



## Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-07465

Status: öffentlich

Eingereicht von:  
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:  
**Vorplanung Komplexmaßnahme Straßenbahnneubaustrecke Mockauer Straße/Tauchaer Straße**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):  
Gremium

DB OBM - Vorabstimmung  
Dienstberatung des Oberbürgermeisters  
SBB Nordost  
FA Stadtentwicklung und Bau  
Ratsversammlung

Voraussichtlicher  
Sitzungstermin

19.04.2023

Zuständigkeit

Vorberatung  
Bestätigung  
Anhörung  
Vorberatung  
Beschlussfassung

## Beschlussvorschlag

Die Ratsversammlung beschließt die Vorplanung zur Komplexmaßnahme Straßenbahnneubaustrecke Mockauer Straße/Tauchaer Straße als Grundlage für die Weiterführung der Planung.

**Räumlicher Bezug**  
Stadtbezirk Nordost, Mockau

**Zusammenfassung**  
Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften     Stadtratsbeschluss     Verwaltungshandeln

Sonstiges:

Mit Beschluss der "Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig -Rahmenplan zur Umsetzung" (VII-DS-00547-NF-01) wurde 2020 für die Komplexmaßnahmen Stadt/L-Gruppe der Planungsbeschluss gefasst. Das Vorhaben ist dort unter der Nummer i-16 in der Maßnahmenliste II-10a enthalten. Die Bestätigung der Vorplanung soll als Basis der weiteren Planungsphasen dienen.

Ab 1970 wurden die Neubaugebiete Mockau-Nord und Thekla errichtet, bei deren Planung bereits von einer Erschließung durch die Straßenbahn ausgegangen wurde. Die über die Kieler Straße verkehrende Linie 9 fährt gegenwärtig an den Schwerpunkten der Bebauung vorbei, die Linie 1 hat ihre Endhaltestelle bereits an der Mockauer Post. Die Straßenbahnbetriebsanlagen in der Kieler Straße haben die Grenze ihrer Nutzungsdauer erreicht. Da sich auch der Zustand der Mockauer Straße und der Tauchaer Straße zunehmend verschlechtert und keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, wird eine Komplexmaßnahme zur Umgestaltung der beiden Hauptverkehrsstraßen mit mittig liegender

Straßenbahntrasse in besonderem Gleiskörper als die stadtverträglichste, wirtschaftlichste und nachhaltigste Lösung vorgeschlagen.

Die Vorplanung beinhaltet die für die Errichtung der Straßenbahnneubaustrecke Mockauer/Tauchaer Straße erforderlichen Veränderungen an der Straßeninfrastruktur. Die Umgestaltung der Kieler Straße kann erst beginnen, wenn die Straßenbahn über die Neubaustrecke verkehren kann. Die Planungen zur Umgestaltung der Kieler Straße sind in einem nachgelagerten eigenständigen Planungsprozess vorzunehmen.

## Finanzielle Auswirkungen

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

<b>Im Haushalt wirksam</b>	von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge			
	Aufwendungen			
Finanzhaushalt	Einzahlungen			
	Auszahlungen			
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	wenn ja, nachfolgend angegeben

<b>Folgekosten Einsparungen wirksam</b>	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			
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen			

<b>Steuerrechtliche Prüfung</b>	<input type="checkbox"/>	nein	wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen	<input type="checkbox"/>	ja	nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

<b>Auswirkungen auf den Stellenplan</b>	<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

#### Wirkung auf Akteure

- Bürgerstadt
- Region
- Stadtrat
- 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			
<b>Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)</b>			
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 type="checkbox"/>	Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" 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. Entsigelung, 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> )	
<b>Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein ( <u>Begründung s. Abwägungsprozess</u> )	<input type="checkbox"/> nicht berührt ( <u>Prüfschema endet hier.</u> )	
<b>Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei <u>erheblicher Relevanz</u></b>			
<input type="checkbox"/>	Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t./a): _____		
<input checked="" type="checkbox"/>	liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: 2.5 Klimawirkung		
<input type="checkbox"/>	wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)		

## Sachverhalt

### Beschreibung des Abwägungsprozesses:

entfällt

#### I. Eilbedürftigkeitsbegründung

entfällt

#### II. Begründung Nichtöffentlichkeit

Entfällt

#### III. Strategische Ziele

Das Vorhaben untersetzt die Handlungsfelder nachhaltige Mobilität und leistungsfähige technische Infrastruktur. Es ist in der Maßnahmenliste II-10a des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 unter der Nr. i-16 enthalten. Mit der Realisierung wird nicht nur das Ziel verfolgt Ersatz für die verschlissenen Straßenbahnanlagen in der Kieler Straße zu schaffen, vielmehr soll auch das

vorhandene Fahrgastpotential besser erschlossen werden. Parallel dazu bietet die Neutrassierung die Möglichkeit durchgängige Radverkehrsanlagen vom Zentrum Mockaus in Richtung Thekla und Partheradweg zu schaffen.

Ebenfalls wird mit dem Vorhaben der Nahverkehrsplan (NVP), umgesetzt, u.a. mit:

- Abbau von Langsamfahrstrecken gemäß Mindeststandard M9
- Aufweitung Gleisachsabstand für 2,40 m breite Wagenzüge gemäß Mindeststandard M13
- Schaffung barrierefreier Haltestellen gemäß Mindeststandard M16
- Anlage eines besonderen Bahnkörpers bei Naubaustrecken gem. NVP Punkt 5.10.1

Das Vorhaben ist zudem im INSEK Leipzig 2030 , Fachkonzept Nachhaltige Mobilität im Maßnahmeplan M 1.2 – “Erarbeitung von Entwicklungskonzepten für städt. Gebiete, die fachübergreifende Aspekte von Mobilität, Wirtschaft, Soziokultur, Freiraum bündeln” verankert.

