit gültigen Fassung).
2. Die Gesamtkosten für Planung und Bau betragen 21.750.000 € (brutto) bei einem Stadtanteil von 15.945.000 € (brutto). Darin enthalten sind 1.011.500 € (brutto) für die Stadtbeleuchtungsanlagen, welche aus dem Ergebnishaushalt zu finanzieren sind.
3. Die Auszahlungen sind im PSP-Element "Dieskaustraße" (7.0001312.700) wie folgt vorgesehen:

2023:	200.000 € brutto
2024:	2.000.000 € brutto
2025:	5.000.000 € brutto
2026:	4.000.000 € brutto
2027:	4.380.000 € brutto
2028:	5.158.500 € brutto

Die Aufwendungen in Höhe von 1.011.500 € (brutto) sind im Innenauftrag „Straßenbeleuchtung investiv“ (106654100010) folgendermaßen vorgesehen:

2024:	128.500 € brutto
2025:	267.200 € brutto
2026:	267.200 € brutto
2027:	118.600 € brutto
2028:	230.000 € brutto

4. Die Einzahlungen sind im PSP-Element "Zweckgebundene Zuweisungen von Dritten" (7.0001312.705) wie folgt geplant:

2024:	1.000.000 € brutto
2025:	1.700.000 € brutto
2026:	1.700.000 € brutto
2027:	1.405.000 € brutto
2028:	0 € brutto

5. Der Baubeschluss gilt vorbehaltlich der Beschlussfassung und der Genehmigung der Haushaltssatzung für die jeweiligen Haushaltsjahre und der Bestätigung der Fördermittel.
6. Die ab dem Haushaltsjahr 2026 anfallenden Folgekosten sind innerhalb des gesamtstädtischen Haushaltes gedeckt. Über eine Aufstockung des vorhandenen Budgets im VTA ist im Rahmen der Haushaltsplanung 2025/2026 zu entscheiden. Die Mittel werden entsprechend durch das Verkehrs- und Tiefbauamt angemeldet.
7. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, eine Kostenteilungsvereinbarung zwischen der Stadt Leipzig und der LVB sowie eine Bauherrenvereinbarung zwischen der Stadt Leipzig, der LVB und den Leipziger Wasserwerken zu verhandeln und abzuschließen.
8. Es werden 1.910.000 Euro Grunderwerbsmittel benötigt. Die Finanzierung erfolgt in den Jahren

2023	i. H. v.	100.000 €
2024	i. H. v.	100.000 €
2025	i. H. v.	610.000 €
2026	i. H. v.	1.100.000 €

 aus dem PSP Element 7.0002544.700 (GE Dieskaustraße – OE 66).
9. Die außerplanmäßigen Auszahlungen nach § 79 (1) SächsGemO für das Haushaltsjahr 2023 i.H.v. 100.000 € und das Haushaltsjahr 2024 i.H.v. 100.000 € im PSP-Element „GE Dieskaustraße - OE 66 “ (7.0002544) werden bestätigt. Die Deckung erfolgt im Haushaltsjahr 2023 i.H.v. 100.000 € aus dem PSP-Element „Pauschalpos.kl.Einzelm.Straßenbau-OE66 “ (7.0002127) und im Haushaltsjahr 2024 i.H.v. 100.000 € aus dem PSP-Element „ Pauschalpos.kl.Einzelm.Straßenbau-OE66 “ (7.0002127).
10. Die ab dem Haushaltsjahr 2025 notwendigen Mittel zum Grunderwerb i. H. v. 1.710.000 € werden mit der Haushaltsplanung 2025/2026 durch das VTA entsprechend angemeldet und planmäßig eingestellt. Die Deckung erfolgt innerhalb des dem VTA ab 2025 dann zur Verfügung stehenden Eckwertes.
11. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Grunderwerbsverhandlungen mit den Eigentümern aufzunehmen und Grundstückskaufverträge abzuschließen.

Räumlicher Bezug

Leipzig-Südwest, Stadtteile Großzschocher und Kleinzschocher

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften Stadtratsbeschluss Verwaltungshandeln

Sonstiges:

Im komplexen Verkehrsbauvorhaben der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB), der Leipziger

Wasserwerke (LWW) und der Stadt Leipzig ist im Baubereich der Dieskaustraße zwischen Brückenstraße und Antonienstraße sowie in anliegenden Teilen der Kötzschauser Straße, Luckaer Straße und Pörstener Straße ein grundhafter Ausbau der Verkehrsanlagen über den gesamten Straßenquerschnitt geplant. Ausgebaut werden neben Fahrbahnen, Gehwegen und Radverkehrsanlagen und Anlagen für den ruhenden Verkehr auch die Gleis- und Fahrleitungsanlagen. Alle Straßenbahn- und Bushaltestellen im Baubereich werden barrierefrei ausgestattet. Im Baubereich kommt es zu umfangreichem Leitungsbau. Zuzüglich zum Eigenanteil, sind zur Deckung der städtischen Gesamtkosten in Höhe von 21.750.000 € brutto Fördermittel notwendig, welche derzeit jedoch nicht in Aussicht gestellt sind. Die Ausbaulänge zwischen Brückenstraße und Adler (Antonienstraße) beträgt ca. 2,4 km.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen		nein	<input checked="" type="checkbox"/>	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft		nein	<input type="checkbox"/>	ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung		nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?		nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Im Haushalt wirksam		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge				
	Aufwendungen	2024	2028	1.011.500	106654100010
Finanzhaushalt	Einzahlungen	2024	2028	5.805.000	7.00001312.705
	Auszahlungen	2023	2028	21.750.000	7.00001312.700
		2023	2026	1.910.000	7.0002544.700
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?			nein		wenn ja, nachfolgend angegeben

Folgekosten Einsparungen wirksam		von	bis	Höhe in EUR/Jahr	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand				
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge			8.000	1.100844001
				4.000	1.100544001.10
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)	ab	2026	13.470	1.100.55.1.0.01
				3.250	1.100.541.001.01
				850	1.100.54.1.0.01.09
				1.190	1.100.54.1.0.01
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	<input checked="" type="checkbox"/>	nein		wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:			

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 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 schafft soziale Stabilität

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

Akteure

- Bürgerstadt
- Region
- Stadttrat
- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

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

Sonstige Ziele: bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

- Trifft nicht zu

Klimawirkung

Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage			
Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)			
Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff)	<input checked="" type="checkbox"/>	keine / Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> erneuerbar <input type="checkbox"/> fossil
Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch	<input checked="" type="checkbox"/>	Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumpflanzungen)	<input type="checkbox"/>	Aussage nicht möglich	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	<input type="checkbox"/>	Aussage nicht möglich	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Abschätzbare Klimawirkung mit <u>erheblicher Relevanz</u>	<input checked="" type="checkbox"/>	ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer	<input type="checkbox"/> nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung	<input type="checkbox"/>	ja (<u>Prüfschema endet hier.</u>)	
Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)			
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein (<u>Begründung s. Abwägungsprozess</u>)	<input type="checkbox"/> nicht berührt (<u>Prüfschema endet hier.</u>)	
Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei <u>erheblicher Relevanz</u>			
<input type="checkbox"/>	Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t./a): _____		
<input checked="" type="checkbox"/>	liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: ____U01- Kapitel 2.2, 22.5, 3.34, 5, 6_____		
<input type="checkbox"/>	wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)		

Sachverhalt

Beschreibung des Abwägungsprozesses:

Im verwaltungsseitigen Abwägungsprozess waren unterschiedliche Standpunkte zu den Themen Radverkehrsanlagen und Klimawandelanpassung/Stadtklima abzuwägen.

Für die Umgestaltung der Dieskaustraße wurden 3 Varianten im Jahr 2011 erarbeitet. Die Varianten variierten bezüglich der Fahrbahnbreite, Ausbildung der Anlagen für Radfahrer (Radfahrstreifen / Schutzstreifen), Lage der Haltestellen und deren bauliche Ausbildung als Haltestellenkap mit angehobener Radfahrbahn bzw. mit angehobenem Fahrstreifen. Die Varianten wurden im Jahr 2016 einem nochmaligen Variantenvergleich unterzogen. Im Ergebnis wurde eine Variante 4 als modifizierte Variante erarbeitet.