#### **IV. Sachverhalt**

##### **1. Anlass, Planungsgrundlagen, bisheriges Verfahren**

###### **1.1 Anlass**

Für die zwischen 1970 und 1975 errichteten Neubaugebiete Mockau-Nord und Thekla wurde bereits bei der Planung von einer Erschließung durch die Straßenbahn ausgegangen und entsprechende Flächen für eine Straßenbahntrasse freigehalten. Letztendlich wurde diese nicht realisiert, weil im Gegensatz zu anderen neuen Wohngebieten eine Erschließung durch Buslinien vorhanden war und die zur Verfügung stehenden Baukapazitäten anderweitig eingesetzt wurden. Seitdem gehören die Wohngebiete Mockau-Nord und Thekla zu den wenigen ohne direkte Innenstadtanbindung durch die Straßenbahn. Die Linie 1 endet derzeit an der Wendeschleife Mockau Post, die Straßenbahnlinie 9 fährt durch die Kieler Straße an den Schwerpunkten der Bebauung (Wohnbebauung nördlich der Tauchaer Straße) vorbei. Fahrgäste müssen an der Mockauer Post aus dem Bus in die Straßenbahn umsteigen und dabei lange Umstiegswege zurücklegen. Die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 9 liegt in Thekla am Rand der Siedlungsfläche.

Im sehr engen Straßenquerschnitt der Kieler Straße ist eine Separierung der Gleisanlagen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Einrichtung von Radverkehrsanlagen nicht möglich. Zudem bliebe das Problem der unzureichenden Erschließung der Wohngebiete unverändert, eine signifikante Steigerung der Fahrgastzahlen ist in der Kieler Straße nicht zu erwarten. Die Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum (STEP) zur Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Modal Split können mit der Bestandstrasse nicht erreicht werden. Daher soll unter Rückbau des Abschnittes Kieler Straße eine Neubautrasse entlang der Mockauer Straße und Tauchaer Straße realisiert werden. Diese würde über neue Haltestellen am Leipzig Mockau Center (LMC), dem Einkaufsmarkt an der Komarowstraße sowie am Knoten Kieler /Tauchaer /Stralsunder Straße große Teile der Wohngebiete (Neubaugebiet und Einfamilienhausgebiet Mockau Nord) über kurze Wege an das Straßenbahnnetz anschließen.

In das Vorhaben einbezogen ist der Knoten Mockau-Post (Mockauer /Essener / Kieler Straße), der eine große Bedeutung als Umsteigeknoten hat. Hier verkehren die Straßenbahnlinie 1 (endet hier) im 20-Minuten-Takt, die Linie 9 im 10-Minuten-Takt, die Buslinie 70 (über Kieler Straße) und 80 (über Mockauer/Tauchaer Straße) jeweils im 10-Minuten-Takt. Die Buslinie 80 wird im weiteren Verlauf als Linie 81 (nach Taucha) bzw. 82 (zum BMW-Werk) geführt. Damit ergibt sich eine Vielzahl von Fahrtmöglichkeiten. Zudem liegen ein Ärztehaus und das LMC sowie das Brockhaus-Gymnasium im Einzugsbereich. Zusätzlich verkehrt im 30-Minuten-Takt die S-Bahnlinie S 4. Für die Umsteigebeziehung Straßenbahn bzw. Bus/S-Bahn wird außerhalb des Vorhabens von der LVB eine zusätzliche Haltestelle in der Mockauer Straße unmittelbar südlich der S-Bahnstrecke errichtet (Inhalt des Projektes Mockauer Straße, Volbedingstraße bis Essener Straße, Maßnahme Nr. i-50, Baujahr 2028).

Zusammenfassend soll neben der verbesserten Erschließung des Wohngebietes Mockau-Nord durch den ÖPNV auch eine Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten ermöglicht werden. Durch die Führung der Straßenbahn auf einer weitestgehend separaten Gleistrasse wird auch eine Beschleunigung des ÖPNV angestrebt. Gleichzeitig sollen Konfliktsituationen zu anderen Verkehrsarten minimiert werden. Ziel ist zudem die Schaffung barrierefreier Haltestellen für den ÖPNV sowie die Einrichtung sicherer Zugangsmöglichkeiten. Mit Realisierung der Neubaustrecke soll zudem der gesamte Straßenraum der Mockauer und Tauchaer Straße aufgewertet werden, insbesondere durch die Einordnung von Baumreihen.

Mit dem Neubau über die gesamte Verkehrsanlage sollen auch die Bedingungen für die anderen Verkehrsarten verbessert werden, d.h. Erneuerung der Gehwege und Einordnung von Querungshilfen, Einordnung von Radverkehrsanlagen sowie die grundhafte Sanierung der Fahrbahnen. Mit der Verlegung der Linienführung wird auch die Voraussetzung für eine Umgestaltung der Kieler Straße geschaffen, deren grundhafter Ausbau unmittelbar im Nachgang zu dieser Maßnahme erfolgen soll.

Die neuen Verkehrsanlagen sollen sich in ein Entwicklungskonzept für das Quartier Mockau-Nord einbetten, welches im INSEK 2030 als Handlungsschwerpunkt definiert ist.



Abb. 1: räumlicher Bezug Mockau

## 1.2 Planungsgrundlagen

### Regionale Planungsgrundlagen

Im Landesentwicklungsplan Sachsen 2012 und Regionalplan Westsachsen 2017 gibt es einen Auftrag zum Ausbau des ÖPNV in Ballungsgebieten sowie zur Erschließung von Wohngebietszentren.

### Nahverkehrsplan (VI-A-01840-NF002)

Im Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig - Zweite Fortschreibung ist der Neubau einer Straßenbahnstrecke (Umlegung aus der Kieler Straße in die Mockauer/Tauchaer Straße) als Maßnahme mit Umsetzungspriorität bis 2024 enthalten.

### Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig - Rahmenplan zur Umsetzung (VII-DS-00547-NF-01)

Das Vorhaben „Neubaustrecke Mockauer Straße/Tauchaer Straße (einschl. Umgestaltung Kieler Straße)“ ist als i-16 in der Maßnahmenliste II-10a des Rahmenplans ist enthalten.

### Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum (VI-DS-00523/14-DS-00)

Die Straßenbahnneubaustrecke ist im „Step Verkehr und öffentlicher Raum“ (1. Fortschreibung 2015) als Untersuchungsstrecke Neubau Straßenbahn/Stadtbahn enthalten.

### Stadtentwicklungskonzept (VI-DS-04159+NF-01)

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept „Leipzig 2030“ (INSEK) ist der ÖPNV im Maßnahmebündel M 2.3 Qualifizierung und Ausbau des ÖPNV – Fortschreibung und Umsetzung Nahverkehrsplan fixiert. Im Fachkonzept Nachhaltige Mobilität ist in der Maßnahmeübersicht (Karte) verschiedener Verkehrsträger der Neubau Stadtbahn Mockauer Straße/Tauchaer Straße enthalten.

### Lärmaktionsplan (VII-Ifo 02674-DS-02)

Entsprechend Lärmaktionsplan (1. Fortschreibung 2020, 2. Fortschreibung im Entwurf) sind Lärminderungsmaßnahmen durch die Stärkung des Umweltverbundes (hier: Neubaustrecke und Beschleunigung Straßenbahn) zu erzielen sowie durch die Berücksichtigung der Maßnahme M 15 (Herstellung von Radverkehrsanlagen).

### Einstufung im Straßenhauptnetz

Entsprechend der „Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung“ (RIN) sind die Mockauer Straße/Tauchaer Straße auf Grund ihrer Verbindungsfunktion Richtung Taucha als Hauptverkehrsstraße (HS III - angebaute Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Verbindungsfunktion) eingestuft.

### Radverkehr

Für den Radverkehr ist der Planungsbereich ab Mockau-Post in die Verkehrswegekategorie IR III, innergemeindliche Radverkehrsverbindung (Hauptroute des Alltagsradverkehrs) – potentielle Netzergänzung, eingeordnet. Im Bestand sind im o.g. Bereich keine straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen vorhanden.

### Verkehrsbelegung

Gegenwärtig beträgt die Verkehrsbelegung zwischen den Knotenpunkten Mockau-Post und Tauchaer/Kieler Straße im Zuge der Mockauer Straße ca. 7.400 Kfz/24h, im Zuge der Tauchaer Straße ca. 6.700-7100 Kfz/24h, im Bereich der Kieler Straße sind es ca. 7800 Kfz/24h. Die Prognose für die Verkehrsbelegung für das Jahr 2030 ergibt im Zuge der Mockauer Straße eine Erhöhung auf ca. 9.200-9800 Kfz/24h und im Zuge der Tauchaer Straße auf ca. 8100-8700 Kfz/24h.

## **1.3 Bisheriges Verfahren**

In den vergangenen Jahren wurden im Auftrag der LVB GmbH mehrere Planungen zur Verlegung der Straßenbahntrasse von der Kieler Straße in die Mockauer Straße/Tauchaer Straße erstellt und eine Vielzahl von Varianten unter unterschiedlichen Prämissen erarbeitet und mit der Stadtverwaltung diskutiert. Die Variante Führung der Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage wurde Mitte 2016 im Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau und dann im Stadtbezirksbeirat Nordost und im Rahmen einer Informationsveranstaltung in der Öffentlichkeit vorgestellt.

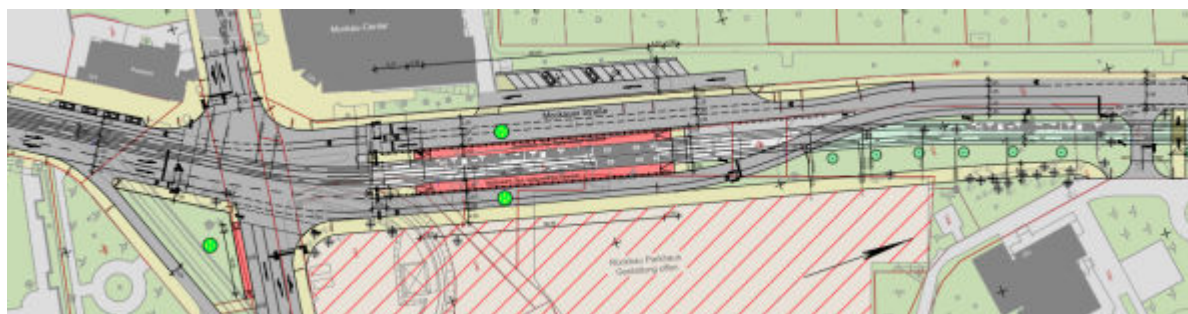


Abb. 2: Knotenpunkt Mockauer Straße / Essener Straße / Kieler Straße Variante Seitenlage