Die modifizierte Variante stellt eine Weiterentwicklung / Optimierung der vorliegenden Varianten dar, in der die Hinweise und Einwendungen aus den Stellungnahmen der Fachämter der Stadt Leipzig, der LVB GmbH und der Polizeidirektion Leipzig eingeflossen sind. Außerdem wurden aktuelle Vorschriften und neuste Erkenntnisse über Querschnittsaufteilung und relevante Sicherheitsabstände zwischen Straßenbahn und parallel geführten Radverkehr bei der Planung der modifizierten Variante berücksichtigt. Damit ist eine sichere Führung der unterschiedlichen Verkehrsarten (ÖPNV, MIV, Radverkehr, Fußverkehr) als grundsätzliches Ziel der Planung gewährleistet. Durch die separate Führung des Radverkehrs kann auch der ÖPNV beschleunigt werden, da

der Radverkehr nicht mehr wie im Bestand abschnittsweise geschwindigkeitsbestimmend ist.

Der Abschluss der Abwägung erfolgte mit dem Stadtratsbeschluss zur Vorplanung (Vorlage VI-DS-05775) vom 20.05.2020.

Maßgebliche Änderungen und Weiterentwicklungen sind die Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030, die Detailprüfung Fahrradbügel, die Prüfung der Andienung Bäckerei Huttenstraße, die Prüfung von Gehwegnasen an der Breitschuhstraße, die Ergänzung von Baumstandorten, die Einbeziehung der 4 Stichstraßen sowie der alten Gleisschleife im Zuge der Pörstener Straße, Luckaer Straße und Kötzschauer Straße in die Planung sowie die Abstimmungen zur Vorplatzgestaltung am Schulstandort Arthur-Nagel-Straße.

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

Nicht zutreffend.

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

Nicht zutreffend

III. Strategische Ziele

Durch die Realisierung der Maßnahme wird den Zielen Nachhaltige Mobilität, leistungsfähige technische Infrastruktur und Qualität im öffentlichen Raum entsprochen. Die Maßnahme ist Bestandteil der „Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig – Rahmenplan zur Umsetzung“ als Maßnahme Nr. i-18 (Dieskaustraße zwischen Gerhard-Ellrodt-Straße und Antonienstraße (Adler)) der Anlage II-10a.

Verkehrssicherheit und Attraktivität der Verkehrsanlage werden insbesondere für ÖPNV-Nutzer und Radfahrer deutlich verbessert und damit dem Ziel der Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsarten entsprochen. Der Straßenbahnbetrieb auf der wichtigen Nord-Süd-Verbindung im Zuge der Dieskaustraße wird langfristig gesichert, bei gleichzeitiger Ertüchtigung der Straßenbahnbetriebsanlagen für zukünftige Fahrzeuggenerationen und barrierefreiem Haltestellenausbau.

Die Dieskaustraße erhält im Planungsbereich, nördlich der Huttenstraße, beidseitig separate und durchgängige Radverkehrsanlagen. Mit dem Ausbau der Fahrbahnen und Gehwege wird auch deren Nutzbarkeit gesichert und verbessert. Es erfolgt eine gestalterische Aufwertung der Verkehrsanlage, u.a. durch umfangreiche Baumpflanzungen und einheitliche Gestaltung von Oberflächen.

Grundlagen

- Stadtentwicklungsplan (STEP) „Verkehr und öffentlicher Raum“, erste Fortschreibung (DS-00523/14-DS-008 vom 25.02.2015)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2030 (INSEK), (VI-DS-04159-NF-01 vom 31.05.2018)
- Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig – Rahmenplan zur Umsetzung (VI-DS-00547-NF-01 vom 15.07.2020)
- genehmigter Haushaltsplan 2021/2022 einschließlich mittelfristiger Haushaltsplanung
- Bestätigung der Vorplanung zur Umgestaltung Dieskaustraße zwischen Gerhard-Ellrodt-Straße und Antonienstraße (Adler) (Vorlage VI-DS-05775 mit Beschluss der Ratsversammlung vom 20.05.2020)

- Unterlagen für die Planfeststellung für die Anlagen der LVB GmbH im Bereich zwischen Kötzschaer Straße und Antonienstraße (Einreichung bei der Landesdirektion Sachsen 09/2022 geplant)
- Unterlagen für die Planfeststellung für die Anlagen der LVB GmbH im Bereich zwischen Huttenstraße und Kötzschaer Straße (Einreichung bei der Landesdirektion Sachsen 11/2022 geplant)
- Vorentwurf Straßenbau und Kostenermittlung nach der „Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen“ (AKVS), Stand 05/2022
- Abstimmungen zur gemeinsamen Baudurchführung (Komplexe Verkehrsbaumaßnahme) sowie zu Kostenteilungen zwischen der LVB, den LWW und der Stadt Leipzig

IV. Sachverhalt

1. Anlass

Derzeitige Situation

Die Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Brückenstraße und Antonienstraße gehört gegenwärtig als auch in der perspektivischen Entwicklung als Nord-Süd-Achse zum Hauptverkehrsnetz der Stadt Leipzig und stellt eine wichtige Nahverkehrsstraße dar.

Die Dieskaustraße verbindet die Stadtteile Großzschocher und Kleinzschocher im Leipziger Südwesten.

Derzeit weist die Dieskaustraße im Planungsbereich unterschiedliche Verkehrsbelegungen auf. Aufgrund der wesentlich unterschiedlichen Stärken der Verkehrsbelegungen im Planungsgebiet Dieskaustraße werden folgenden drei Abschnitten gebildet:

1. Dieskaustraße zwischen Brückenstraße und Arthur-Nagel-Straße
2. Dieskaustraße zwischen Arthur-Nagel-Straße und Windorfer Straße
3. Dieskaustraße zwischen Windorfer Straße und Adler

Folgende Verkehrbelastungen (Zählung 2019) konnten in den gebildeten Abschnitten festgestellt werden:

1. Abschnitt: DTV_{Mo-Fr} 11.050 - 12.930 Kfz/24h.
2. Abschnitt: DTV_{Mo-Fr} 20.050 Kfz/24
3. Abschnitt: DTV_{Mo-Fr} 7.430 – 12.410 Kfz/24h.

Folgende Verkehrbelastungen (Prognosehorizont 2035) werden in den gebildeten Abschnitten erwartet:

1. Abschnitt: DTV_{Mo-Fr} 12.290 – 13.150 Kfz/24h
2. Abschnitt: DTV_{Mo-Fr} 20.170 Kfz/24 h
3. Abschnitt: DTV_{Mo-Fr} 8.230 – 11.050 Kfz/24h

Im gesamten Planungsbereich Dieskaustraße wurden 2019 ca. 491 – 687 Radfahrer/24h gezählt.

Im Baubereich verkehren die Straßenbahnlinie 3 und die Nachtbuslinie N 1. Im südlichen Planungsbereich verkehrt zudem die Buslinie 65.

Der Zustand der Gleisanlagen ist schlecht und es sind Schäden auf den Fahrbahnen (Zustandsnoten überwiegend 4-5) sowie den nicht einheitlich befestigten Gehwegen (Zustandsnoten überwiegend 3-4) zu verzeichnen.

Der Verkehrsablauf im Planungsbereich ist von fehlenden separierten Radverkehrsanlagen und ungeordnetem ruhenden Verkehr am Fahrbahnrand beeinflusst. Folglich sind Sicherheitsdefizite vorhanden.

Die Knotenpunkte im Baubereich sind nicht barrierefrei ausgebildet.

Die im Planungsbereich liegenden Haltestellen des ÖPNV sind allesamt nicht barrierefrei ausgebaut und entsprechen daher nicht dem Stand der Technik.

Veraltet und sanierungsbedürftig sind auch die vorhandenen Straßenbeleuchtungsanlagen.

Erheblicher Handlungsbedarf besteht zudem an Anlagen der Leipziger Wasserwerke.