Abb. 3: Haltestelle Komarowstraße Variante Seitenlage

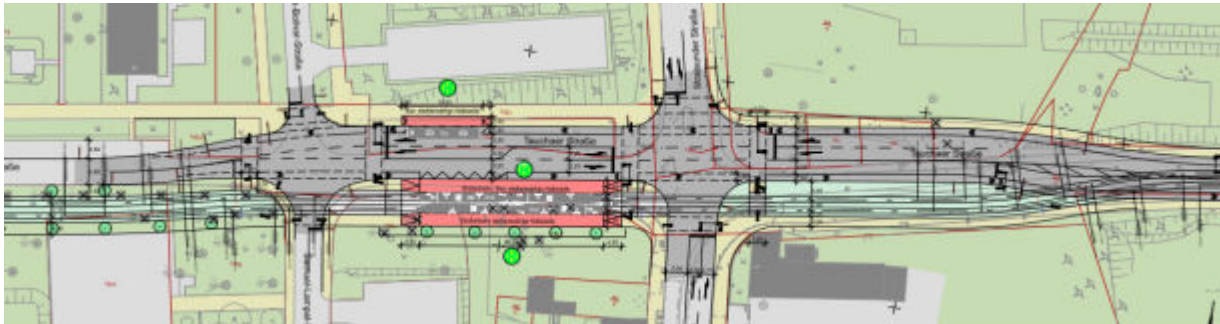


Abb. 4: Haltestelle Stralsunder Straße Variante Seitenlage

Im Nachgang wurde die Variante Seitenlage der Straßenbahn (Mitbau der Stadt bisher nur auf die Knotenpunkte beschränkt) in der Stadtverwaltung neu bewertet und vertiefende Untersuchungen angestellt. Dabei wurde deutlich, dass mit dieser Variante keine allseits zufriedenstellende und funktionsfähige Verkehrsanlage geschaffen werden kann. Es waren Sicherheitsdefizite für den Radverkehr (schiefwinkliges Queren der Schiene), mehrfach erforderliche verkehrstechnische Eingriffe in den Verkehrsablauf (Wechsel Seitenlage / Mittellage), ungünstige Querungen der Straßenbahntrasse in Seitenlage und Defizite bei der Straßenraumgestaltung sowie starke Grundstückseingriffe zu verzeichnen. Des Weiteren wäre die Einordnung durchgehender separater Radverkehrsanlagen zwischen den Knotenpunkten unter Beibehaltung der verbleibenden Fahrbahnen der Mockauer Straße und Tauchaer Straße nicht möglich. Diese Nachteile können bei einer Variante Mittellage der Straßenbahn vermieden werden.

Die Straßenbahn in Mittellage zu führen hat dafür zur Konsequenz, dass über den gesamten, verkehrstechnisch erforderlichen Straßenquerschnitt geplant und gebaut werden muss. In diese Überlegungen wurde auch der Zustand der vorhandenen Mockauer Straße und Tauchaer Straße einbezogen, der in den nächsten 3 bis 5 Jahren einen grundhaften Ausbau der beiden Straßen erforderlich macht. Aus diesem Grund wurde zusätzlich eine Studie/Vorplanung für eine Variante Mittellage der Straßenbahn im Auftrag der Stadtverwaltung erarbeitet und mit der LVB abgestimmt. Die LVB beauftragte dazu eine Ergänzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung, die ein positives Ergebnis ergeben hat.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass eine Komplexbaumaßnahme Stadt/LVB/ Versorgungsunternehmen mit Realisierung einer Mittellage der Straßenbahn und Erneuerung der Gesamtverkehrsanlage sowie der Möglichkeit des Neubaus von Radverkehrsanlagen im Zuge der Mockauer Straße/Tauchaer Straße in Verbindung mit deren ohnehin erforderlichen Erneuerung wesentliche Vorteile nicht nur aus verkehrstechnischer, sondern auch aus gesamtwirtschaftlicher und städtebaulicher Sicht hat. Gegenüber der ursprünglichen „Teillösung“ mit Straßenbahn in Seitenlage macht dies trotzdem die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel erforderlich.



## **2. Beschreibung der Maßnahme**

### **2.1 verkehrliche Funktion**

Die Mockauer Straße ist eine angebaute innergemeindliche Hauptverkehrsstraße (HS Verbindungsfunktionsstufe III) und verläuft im Planungsgebiet vom Knotenpunkt mit der Essener Straße/Kieler Straße aus in Richtung Norden, knickt nach ca. 420 m in Richtung Osten ab, verläuft ab da als Tauchaer Straße weiter (ca. 500 m) bis zum Knoten Kieler Straße/Stralsunder Straße. Während der Planungsbereich ca. 130 m östlich des Knotens Kieler Straße/Stralsunder Straße vor dem Brückenbauwerk über die Parthe endet, verläuft die Tauchaer Straße weiter in östlicher Richtung.

Die Kieler Straße ist ebenso eine angebaute innergemeindliche Hauptverkehrsstraße (HS Verbindungsfunktionsstufe IV). Sie beginnt am Knotenpunkt Essener Straße/Mockauer Straße und verläuft anschließend auf einer Länge von ca. 480 m in nordöstlicher Richtung um nach weiteren ca. 400 m in Nord-Süd-Lage am Knotenpunkt Tauchaer Straße in die Stralsunder Straße überzugehen.

Die Mockauer, Tauchaer und die Kieler Straße haben maßgebliche Verbindungsfunktionen zwischen den Stadtteilen Schönefeld, Thekla und Mockau. Veränderungen an der Einstufung und damit Funktion der Straßen sind mit der avisierten Baumaßnahme nicht verbunden (HS III bzw. HS VI bleiben erhalten).

### **2.2 Planungsgebiet**

Das Planungsgebiet befindet sich im Stadtteil Mockau.

Die südliche Planungsgrenze in der Mockauer Straße bildet die vorhandene Eisenbahnüberführung (EÜ) der DB Strecke in Höhe der Bochumer Straße über die Mockauer Straße. Der weitere Trassenverlauf folgt der Mockauer Straße in nördliche Richtung bis zur Tauchaer Straße, verschwenkt dort in östliche Richtung entlang der Tauchaer Straße bis zum Knotenpunkt mit der Kieler Straße/Stralsunder Straße. Das Bauende ergibt sich aus den Anschlusspunkten der Gleis- und Straßenlage der neuen Parthenbrücke in der Tauchaer Straße.

Bezüglich der avisierten Umgestaltung der Kieler Straße liegt die Ausbaustrecke jeweils zwischen den Ausbaugrenzen der Knotenpunkte aus der Maßnahme zur Straßenbahnneubautrasse.

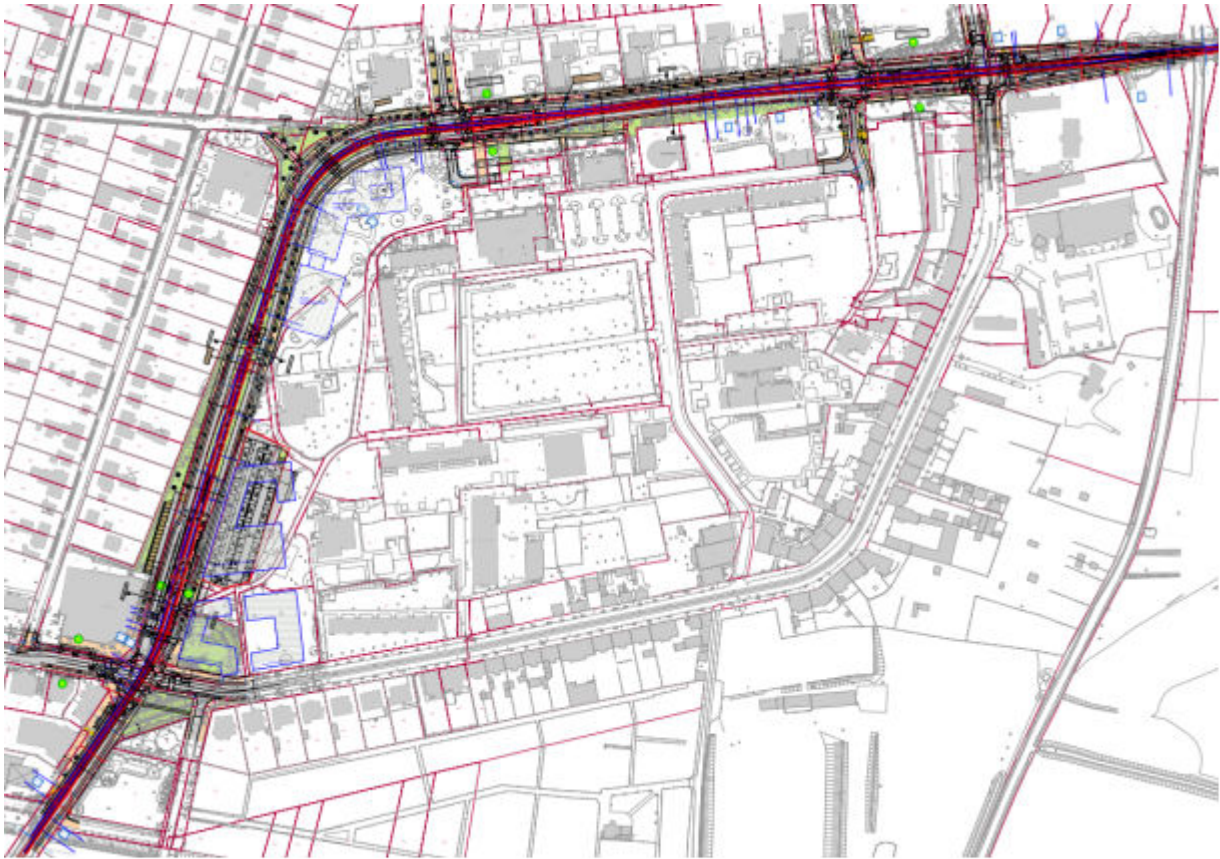


Abb. 5: Planungsgebiet

### 2.3 städtebauliche Auswirkungen

Sowohl die neue Straßenbahntrasse als auch die städtebauliche Entwicklung wird grundlegende Veränderungen im Gebiet hervorrufen und stark in bestehende Strukturen eingreifen. Die Stadt verfolgt das Ziel, durch einen integrierten, auf das Gesamtquartier bezogenen Planungsansatz einen deutlichen Mehrwert für Mockau-Nord zu erzielen. Dabei geht die Mittellage der Straßenbahn grundsätzlich konform zum städtebaulichen Konzept und hier insbesondere bezüglich der Einordnung des geplanten Schulstandortes (Oberschule Mockau) am Übergang der Mockauer Straße in die Tauchaer Straße.

Die Haltestelle "Mockau Post" soll zukünftig nördlich der Essener Straße/Kieler Straße verortet werden. Begründet ist dies hauptsächlich in den direkten Umsteigebeziehungen Straßenbahn/Bus innerhalb der Haltestelle und den damit verbundenen kurzen Wegen besonders für mobilitätseingeschränkte Personen. Ein weiterer Vorteil ist die Lage in unmittelbarer Nähe zum Stadtteilzentrum als Quelle und Ziel der Fahrgäste.