Zielstellung

Mit der anstehenden Verkehrsbaumaßnahme sollen die aufgeführten Mängel beseitigt werden. Folgende Ziele werden dabei angestrebt:

- Sicherung des Straßenbahnbetriebes in der Dieskaustraße sowie Ertüchtigung der Straßenbahnbetriebsanlagen für zukünftige Fahrzeuggenerationen, sichere und behindertengerechte Abwicklung der Fahrgastwechsel
- Neugestaltung des Verkehrsraumes im Zuge der Pörstener Straße, Luckaer Straße, Kötzschaer Straße durch Entfall der vorhandenen Wendeschleife der LVB GmbH
- Störungsarme Abwicklung von Kfz-Verkehr und ÖPNV bei Gewährung der notwendigen Leistungsfähigkeit für beide Verkehrsmittel
- Herstellung durchgängiger separater Radverkehrsanlagen
- Anlage von baulich gefassten Parkständen und Andienzonen
- Nachrüstung von Anlagen zur Barrierefreiheit an den anliegenden Knotenpunkten
- Gestalterische Aufwertung der Straßenräume durch umfangreiche Baumpflanzungen und einheitliche Oberflächengestaltung sowie Einbeziehung der unmittelbaren Umgebung
- Erneuerung und Modernisierung der Stadtbeleuchtung (CO₂-emmissionsarm)

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Allgemeines

Gemäß den vorhandenen unzureichenden Verkehrsverhältnissen und den Zielstellungen zum Umbau der Verkehrsanlage und zur Aufwertung der Straßenräume erfolgten im Rahmen der Vorplanung umfangreiche Variantenuntersuchungen, um den vielfältigen Nutzungsansprüchen gerecht werden zu können.

Die nunmehr zur Ausführung anstehende Planung basiert auf der durch die Ratsversammlung beschlossenen Vorzugsvariante. Die Variante wurde als die Lösung abgewogen, die insgesamt allen Anforderungen am besten gerecht werden konnte, wobei Kompromisse unumgänglich waren.

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde der Planungsbereich des Bauvorhabens auf diverse Nebenstraßen (Stichstraßen) ausgeweitet, welche aufgrund des Straßenzustandes und der geringen Abschnittslängen von ca. 45 – 70 m in die Planung aufgenommen wurden.

Folgende Stichstraßen wurden in die Planung aufgenommen:

- Dieskaustraße nördlich Anton-Zickmantel-Straße, Länge ca. 45 m
- Dieskaustraße nördlich Eichelbaumstraße, Länge ca. 70 m
- Albert-Vollsack-Straße, Länge ca. 45 m
- Dieskaustraße nördlich Pörstener Straße (Zuwegung zum Johannes-Kepler-Gymnasium), Länge ca. 45 m
-

Durch die Ertüchtigung der Gleisanlagen für den Einsatz 2,40 m breiter Fahrzeuge ist im Zuge der Planung seitens der LVB GmbH festgestellt worden, dass der Erhalt der vorhandenen Gleisschleife Pörstener Straße, Luckaer Straße, Kötzschaer Straße aufgrund der Annäherung an die Gehwege nicht umsetzbar ist.

Folglich wurde die Entscheidung zur Verlegung der vorhandenen Wendestelle getroffen. Hierfür wurden zunächst verschiedene Szenarien untersucht und im Ergebnis die Variante „Gleisdreieck südlich der Windorfer Straße“ (teilweise auf dem Gelände der Radrennbahn) als Vorzugsvariante bestimmt.

Im Bereich der vorgenannten Nebenstraßen sowie im Zuge der Pörstener Straße, Luckaer Straße und Kötzschaer Straße wird der Verkehrsraum neugestaltet.

Durch die Neugestaltung der Straßenräume in der Dieskaustraße sowie in den benannten Nebenbereichen sowie im Ergebnis der Baugrunduntersuchungen wird ein grundlegender Ausbau aller Verkehrsanlagen notwendig. Die Baulänge in der Dieskaustraße von Brückenstraße bis zum Adler (Antonienstraße) beträgt ca. 2,4 km.

2.2 Fahrbahn

Die gemeinsamen Fahrstreifen für Kfz und Straßenbahn erhalten eine Breite von 3,25 m. Daran schließen sich beidseitig 1,60 m breite Radfahrstreifen an. Diese sind wiederum mit einem 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen von jeweils 2,00 m breiten Parkstreifen abgegrenzt.

Die Befestigung der Fahrbahn und der Radfahrstreifen erfolgt in Asphaltbauweise. Die Parkstreifen werden mit Kupferschlackepflaster 16 x 16 (Altmaterial) befestigt, um Ressourcen einzusparen. An den Grundstückszufahrten wird die Pflasterung unterbrochen und bituminös befestigt.

Nicht schwerbelastete Grundstückszufahrten werden mit Natursteingroßpflaster (16 x 16) in Rhyolith, braun auf der Breite der Mosaikober- und Unterstreifen befestigt. Das Betonpflasterband 25 x 25 wird durchgezogen. Bei schwerbelasteten Zufahrten (Betriebszufahrten, Stichstraßen) wird auf der Breite des Betonpflasterbandes Natursteingroßpflaster (16 x 16) in Granit grau vorgesehen. Industriezufahrten (z.B. an Tankstellen) erhalten eine durchgehende Befestigung in Asphaltbeton.

Nebenstraßen (Stichstraßen und vorhandene Gleisschleife Pörstener Straße, Luckaer Straße, Kötzschaer Straße)

Die unter 2.1 aufgeführten Nebenstraßen wurden im Zuge der Vorplanung mit verschiedenen Querschnittsvarianten untersucht. Im Ergebnis der Variantenuntersuchung wurden für alle 4 Stichstraßen und die Straßen im Zuge der vorhandenen Gleisschleife Mischverkehrsflächen

als Vorzugsvariante herausgearbeitet.

Die Mischverkehrsflächen in der Dieskaustraße nördlich Anton-Zickmantel-Straße, Albert-Vollsack-Straße, Dieskaustraße nördlich Pörstener Straße (Zuwegung zum Johannes-Kepler-Gymnasium) und im Zuge der Pörstener Straße, Luckaer Straße, Kötzschaer Straße wurden im Stadtbezirksrat Südwest am 10.01.2022 vorgestellt und bestätigt. Der Mischverkehrsfläche in der Dieskaustraße nördlich Eichelbaumstraße wurde nicht zugestimmt. Neben der Mischverkehrsfläche wurde eine Variante mit beidseitigem Gehweg vorgestellt, welcher im Stadtbezirksbeirat Südwest der Vorzug gewährt wurde.

Alle Nebenstraßen mit Mischverkehrsflächen werden an die Dieskaustraße mittels Gehwegüberfahrten angeschlossen.

Die Befestigung der Mischverkehrsflächen erfolgt mit Pflastermaterialien. Im Zuge der weiteren Planung werden die Materialien konkretisiert.

2.3 Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen

Das Bauvorhaben umfasst 8 Knotenpunkte mit geometrischen und verkehrsorganisatorischen Änderungen gegenüber dem Bestand. Sie erhalten Anlagen zur Führung sehbehinderter Menschen (Bodenindikatoren, LSA-Ausstattung).

Knoten Dieskaustraße / Gerhard-Ellrodt-Straße

An diesem Knotenpunkt werden keine Veränderungen an der Fahrbahn vorgenommen. An den Übergängen werden im Zuge der Baumaßnahme die Bodenindikatoren für einen barrierefreien Ausbau ergänzt. Die Markierung wird geringfügig angepasst, die Wegweisung wird erneuert. Diese Leistungen werden durch die Leipziger Wasserwerke in Geschäftsbesorgung für die Stadt Leipzig bereits im Jahr 2022 erbracht.

Die LSA wird entsprechend umgerüstet (Rekonstruktion).

Knoten Dieskaustraße / Brückenstraße

Die nördliche Knotenzufahrt der Dieskaustraße wird wie im Bestand mit einer separaten Linksabbiegespur ausgebildet. Der südliche Knotenarm kann auf Grund der geringen Querschnittsbreite von 12,40 m nicht verändert werden. Die Brückenstraße wird bezüglich der Spuraufteilung ebenfalls nicht verändert.

Es werden alle Fahrbeziehungen zugelassen.
Die vorhandene LSA wird erneuert.

Knoten Dieskaustraße / Huttenstraße

Die nördliche Knotenzufahrt der Dieskaustraße wird wie im Bestand als Mischspur ausgebildet. Die südliche Knotenzufahrt ist zweistreifig mit separatem Linksabbiegestreifen, die Knotenabfahrten jeweils einstreifig. Auf Grund der bestehenden Verkehrsorganisation am Knotenpunkt ist eine Ausfahrt aus der Huttenstraße (West) bisher nur für die Straßenbahn zulässig. Im Zusammenhang mit der Haltestellenplanung der LVB GmbH ist künftig zusätzlich die Ausfahrt für den Radverkehr zu berücksichtigen.

Folgende Fahrbeziehungen sind für den Kfz-Verkehr ausgeschlossen: Links- und Rechtseinbiegen aus dem westlichen Knotenast Huttenstraße (Einbahnstraße) in die

Dieskaustraße.

Die vorhandene LSA wird erneuert.

Knoten Dieskaustraße / Anton-Zickmantel-Straße

Der Knoten wird in seiner jetzigen Form beibehalten. Es erfolgt lediglich eine Anpassung an die geplante Umgestaltung der Dieskaustraße. Auf der Nordseite der Anton-Zickmantel-Straße werden jeweils Gehwegnasen vorgesehen.

Der auf der Dieskaustraße in Richtung Norden und Süden geradeaus fahrende Radfahrer wird gemeinsam mit den abbiegenden Radfahrern auf einem 1,60 m breiten Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau geführt.

Es werden alle Fahrbeziehungen zugelassen.

Es ist keine LSA vorhanden und geplant.

Knoten Dieskaustraße / Arthur-Nagel-Straße / Bismarckstraße

Der Knoten stellt innerhalb des Untersuchungsbereiches einen Unfallschwerpunkt dar. Aus diesen Grund soll die Anbindung Arthur-Nagel-Straße / Bismarckstraße mit der vorhandenen Einbahnstraßenführung ("Bypass") in südlicher Richtung an die Dieskaustraße zu einem gemeinsamen Knoten zusammengefasst werden. Daraus folgend wird die Einbahnstraßenführung zurückgebaut und eine Platzfläche zwischen Dieskaustraße und geplanter Schule geschaffen, welcher gestaltungstechnisch gesondert bearbeitet wird. Mit der Gestaltungsplanung wird das Ziel verfolgt, einen optisch fließenden Übergang der Flächen zu erreichen.

Der westliche Knotenarm Arthur-Nagel-Straße / Bismarckstraße wird mit separater Links- und Rechtsabbiegespur ausgebildet und auf kurzer Länge wieder an den Bestand angebunden. Für Fußgänger (Schulweg) von und zur Haltestelle stehen im Bereich der LSA signalisierte Furten sowie eine zusätzliche Querungshilfe in der Arthur-Nagel-Straße für die Wegeverbindungen der westlichen Bismarckstraße/ Arthur-Nagel-Straße zur Verfügung.

Der Radverkehr in der nördlichen Knotenzufahrt der Dieskaustraße wird am westlichen Fahrbahnrand neben dem Rechtsabbiegestreifen geführt. Für rechtsabbiegende Radfahrer in die Arthur-Nagel-Straße/Bismarckstraße bzw. zur geplanten Schule besteht die Möglichkeit, über die Fläche vor dem geplanten Schulgebäude zu fahren.

Linksabbiegende Radfahrer am südlichen Knotenarm Dieskaustraße können sich in den Linksabbiegestreifen ohne separate Radverkehrsanlage vor der Haltestelle einordnen. Für ungeübte Radfahrer besteht zukünftig auch die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens über die abgesetzte Furt parallel zur Fußgängerfurt des nördlichen Knotenarmes.

Es werden alle Fahrbeziehungen zugelassen.

Die vorhandene LSA wird erneuert.

Knoten Dieskaustraße / Windorfer Straße

Die nördliche Knotenzufahrt Dieskaustraße wird mit einer 3,60 m breiten Mischspur (Kfz/Straßenbahn) ausgebildet. Die südliche Knotenzufahrt erhält jeweils eine 3,25 m breite separate Geradeaus- und Rechtsabbiegespur. Die geplanten Spuraufteilungen entsprechen dem jetzigen Zustand. Der in Richtung Norden geradeaus fahrende Radfahrer wird am

Fahrbahnrand auf einem 1,85 m breiten Radfahrstreifen rechts neben der Rechtsabbiegespur geführt. Die Radverkehrsführung wird demnach gegenüber dem Bestand (Radfahrstreifen in Mittellage) verändert, da der in die Windorfer Straße rechtsabbiegende Kfz-Verkehr aus Richtung Süden hohe Verkehrsbelegungen aufweist. Dies führte in der Folge zu Konflikten zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr.

Es werden alle Fahrbeziehungen zugelassen.
Die LSA wird erneuert.

Knoten Dieskaustraße / Schwartzestraße / Rolf-Axen-Straße

Der Knoten wird nur geringfügig durch eine Anpassung an die geplante Umgestaltung der Dieskaustraße in der Geometrie verändert. Es handelt sich dabei im Grunde um einen 5-armigen Knotenpunkt.

Die in Richtung Norden und Süden geradeaus fahrenden Radfahrer werden gemeinsam mit den abbiegenden Radfahrern auf einem 1,60 m breiten Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau geführt.

Es wird eine neue LSA errichtet, alle 5 Knotenarme werden signalisiert.
Folgende Fahrbeziehungen werden ausgeschlossen: LKW Rechtsabbiegen von der südlichen Dieskaustraße in die östliche Schwartzestraße. Dies resultiert durch die Einordnung der LSA-Maste am Knotenpunkt.

Knoten Dieskaustraße / Antonienstraße

Aufgrund der Baumaßnahme Adler (Bau 2021/2022 durch LVB) wird nur der südliche Knotenast des Knotenpunktes betrachtet, da Änderungen bereits mit der Baumaßnahme Adler erfolgen. Der Knoten wird daher nur geringfügig im Zuge des vorliegenden Projekts in seiner Geometrie verändert. Durch den barrierefreien Ausbau der stadtwärtigen Haltestelle Adler im unmittelbaren Knotenbereich ist es erforderlich, die jetzt bestehende zweistreifige Knotenzufahrt als Mischspur auszubilden. Die Breite der Mischspur beträgt 3,75 m.

In der Knotenzufahrt wird ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen eingeordnet.
Die vorhandene LSA bleibt unverändert.
Folgende Fahrbeziehungen werden ausgeschlossen: Linksabbiegen in die westliche Antonienstraße (analog Bestand).

2.4 Radverkehr

Ein wesentliches Ziel der Planung war die Einordnung von durchgehenden Radverkehrsanlagen in beide Richtungen. Dies konnte nahezu auf der gesamten Baustrecke in Form von Radfahrstreifen erreicht werden.

Die Breite der Radfahrstreifen variiert im Baubereich zwischen 1,60 m und 1,85 m.

In landwärtiger Richtung, unmittelbar südlich des Knotens Adler, konnte auf einer Länge von ca. 45 m aufgrund der Einordnung von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum nur ein Schutzstreifen (Breite: 1,25 m) eingeordnet werden. Im Zuge der Planung stellt diese Lösung einen Kompromiss dar, da in diesem Bereich zahlreiche kleinere Gewerbetreibende angesiedelt sind, die auf Anlieferungen durch Transporter angewiesen sind. Der Bereich für Kurzzeitparken bzw. Anliefern wurde gegenüber der Vorplanung auf ein Minimum reduziert und teilweise in Stellflächen für Lastenfahräder umgewandelt, um dem Umweltverbund

entsprechend Gewicht einzuräumen.

Im Bereich zwischen Brückenstraße und der landwärtigen Bushaltestelle Huttenstraße konnten aufgrund des engen Straßenraumes keine Radverkehrsanlagen, u.a. aus Leistungsfähigkeitsgründen des Knotens Dieskaustraße/Huttenstraße eingeordnet werden. Aufgrund der anliegenden 56. Oberschule wird in diesem Bereich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet, somit sind aus verkehrsplanerischer Sicht Radverkehrsanlagen verzichtbar.

Am 07.09.2021 wurde das Bauvorhaben in der AG Rad vorgestellt und grundsätzlich bestätigt. Kritisiert wurden die fehlenden Radverkehrsanlagen im Bereich zwischen Huttenstraße und Brückenstraße. Es wurde der Entfall des Kfz-Linksabbiegers aus der Dieskaustraße in die östliche Huttenstraße vorgeschlagen, um landwärts eine Verlängerung des Radfahrstreifens bis über den Knoten Dieskaustraße/Huttenstraße zu ermöglichen und in der Fortführung die Parkstellflächen zu eliminieren. Dies wurde im Zuge der Planung untersucht mit dem Ergebnis, dass zum einen der o.g. Kfz-Linksabbieger für die Gebietserschließung erforderlich ist und zum anderen, dass die Parkstellflächen die Erreichbarkeit der ansässigen Kleingewerbe und des Ärztehaus sicherstellen.

Kleinere Änderungsvorschläge, wie z.B. Anordnungsgrenzen Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. Markierungsdetails werden im Zuge der weiteren Planung untersucht.