Die Beibehaltung der aktuell gegebenen südlichen Lage der Haltestelle wurde aus städtebaulicher Sicht bevorzugt und daher alternativ untersucht (siehe Anlage 4). Im Ergebnis war festzustellen, dass die Beibehaltung der südlichen Lage randliche Eingriffe in das östlich der Mockauer Straße liegende Flächendenkmal "Platz an der Mockauer Straße" erfordern würde, innerhalb des westlichen Gehweges keine Baumstandorte zulässt und teilweise zu Unterschreitungen der Mindestbreite (2,50 m) des westlichen Gehweges führt. Für die derzeit vorhandenen Taxi-Stellplätze vor dem Gebäude Mockau Post müsste zudem ein Ersatzstandort gesucht werden. Von diesen baulichen Zwangspunkten abgesehen, sind die bei nördlicher Lage gegebenen direkten Umsteigebeziehungen bei dieser Variante nicht möglich. Vorteilhaft ist hingegen die unmittelbare Lage zum S-Bahn-Haltepunkt. Zusammenfassend bewertet wurde auf eine weitere Verfolgung der südlichen Variante verzichtet.

Nördlich des Knotenpunktes Mockau-Post ist aufgrund der Trassenführung der Abriss der vorhandenen Parkpalette des Leipziger Mockau-Centers (LMC) erforderlich. Mit dem Eigentümer des LMC wurden von Seiten der Stadtverwaltung und der LVB diesbezüglich

bereits Gespräche geführt. Mit der Erarbeitung der Ersatzlösung des Parkhauses in Verbindung mit der städtebaulichen Konzeption wird auch der Beschluss der Ratsversammlung vom 17.11.2016 (VI-A-02882-NF-02) entsprechend umgesetzt. In der vorliegenden Planung ist die temporäre Anlage eines Parklatzes enthalten. Dieser ist als Übergangslösung bis zur Errichtung einer im städtebaulichen Konzept für Mockau vorgesehenen Quartiersgarage zu werten.

## **2.4 Knotenpunkte / Trassenführung**

### **2.4.1 Knotenpunkt Mockauer Straße / Essener Straße / Kieler Straße (Mockau-Post)**

Der Knotenpunkt umfasst die Mockauer Straße über eine Länge von ca. 300 m beginnend an der Bochumer Straße, über die Essener Straße/Kieler Straße bis einschließlich der neuen Haltestelle vor dem Leipzig Mockau Center (LMC). Die Essener Straße wird ab der Mockauer Straße in Richtung Westen bis einschließlich der Einmündung der Tschernyschewskistraße über eine Länge von ca. 100 m beansprucht. In Richtung Osten wird die Kieler Straße über eine Länge von ca. 80 m bis über die Einmündung der Beuthstraße erfasst.

Für den südlich der Essener/Kieler Straße liegenden Abschnitt der Mockauer Straße ist die prägendste Veränderung der Entfall der diagonal liegenden Straßenbahnhaltestelle und des zu dieser parallel verlaufenden Bypasses für die rechtsabbiegenden Verkehr in Richtung Kieler Straße. Die Fahrbahnbreite der Mockauer Straße wird nahezu beibehalten unter Neuaufteilung des Querschnitts. Außen anliegend erhält die Fahrbahn in beide Richtungen 1,85 m breite Radfahrstreifen. Die Knotenzufahrt (i. Ri. Norden) erhält zwei Fahrstreifen. Der rechte Fahrstreifen ist für den MIV geradeaus und rechtsabbiegend vorgesehen. Im linken Fahrstreifen verkehren der linksabbiegende MIV und Straßenbahn geradeaus. In der Knotenabfahrt (i. Ri. Süden) verkehren der MIV und die Straßenbahn in einem Fahrstreifen. Die Beibehaltung der Fahrbahnbreite von rund 13,50 m bietet die Möglichkeit auf dem teilweise über 9 m breiten westlichen Gehweg Baumstandorte unterzubringen und auch die vorhandenen Taxi-Stellplätze wieder anzuordnen. Der östliche Gehweg kann auf 3,00 m verbreitert werden (Bestand ca. 2,70 m) ohne in das weiter östlich außen anliegende Flächendenkmal "Platz an der Mockauer Straße" einzugreifen. Die frei werdenden Flächen der Straßenbahnhaltestelle und des Bypasses beinhalten viel Potential in der weiteren Planung einer städtebaulichen Nutzung zugeführt zu werden.

Die Haltestelle "Mockau Post" wird in den nördlichen Knotenarm der Mockauer Straße vor das Stadtteilzentrum LMC verlegt. Vorgesehen ist eine 65 m lange Inselhaltestelle innerhalb derer sowohl Straßenbahnen als auch Busse halten können. Die Haltestelle wird damit einerseits näher an das Fahrgastaufkommen (Quelle und Ziel z. B. LMC bzw. die westlich liegende Wohnbebauung/Siedlung) verlegt und andererseits sind Umsteigebeziehungen Straßenbahn/Bus direkt ohne zusätzliche Wege möglich. Die Haltestelle „Mockau Post“ dient als direkte Umsteigebeziehung zwischen den Straßenbahnlinien 1 und 9 und der Buslinie 80 und ist mit einem Fahrgastaufkommen von ca. 7200 Fahrgästen pro Tag (Stand 2019, davon ca. 50% Umsteiger) eine der wichtigsten Haltestellen im Liniennetz der LVB. Nördlich der Inselhaltestelle ist eine Ein- bzw. Ausfahrtfläche für die Linienbusse vorgesehen. Diese Fläche dient gleichzeitig Einsatzfahrzeugen insbesondere der Feuerwehr als Wendemöglichkeit sowie Service-Fahrzeugen der LVB als Stellfläche außerhalb des Verkehrsraums. Gegen unberechtigtes Befahren wird die Fläche mittig der Gleise mittels Poller gesichert.