An geeigneten Stellen im Planungsbereich werden Leipziger Radbügel aufgestellt, derzeit sind 175 Stück geplant. Zusätzlich werden Stellflächen für 15 Lastenfahrräder eingerichtet.

2.5 Fußverkehr

Straßenbegleitend werden beidseitig die Gehwege grundhaft ausgebaut.

Die Gehwegbreiten variieren bei Regelbreiten von 2,50 m, Minderbreiten von ca. 2,20 m sind im Bereich der Anton-Zickmantel-Straße unausweislich, aufgrund des beengten Straßenraumes zwischen den Gebäuden. Weiterhin konnte zwischen den beiden Stichstraßen Dieskaustraße nördlich Eichelbaumstraße und der Albert-Vollsack-Straße keine Regelbreiten (Breite: 2,25 m bis 2,30 m) in landwärtiger Richtung erreicht werden, aufgrund der nördlich anschließenden Straßenbahnhaltestelle und des angelagerten Knotenpunktes Dieskaustraße/Arthur-Nagel-Straße.

Weitere Minderbreiten sind südlich und nördlich der Neuen Straße (stadtwärtige Richtung) festzustellen, da hier der Straßenraum zwischen den Gebäuden beengt ist.

Die Gehwege werden einheitlich mit Betonplatten 25 x 25 (diagonal verlegt) befestigt. Daran schließen Ober- und Unterstreifen bzw. die weiteren Nebenflächen mit Mosaikpflaster an.

2.6 Ruhender Verkehr/Taxistandplätze/Mobilitätsstation

Die Straßenräume wurden zur Abdeckung der vielfältigen Anforderungen neu aufgeteilt, was auch den ruhenden Verkehr betrifft. Dabei galt es Grundstückszufahrten, Gehwegnasen und Baumpflanzungen zu berücksichtigen.

Zukünftig stehen für den ruhenden und Anlieferverkehr baulich gefasste Längstellflächen zur Verfügung. Die Stellflächen erhalten eine Breite von 2,00 m (zuzüglich 0,50 m Sicherheitsabstand in der Dieskaustraße). Die Parkstellflächen im Bereich zwischen Wigandstraße und Antonienstraße (landwärts) sollen die Andienung mit einem Transporter

ermöglichen, eine Verbreiterung der Parkstellflächen auf 3,00 m ist aufgrund des beengten Straßenraums nicht möglich.

Die Befestigung der Parkstellflächen ist in Kupferschlackepflaster (Altmaterial) vorgesehen.

Derzeit sind ca. 235 Parkstellflächen (ungeordnetes Parken am Fahrbahnrand) im Baubereich vorhanden. Durch die Einordnung von Baumstandorten, Gehwegnasen und Radverkehrsanlagen entfallen ca. 65 Parkmöglichkeiten. Im Ergebnis können ca. 170 Parkstellflächen baulich im Straßenraum geschaffen werden.

Die Taxistellplätze in der Kurt-Kresse-Straße sind von der Planung betroffen und müssen aufgrund der geplanten LSA um einen Stellplatz reduziert werden. Zukünftig werden dort 2 Taxistellplätze verortet.

Im Zuge der Planung sind 2 Mobilitätsstationen der LVB im Baubereich vorgesehen.

Zum einen soll im Bereich der Haltestelle Brauereistraße eine Mobilitätsstation eingeordnet werden. Aktuell ist diese auf dem Parkplatz des LIDL-Einkaufsmarktes in der Dieskaustraße 175 vorgesehen. Optional soll diese Mobilitätsstation auf dem Flurstück 167 (freihändiger Grunderwerb) eingeordnet werden. Der Standort der Mobilitätsstation ist daher abhängig von den laufenden Grundstücksverhandlungen.

Zum anderen wird in der Kurt-Kresse-Straße eine Mobilitätsstation eingeordnet. Diese befindet sich zukünftig gegenüber der Taxistellplätze. Somit ist ein guter Übergang der Mobilitätsarten gegeben.

Beide Mobilitätsstationen erhalten Carsharing, E-Lademöglichkeiten und eine Infosteile. Die Mobilitätsstation im Bereich der Haltestelle Brauereistraße erhält zusätzlich Radbügel.

2.7 ÖPNV-Anlagen (Maßnahmen der LVB)

Die Gleisanlagen im Zuge der Dieskaustraße werden komplett neu gebaut und symmetrisch im Straßenraum eingeordnet. Der Gleismittenabstand wird auf mindestens 2,80 m aufgeweitet.

Im Bestand sind 6 Straßenbahnhaltestellen im Baubereich vorhanden:

- Haltestelle Huttenstraße
- Haltestelle Kunzestraße (zukünftig Haltestelle Brauereistraße)
- Haltestelle Arthur-Nagel-Straße
- Haltestelle Kötzschauer Straße
- Haltestelle Schwartzestraße
- Haltestelle Adler

Zukünftig wird an der Radrennbahn Windorfer Straße eine Bedarfshaltestelle infolge der geplanten Wendeanlage (Gleisdreieck) eingeordnet.

Alle Haltestellen verbleiben als Kap-Haltestellen am Fahrbahnrand und werden barrierefrei mit angehobener Radfahrbahn ausgebildet.

Am Knotenpunkt Dieskaustraße/Huttenstraße werden zusätzlich 2 Richtungshaltestellen für die Buslinie 65 eingerichtet. Diese werden barrierefrei ausgebildet.

Infolge des geplanten Gleisdreiecks auf dem Gelände der Radrennbahn erfolgt die Stilllegung der vorhandenen Gleisschleife im Zuge der Kötzschauer Straße, Luckaer Straße und Pörstener Straße. Um das Gleisdreieck höhentechisch auf dem Gelände platzieren (Gelände fällt in Richtung Osten stark ab) zu können, ist ein Bauwerk erforderlich, welches mit Stützwinkelementen hergestellt wird.

Die Planungen auf dem Gelände der Radrennbahn erfolgten in enger Abstimmung mit dem Amt für Sport. Perspektivisch ist dort (auf Wunsch des Radsportverbandes) ein Trainingsband für Radsportler vorgesehen, welches in der Planung als Vorbehaltsfläche entsprechend Berücksichtigung findet. Um Synergieeffekte zu erzeugen wird seitens der LVB ein Teil des Trainingsbandes (im unmittelbaren Bereich des Stützbauwerkes) mit hergestellt. Dort kann zukünftig das Trainingsband anschließen. Die Stützwände sollen eine Gestaltung erhalten.

Die Fahrleitungsanlage inkl. der Fahrleitungsmaste und Wandabspannungen wird komplett erneuert. Je nach örtlicher Möglichkeit werden Kombinationen mit Straßenbeleuchtungs- bzw. LSA-Masten vorgenommen.

2.8 Straßenbeleuchtung

Im Baubereich werden die Straßenbeleuchtungsanlagen komplett erneuert. Dabei werden die geplanten LED-Leuchten des Typs „Citea NG Midi“ eingesetzt. Die Lichtpunkthöhen variieren in Abhängigkeit der Straßengeometrie und der Bebauung von 8,00 m bis 10,00 m. Je nach Straßenraumbreite sind konisch runde Stahlmaste bzw. Wandausleger vorgesehen.

2.9 Versorgungsleitungen

Aus dem Umfang des komplexen Verkehrsbauvorhabens ergeben sich umfangreiche Leitungsbaumaßnahmen. Einerseits gibt es Folgemaßnahmen durch die geänderte Geometrie sowie Querschnittsaufteilung der Straßenräume. Zum anderen wurden im Planungsverlauf die Versorgungsunternehmen zu eigenen Bauabsichten befragt mit dem Ergebnis, dass diverser Handlungsbedarf angezeigt wurde. Somit kann ein koordinierter Leitungsbau erfolgen.

Nach Abwägung wurde in der Projektkonferenz des Dezernates VI entschieden, die oberirdische Fernwärmequerung nördlich der Eisenbahnbrücke zugunsten von anderen Leitungsumverlegungen zur Schaffung von zusätzlichen Baumstandorten nicht unterirdisch zu verlegen.

Hauptsächlich betreffen die Leitungsbaumaßnahmen Anlagen der Leipziger Wasserwerke, der LVB und der Netz Leipzig.

2.10 Gestaltung

Die Verkehrsanlagen sollen durch geometrische Veränderungen (Gehwegnasen, Verbreiterung von Gehwegen, bauliche Fassung von Stellplätzen) inklusive umfangreichen Baumpflanzungen, durch Materialwahl sowie durch eine abgestimmte Einordnung von Masten und Ausstattungselementen eine deutliche stadtgestalterische Aufwertung erfahren.

Im Baubereich sollen 19 Bänke eingeordnet werden. Ergänzend werden hierzu Papierkörbe vorgesehen. Zusätzlich ist in der Albert-Vollsack-Straße eine Rundbank geplant.

Ein besonderes Augenmerk für die Gestaltung im öffentlichen Raum liegt auf der Ausbildung der Platzfläche am Knotenpunkt Dieskaustraße/Arthur-Nagel-Straße. Um die städtebauliche Verknüpfung zwischen Straßenraum und Schulgrundstück herzustellen, wurden hier intensive Abstimmungen zwischen Freiraumplanung Schule und Gestaltungsplanung der Platzfläche geführt. Der vorhandene Altbaumbestand soll in diesem Bereich erhalten und ein fließender Übergang in der Oberflächenbefestigung zwischen Verkehrsfläche und Schulhoffläche geschaffen werden.

Die Flächengestaltung des Flurstückes 167 der Gemarkung Großzschocher stellt einen weiteren Gestaltungsschwerpunkt dar. Die Gestaltung ist abhängig von den laufenden Grundstücksverhandlungen.

Eine weiterer Schwerpunkt der Gestaltung liegt auf der Ausbildung des Vorplatzes zur Radrennbahn. Die aktuell ungebunden befestigten Flächen sollen zu großen Teilen in Rasenflächen umgewandelt und optisch ein zentraler Zugang zum Gelände der Radrennbahn geschaffen werden, welcher barrierefrei ausgebildet wird.

Die Hauptzufahrt zum Gelände der Radrennbahn soll zukünftig in der Dieskaustraße liegen, da bei Einordnung in der Windorfer Straße die Leistungsfähigkeit der LSA Windorfer Straße nicht gegeben ist zu Veranstaltungen (Rückstauerscheinungen). Die Zufahrt in der Windorfer Straße wird zukünftig als Rettungszufahrt ausgebildet.

Der Parkplatz der Radrennbahn weist aktuell kein geordnetes Parkregime auf. Aus diesem Grund wurde ein mögliches Parkkonzept entworfen, welches die zur Verfügung stehende Fläche bestmöglich ausnutzt. Mit diesem Parkkonzept kann das Amt für Sport perspektivisch den Parkplatz zu gegebener Zeit ausbauen. Um Synergieeffekte zu nutzen, ist geplant, eine für die Realisierung erforderliche Baustraße über den Parkplatz der Radrennbahn als zukünftige Fahrgasse zu belassen und zu nutzen.

2.11 Umweltbelange/Verkehrsr Grün/Verkehrslärm

Im Zuge des Bauvorhabens sind insgesamt 183 Straßenbaumneupflanzungen geplant, wovon 110 Bäume entlang der Dieskaustraße gepflanzt werden. Weitere 69 Bäume werden in den anliegenden Straßen gepflanzt. 4 Baumpflanzungen werden auf dem Gelände der Radrennbahn, in unmittelbarer Nähe zum Gleisdreieck der LVB eingeordnet. Folgende Baumarten sind vorgesehen:

Dieskaustraße, straßenbegleitend

- Brückenstraße bis Anton-Zickmantel-Straße: Säulentulpenbaum
- Anton-Zickmantel-Straße bis Eichelbaumstraße: Traubeneiche, Säulentulpenbaum
- Eichelbaumstraße bis Eisenbahnbrücke: Säulenhainbuche
- Eisenbahnbrücke bis Kötzschauer Straße: Platane
- Kötzschauer Straße bis Antonienstraße: Amberbaum, Säulentulpenbaum

Dieskaustraße, Einmündungsbereiche

kegelförmiger Spitzahorn, Wollapfel, rotblättriger Spitzahorn

Solitär: Kegel-Silberlinde, Kegel-Platane

Nebenstraßen

- Huttenstraße: Zierkirsche

- Dieskaustraße nördlich Anton-Zickmantelstraße: schmale Pyramideneiche
- Dieskaustraße nördlich Eichelbaumstraße: Zierkirsche
- Albert- Vollsack-Straße: Stadtlinde, Rotblühende Roßkastanie
- Kötzschauer- / Luckaer- / Pörstener Straße: schmale Gleditschie, größere Baumbeete mit Solitärsträuchern und Wildstauden
- Hirzelstraße (analog Bestand): Nelkenkirsche
- Wigandstraße (analog Bestand): Säulen-Hainbuche

Es können 48 Bestandsbäume im Baubereich erhalten werden, 54 Bäume müssen jedoch gefällt werden.

Aktuell laufen Abstimmungen zum Erhalt der drei Bäume auf dem Gehweg vor dem Flurstück 297 der Gemarkung Kleinzschocher (Grundstück Alte Handelsschule), da diese dem Umgebungsschutz des Gartendenkmals Alte Handelsschule zugeordnet werden.

Hinsichtlich des Straßen- und Straßenbahnlärms erfolgten schalltechnische Untersuchungen, wonach Schallschutzmaßnahmen an diversen Gebäuden dem Grunde nach erforderlich werden.

Daraufhin wurden zunächst passive Schutzmaßnahmen (Schutzfenster, Lüfter, Entschädigungen) inklusive deren Kosten in Höhe von 1,78 Mio. € in die Planung aufgenommen. Mit der Einführung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) ab 01.03.2021 können auch für Innerortsstraßen durch bestimmte Fahrbahnbefestigungen Lärminderungen bzw. Abschläge in den Berechnungen erreicht werden, was als aktive Lärmschutzmaßnahme den passiven Maßnahmen vorzuziehen ist.

Die Fahrbahnbereiche außerhalb der Gleisanlagen erhalten solche Befestigungen, seitens der LVB werden derartige Befestigungen im Gleisbereich aus technischen Gründen bisher abgelehnt. Da der Kfz-Verkehr zu großen Teilen im Mischverkehr mit der Straßenbahn auf einem gemeinsamen Fahrstreifen fährt, können die Lärminderungen in der schalltechnischen Berechnung nicht erreicht werden. Die Thematik soll generell noch weiter abgestimmt werden.

Im Zuge der weiteren Planung wird die Regenwasserableitung von Gehwegflächen in öffentliche Grünflächen untersucht, um die Abflussmengen in das Entwässerungsnetz zu reduzieren und stellenweise zu versickern. Aufgrund unzureichender Durchlässigkeitsbeiwerte des vorhandenen Baugrundes sowie fehlender Platzkapazitäten im unterirdischen Bauraum für die Einordnung von Versickerungsanlagen, kann keine großflächige Versickerung ermöglicht werden.

3. Realisierungs- / Zeithorizont

Die Realisierung der Maßnahme ist in einzelnen Bauabschnitten von Juli 2023 bis Dezember 2026 bis vorgesehen. Es sind jeweils Winterpausen zwischen den Bauabschnitten geplant.

Um Synergieeffekte zu erzielen, realisieren die Leipziger Wasserwerke u.a. Leistungen an städtischen Anlagen von August 2022 bis November 2022. Konkret sind dies Anpassungen am Knoten Dieskaustraße/Gerhard-Ellrodt-Straße (Markierungen und Einordnung eines Blindenleitsystems) sowie die Erneuerung von Wegweisern.

Bauablauf

Wie bereits beschrieben soll ein gemeinsames, koordiniertes Bauen der drei Bauherren erfolgen. Die Bauablaufplanung kann noch Veränderungen unterliegen.

Um generell die Einschränkungen für Anlieger und alle Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten, soll es ein konzentriertes Bauen in 4 Bauphasen unter teilweiser Vollsperrung für den Kraftfahrzeug- und Straßenbahnverkehr geben. Folgende Bauzeiten sind geplant:

- BA 22: - Juni 2022 - Ende 2022 (vorgezogene Teilleistungen der LWW, Einbau von Bodenindikatoren, Ergänzung Markierung, Neubau Wegweisung) geschäftsbesorgende Realisierung durch LWW
- BA 23: - Dieskaustraße von Brückenstraße bis Huttenstraße
Juli 2023 - November 2023
- Winterpause
- BA 24: - Dieskaustraße von Kötzschaer Straße bis Antonienstraße
März 2024 - Dezember 2024
- Winterpause
- BA 25: - Dieskaustraße von Bismarkstraße bis Kötzschaer Straße
März 2025 bis Dezember 2025
- Winterpause
- BA 26: - Dieskaustraße von Huttenstraße bis Bismarkstraße
Mai 2026 bis Dezember 2026

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über das vorhandene Straßennetz.