Die östliche Richtungsfahrbahn mit einer Gesamtbreite von 5,50 m erhält eine Fahrspurbreite von 3,65 m und einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen, so dass im Falle der Havarie eines Fahrzeuges Rettungsfahrzeuge noch passieren können bzw. Fahrzeuge an den Fahrbahnrand ausweichen können um Rettungsfahrzeugen die ungehinderte Durchfahrt zu gewähren. Weiter in östlicher Richtung ist ein 2,00 m breiter Streifen für Baumpflanzungen ggf. in Verbindung mit Blühstreifen vorgesehen und außenliegend zur avisierten Bebauung ein 2,50 m breiter Gehweg.

Die vorgesehene Trassenführung in Verbindung mit dem erforderliche Straßenquerschnitt überlagert die vorhandene Parkpalette, die dem LMC zugehörig ist. Für den daraus resultierenden Rückbau der Parkeinrichtung ist temporär ein Parkplatz vorgesehen. Langfristig ist im Zusammenhang mit der avisierten Bebauung entsprechend dem städtebaulichen Konzept für Mockau die Errichtung einer Quartiersgarage vorgesehen. Die westliche Richtungsfahrbahn als Knotenzufahrt weist neben dem 1,85 m breiten Radfahrstreifen zwei Fahrstreifen für den MIV aus (1x geradeaus und rechtsabbiegend 3,25 m und 1x linksabbiegend 3,00 m). Dabei wird vor dem Stadtteilzentrum LMC der vorhandene Fahrbahnbord in der Lage ca. erhalten.



Abb. 6: Knotenpunkt Mockauer Straße / Essener Straße / Kieler Straße (Mockau-Post)

## 2.4.2 Trassenabschnitt Mockauer Straße bis Tauchaer Straße

Der Abschnitt der Mockauer Straße beginnt nördlich der Haltestelle "Mockau Post" und soll einen besonderen Bahnkörper mit Rasengleis erhalten, dessen Breite über diesen Abschnitt variiert. Beginnend an der Haltestelle wird die Breite von 13,10 m über ca. 120 m bis zu einem vorgesehenen Z-Überweg beibehalten. Dieser Z-Überweg ist so positioniert, dass einerseits für den geplanten Schulstandort ein Zugang von Süden und andererseits für die Wohnbebauung eine sichere Querung der Straßenbahntrasse ermöglicht wird. Beidseitig des Bahnkörpers wird eine 3,65 m breite Fahrspur zzgl. eines 1,85 m breiten Radfahrstreifen angeordnet. Somit ist im Havariefall die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge sichergestellt. Es folgt beidseitig eine 2,00 m breite Baumreihe. Abzuwägen ist noch die Anlage von Blühstreifen zwischen den Baumstandorten dort, wo kein Querungsbedarf besteht. Alternativ können die Bäume in eine Rasenmulde zur Versickerung des Oberflächenwassers vom Gehweg und ggf. der Fahrbahn gepflanzt werden.

In Höhe des Wohngebäudes Mockauer Straße 122 ist über den Gleisbereich eine Überfahrt für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr vorgesehen. Baulich wird diese so ausgebildet, dass eine unberechtigte Überfahrt durch andere Verkehrsarten (MIV, Rad) nicht möglich sein wird.

In Richtung Norden folgt der Kurvenbereich des Übergangs der Mockauer in die Tauchaer Straße. Die Kurve endet im Zuge der Tauchaer Straße am Knotenpunkt zur Komarowstraße. Direkt im Kurvenbereich ca. mittig der Bogenlänge ist eine Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen, im Gleisbereich mit Sicherung über eine Signalanlage. Die Lage der Querungsstelle zielt darauf ab, zu dem im Kurveninnenbereich anliegenden in Planung befindlichen Schulneubau kurze Wegebeziehungen von und zum Siedlungsgebiet Mockau abzusichern.

Zwischen der außen liegenden Richtungsfahrbahn und dem Walter-Albrecht-Weg ist eine

Straßenverbindung vorgesehen. Über diese soll die gegenwärtig richtungsbezogene Verkehrsbeziehung als Ausfahrt aus dem Siedlungsgebiet in Richtung Essener Straße wieder hergestellt werden. Für den Radverkehr soll sie in beide Richtungen befahrbar sein. Dies ist insbesondere im Zusammenhang mit der im Kurvenbereich liegenden Querungsmöglichkeit zu sehen. Über die verkehrsrechtliche Ausführung dieser Straßenverbindung muss noch im weiteren Planungsprozess entschieden werden. Fahrbahnbegleitend ist an dieser Straßenverbindung einseitig ein Gehweg vorgesehen.



Abb. 7: Trassenabschnitt Mockauer Straße bis Tauchaer Straße

### 2.4.3 Knotenpunkt und Haltestelle Komarowstraße

Im Bestand ist die Komarowstraße von Norden kommend als Einmündung auf die Tauchaer Straße aufgebunden. Vorgesehen ist, diese Einmündung zu einem vierarmigen Knotenpunkt auszubauen und mit einer LSA zu versehen. Einerseits werden damit die vorhandenen Verkehrsbeziehungen gesichert wieder ermöglicht und andererseits auch das geplante Schulgrundstück sowie der vorhandene Einkaufsmarkt südlich der Tauchaer Straße verkehrlich sicher angebunden.