Verkehrsführungskonzept

Es ist vorgesehen, eine großräumige Umleitungsführung für den Kfz-Verkehr für die Bauzeit von 2023 bis 2026 einzurichten. Diese ist wie folgt geplant:

Aus Norden: über Antonienstraße/Brünner Straße/Ratzelstraße/Schönauer Straße bzw. über Antonienstraße/Schleußiger Weg/Wundtstraße/Koburger Straße

Aus Süden: über Rippachtalstraße, Schönauer Straße, Ratzelstraße, Brünner Straße bzw. über Koburger Straße/Wundtstraße/Schleußiger Weg

Die kleinräumigen Verkehrsführungen werden abhängig von den Bauphasen variieren, jedoch sind nachfolgend einige Prämissen zum Bauablauf festgelegt worden:

BA 23:
Der Bauabschnitt ist unter Vollsperrung zu realisieren.

BA 24:
Der Bauabschnitt soll unter Vollsperrung und unter Teilung in 3 Teilbauabschnitte realisiert werden. Die kleinräumige Umleitung erfolgt über Dieskaustraße/ Windorfer Straße/ Altranstädter Straße / Erich-Zeigner-Allee/ Limburger Straße/ Gießlerstraße (in beiden Richtungen).

BA 25:
Zwischen Bismarckstraße und Windorfer Straße wird auf der landwärtigen Fahrbahnseite der Dieskaustraße unter Nutzung der Gehbahn eine Fahrspur aufrechterhalten. Der Anliegerverkehr aus Richtung Windorfer Straße wird nur in landwärtiger Richtung gestattet. In stadtwärtiger Richtung wird zusätzlich der Schienenersatzverkehr der LVB

ermöglicht (Signalisierung/Schranke).

Nach Bau der stadtwärtigen Seite – Wechsel der Fahrspur unter Nutzung der Gehbahn auf die stadtwärtige Seite. Der Anliegerverkehr aus Richtung Windorfer Straße wird nur in landwärtiger Richtung gestattet. Der Schienenersatzverkehr der LVB wird in beiden Richtungen ermöglicht (Signalisierung/Schranke).

BA 26:

Der Bauabschnitt soll unter Vollsperrung und unter Teilung in 3 Teilbauabschnitte realisiert werden. Der Kfz-Verkehr kann über die Relation Bismarckstraße/Gerhard-Ellrodt-Straße verkehren.

Es erfolgt eine Vollsperrung des Straßenbahnverkehrs abschnittsweise in den Jahren 2024, 2025 und 2026. Es wird Schienenersatzverkehr eingerichtet. Der Straßenbahnbetrieb erfolgt in den Winterpausen teilweise unter Baustellenbedingungen.

- gemäß Bauabschnitt Umleitungen für Busverkehr mit Ersatzhaltestellen und Fahrplanänderungen

- Radverkehrsführung über das nahräumige Straßennetz

- Gewährleistung von Anliegerverkehr und Grundstückszufahrten unter Baustellenbedingungen mit Einschränkungen

- Absicherung der Anlieferung für Gewerbetreibende; ggf. mithilfe der Baufirma - Sicherung von Fußverkehr im Baufeld

4. Finanzielle Auswirkungen

4.1 Grundlagen

Das Vorhaben ist ein gemeinsames Vorhaben der LVB, der Leipziger Wasserwerke und der Stadt Leipzig. Vom Grundansatz erfolgt die Kostenzuordnung so, dass LVB und Stadt Leipzig die Leistungen an ihren eigenen Anlagen jeweils zu 100 % finanzieren. Eine Kostenteilung erfolgt nur für wenige Fachgewerke; es wird sinngemäß nach dem Verursacherprinzip verfahren. Für die Folgemaßnahmen an Leitungen sind Regelungen auf Basis der Anwendung der Konzessionsverträge mit den einzelnen Versorgungsunternehmen (VU) vorgesehen.

4.2 Bau- und Planungskosten

Als Gesamtkosten für die drei Bauherren wurden ermittelt

Stadt Leipzig:	21,750 Mio € brutto
Leipziger Verkehrsbetriebe:	16,187 Mio € brutto
Leipziger Wasserwerke:	8,949 Mio € brutto
 Gesamtkosten:	 46,886 Mio € brutto

Der städtische Kostenanteil wurde mit Kostenberechnung von 16.05.2022 nach der Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS) ermittelt. Er wurde von der Verwaltung anhand des im Verkehrs- und Tiefbauamtes vorliegenden Mittelpreiskatalog 2019 aufgestellt.

Danach ergeben sich für die Stadt Leipzig folgende Kosten (brutto):

- Baukosten:	18.915.000 €
- Planungskosten: ca.15 % der Baukosten - Leistungsphasen 7 - 9, Bauüberwachung, Kontrollprüfungen)	2.837.000 €
- Gesamtkosten Planung und Bau: (gerundet)	21.750.000 €

Die Leistungsphasen 3 und 4 (HOAI) wurden bereits erbracht und sind finanziell im PSP-Element 7.0000583.700 (Planung investiver Vorhaben) abgedeckt. Das gilt auch für die noch zu erbringenden Leistungsphasen (5 - 6 HOAI).

4.3 Fördermittel/Einzahlungen und Ausgaben

Derzeit sind seitens des Fördermittelgebers keine verbindlichen Aussagen zur Verfügbarkeit finanzieller Mittel im geplanten Bauzeitraum von 2023 bis 2026 möglich. Deshalb kann vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) bisher weder ein Fördermittelbescheid, noch eine Inaussichtstellung auf eine fristgerechte Bestätigung einer Zuwendung und auch keine Erteilung eines förderunschädlichen vorzeitigen Maßnahmebeginns erfolgen.

Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass eine komplette Eigenfinanzierung für die Stadt Leipzig nach den derzeitigen Haushaltsansätzen nicht leistbar ist.

Zu einem avisierten neuen KStB-Fördermittelprogramm sind die Grundlagen und Einzelheiten weitgehend noch unbekannt. Die folgende diesbezügliche Berechnung erfolgt unter Annahme von Förderkriterien im zuletzt praktizierten Rahmen und mit einer vorangekündigten Förderquote von 50 %:

Ermittlung der nichtzuwendungsfähigen Kosten brutto:

Straßenbeleuchtung inkl. Anteil an Kombimasten	1.200.000
Änderungen an Versorgungsleitungen	2.330.000
sonstige Leistungen (Entschädigungen Schallschutz, Vermessung, Anpassungen, Bänke, Werbeanlagen, Handschwengelpumpe, Treppe etc.)	4.169.000
nichtzuwendungsfähig insgesamt brutto	7.699.000
zuwendungsfähige Kosten brutto (18.912.557 € - 7.699.000 €) = zuzüglich Planungskosten (15 % der zuw.-fähigen Baukosten) =	11.216.000 1.682.400
Ansatz Förderquote 50 %/90 % von	12.898.400
Einzahlung insgesamt brutto (gerundet)	5.805.000

Mit Einsatz von Fördermitteln (gerundet) ergibt sich folgender Finanzierungsansatz:

In Euro	gesamt	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ausgabe gesamt:	21.750.000	200.000	2.128.500	5.267.200	4.267.200	4.498.600	5.388.500
dav. 7.0001312.700 (Auszahlung)	20.738.500	200.000	2.000.000	5.000.000	4.000.000	4.380.000	5.158.500
dav. 106654100010 (Aufwand)	1.011.500	0	128.500	267.200	267.200	118.600	230.000

Zuweisung vom Land 7.0001312.705 (Einzahlung)	5.805.000	0	1.000.000	1.700.000	1.700.000	1.405.000	0
Stadtteil insgesamt	15.945.000	200.000	1.128.500	3.567.200	2.567.200	3.093.600	5.388.500

4.4 Folgekosten

Mit der Baumaßnahme werden 4 Knoten mit neuen Lichtsignalanlagen (3 FSA und 1 LSA) ausgestattet und abzüglich der Fällungen wird es 129 zusätzliche Bäume geben. Es entstehen 2.500 m² zusätzliche Straßenverkehrsfläche und 17 zusätzliche Lichtpunkte. Ab 2027 fallen dafür diese Kosten an:

Folgekosten pro Jahr				
Bezeichnung	PSP - Element	Kosten/Einheit und Jahr	Beschreibung	Kosten pro Jahr in Euro
Lichtsignalanlagen	1.1005440.01	2.000 €/LSA	Stromkosten	8.000 €
Lichtsignalanlagen	1.1005440.01.10	1.000 €/LSA	Unterhaltung	4.000 €
Straßenbäume	1.100.55.1.0.01	46,30 €/Stück	Unterhaltung	7.269,10 €
Verkehrsanlage	1.100.541.001.01	1,30 €/m ²	Unterhaltung	3.250 €
Beleuchtung	1.100.54.1.0.01.09	50 €/ Lichtpunkt	Unterhaltung	850 €
Beleuchtung	1.100.54.1.0.01	70 €/ Lichtpunkt	Stromkosten	1.190 €
Bänke	1.100.55.1.0.01	300 €/Stück	Unterhaltung	5.700,00 €
Rundbänke	1.100.55.1.0.01	500 €/Stück	Unterhaltung	500,00 €

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

Nicht zutreffend

6. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt geplant nicht nötig

Informationen zur geplanten Baumaßnahme erfolgten im Rahmen der Vorplanung .

Eine weitere Information zur Baumaßnahme erfolgt mit der gegenständlichen Vorlage zum Bau- und Finanzierungsbeschluss im Stadtbezirksbeirat Leipzig-Südwest. Für Anfang 2023 ist eine Bürgerinformationsveranstaltung zum aktuellen Planungsstand geplant. Vor Baubeginn der jeweiligen Bauabschnitte soll zu den Schwerpunkten Bauzeiten, Bauablauf und Verkehrsführung gesondert informiert werden.

Informationsmöglichkeiten zum Bauvorhaben bestehen auch auf der städtischen Internetseite www.leipzig.de/dieskaustrasse

7. Besonderheiten

7.1 Grunderwerb

Für die Realisierung der Baumaßnahme ist Grunderwerb von Privatflächen erforderlich. Der Grunderwerb kann für Teilflächen auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses der LVB erfolgen, wenn der Grunderwerb infolge der Gleisplanung erforderlich wird. Diese sind untenstehend mit dem Vermerk „Erwerbsregelung im Verfahren der LVB“ versehen. Alle übrigen Teilflächen müssen freihändig erworben werden.

Lageplan 1 (Gemarkung Großzschocher):

- rückständiger Grunderwerb (Flurstücke 199, 198/3, 54, 188/2, 58,1774, 60,61, 63)
- Teilfläche für Verkehrsanlage Knoten Dieskaustraße/ Huttenstraße rückständiger Grunderwerb (Flurstück 54)
- Erwerbsregelung im Verfahren der LVB, rückständiger Grunderwerb (Flurstück 194)
- Erwerbsregelung im Verfahren der LVB, Teilfläche für Verkehrsfläche Huttenstraße (Flurstück 194)
- Erwerbsregelung im Verfahren der LVB, Teilfläche für Verkehrsfläche Dieskaustraße (Flurstück 179 und 182/2)

Lageplan 2 (Gemarkung Großzschocher):

- rückständiger Grunderwerb (Flurstücke 130/6, 1790)
- Teilflächen für Verbreiterung Verkehrsanlage Dieskaustraße (Flurstück 112 b, 112 a, 123, 1198, 125, 126/4, 127 und Flurstück 132/4)
- Erwerbsregelung im Verfahren der LVB, Teilfläche für Verkehrsfläche Dieskaustraße (Flurstück 112a, 112b, 123, 125,126/4,127, 132/4 und 1198)
- Erwerbsregelung im Verfahren der LVB, Teilfläche Karl-Heft-Straße für Andienfläche (Flurstück 168/1)
- Erwerbsregelung im Verfahren der LVB, Teilfläche in Höhe Einmündung Karl-Heft-Straße für Errichtung FGU (Flurstück 167)

Lageplan 3 (Gemarkung Großzschocher):

- rückständiger Grunderwerb (Flurstücke 135,136/24, 136/20, 136/30,149, 148a, 143f, 143i)
- Teilflächen für Verbreiterung Verkehrsanlage Dieskaustraße (Flurstück 132/4, 133, 136/24, 138/1,139/1, 136/24, 136/30, 136/10)
- Erwerbsregelung im Verfahren der LVB, Teilfläche für Verkehrsfläche Dieskaustraße Flurstücke 132/4, 133, 135, 136/24, 138/1, 139/1, 136/24, 136/30, 136/10)
- Erwerbsregelung im Verfahren der LVB, rückständiger Grunderwerb (Flurstück 136/24 und 136/30)
- Teilflächen für Verbreiterung Verkehrsanlage Knoten Dieskaustraße/ Bismarckstraße (Flurstück 1788)

Lageplan 4:

- Teilfläche für Flächenübertragung an VTA Höhe Einmündung Kurt-Kresse-Straße (Flurstück 651 Gemarkung Großzschocher)
- Erwerbsregelung im Verfahren der LVB, rückständiger Grunderwerb (Flurstück 206, 205a Gemarkung Kleinzschocher)
- Erwerbsregelung im Verfahren der LVB, Teilfläche Radrennbahn (Flurstück 651 Gemarkung Großzschocher)

Lageplan 5 (Gemarkung Kleinzschocher):

- Flächenübertragung rückwärtiger Grunderwerb (Flurstück 651)
- rückständiger Grunderwerb (Flurstücke 196e, 172)

Lageplan 5a (Gemarkung Kleinzschocher):

- rückständiger Grunderwerb vorhandene Gleiswendeschleife (Flurstück 582, 580, 196/t und Flurstück 196/t)

Lageplan 6 (Gemarkung Kleinzschocher):

- rückständiger Grunderwerb (Flurstücke 146/1)
- Teilfläche Erwerb LVB Dieskaustraße Höhe Hochzeitshaus (Flurstück 135a)

Lageplan 7 (Gemarkung Kleinzschocher):

- rückständiger Grunderwerb (Flurstücke 113, 104c, 88)
- Teilfläche Erwerb LVB Dieskaustraße Höhe Adler (Flurstück 88a)

Insgesamt werden 1,91 Mio Euro Grunderwerbsmittel benötigt mit Finanzierung aus dem PSP-Element 7.0000077.700.

7.2 Kinderfreundlichkeit

Mit dem Haltstellenausbau, der Ertüchtigung der Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten, Gehwegnasen und Bordabsenkungen an Querungsstellen sowie der Anlage separierter Radverkehrsanlagen wird ausdrücklich den Belangen von Kindern entsprochen.

7.3 Barrierefreiheit

Die im Baubereich liegenden Straßenbahn- und Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut. Fußgängerquerungsstellen sollen Bordabsenkungen auf 3 cm erhalten. Die Signalanlagen werden mit Bodenindikatoren für Sehbehinderte ausgestattet. An den Furten werden grundsätzlich Leitelemente für Sehbehinderte (Richtungsfelder) vorgesehen.

7.4 Sonstiges

Kampfmittel

Kampfmittel können im Baubereich nicht ausgeschlossen werden, daher ist im Zuge von Erdarbeiten eine visuelle Begutachtung durch eine Fachfirma notwendig. Für Mastgründungen und andere tieferliegende Maßnahmen werden Sondierungen erforderlich.

8. Folgen bei Nichtbeschluss

Die Alternative zum Bauvorhaben wäre die Beibehaltung der gegenwärtigen Situation im Baubereich mit den benannten baulichen, sicherheitstechnischen und gestalterischen Mängeln. Insbesondere die Gleisbaumaßnahmen sind unabdingbar, da ansonsten der Straßenbahnbetrieb auf der wichtigen Nahverkehrsstrasse im Südwesten gefährdet wäre. Auch die völlig unzureichenden Bedingungen an den Haltestellen des ÖPNV würden bleiben.

Anlage/n

- 1 Übersichtskarte (öffentlich)
- 2 Lageplan 1 (öffentlich)
- 3 Lageplan 2 (öffentlich)
- 4 Lageplan 3 (öffentlich)
- 5 Lageplan 4 (öffentlich)
- 6 Lageplan 5 (öffentlich)
- 7 Lageplan 5a (öffentlich)
- 8 Lageplan 6 (öffentlich)
- 9 Lageplan 7 (öffentlich)