Unmittelbar östlich des Knotens wird die Haltestelle Komarowstraße als barrierefreie Inselhaltestelle angeordnet. Neben der LSA-geregelten Querungsmöglichkeit an der Komarowstraße ermöglichen die Lage und Baulänge der Haltestelle eine sichere zweite Querung der Tauchaer Straße ca. in Höhe der vorhandenen Zuwegung zum Ärztehaus.

Beidseitig der Inselhaltestelle kommen die wieder 3,65 m breiten Richtungsfahrbahnen und die 1,85 m breiten Radfahrstreifen zu liegen und die Bushaltestellen sind in beide Fahrtrichtungen barrierefrei am Fahrbahnrand vorgesehen.

Östlich der Haltestelle ist über den Verziehungsbereich auf den Regelquerschnitt der fortführenden Tauchaer Straße eine Überfahrt für Feuerwehrfahrzeuge vorgesehen. Somit wird die Anfahrt für Rettungsfahrzeuge zu den nördlich der Tauchaer Straße liegenden Wohnbebauung wieder abgesichert.

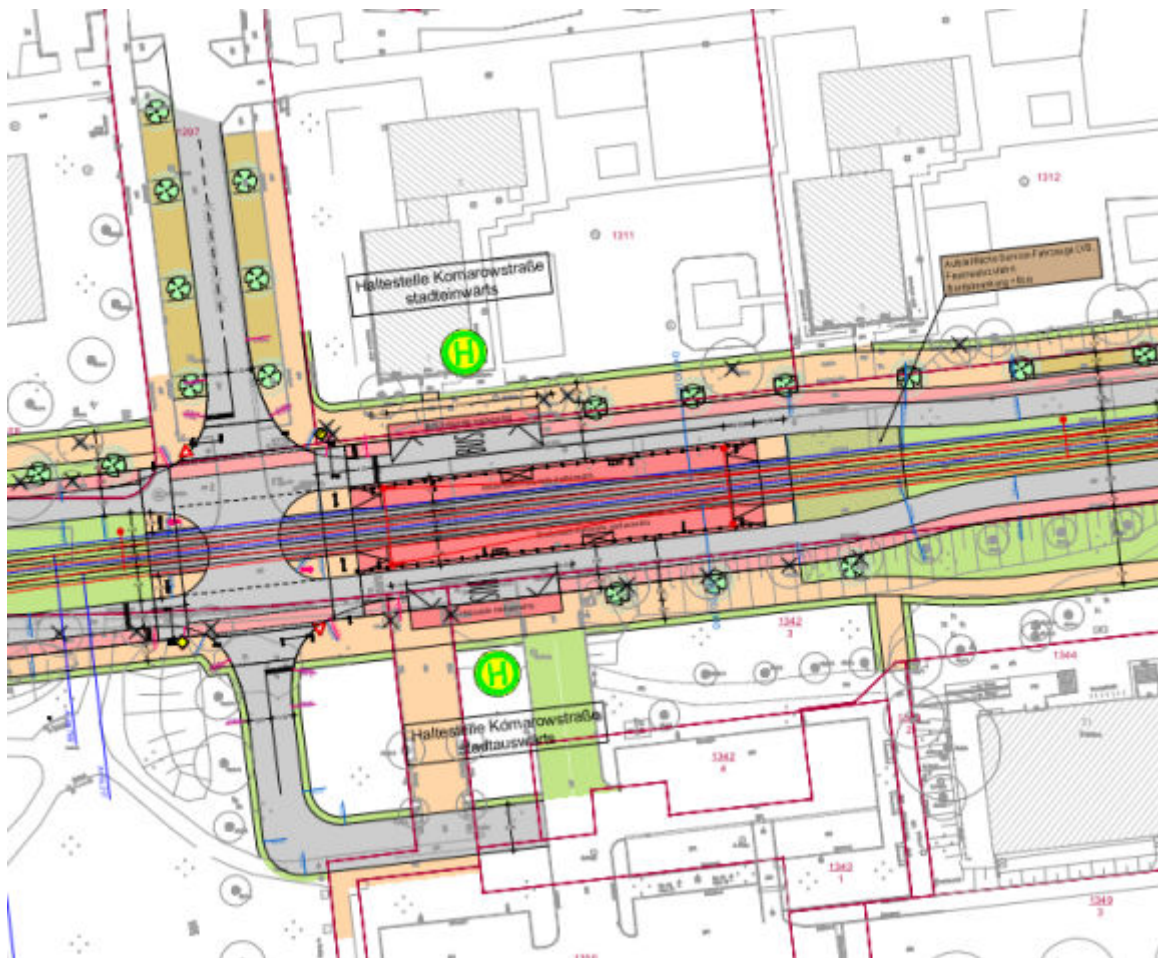


Abb. 8: Knotenpunkt und Haltestelle Komarowstraße

#### 2.4.4 Trassenabschnitt Tauchaer Straße

Der Abschnitt der Tauchaer Straße beginnt östlich der Haltestelle Komarowstraße und geht nach ca. 160 m in den Knotenbereich Simon-Bolivar-Straße/Samuel-Lampel-Straße über. Der Straßenquerschnitt ist asymmetrisch aufgeteilt. An den 7,35 m breiten separaten Gleisbereich (Rasengleis mit einseitigen Fahrleitungsmasten) folgt südlich eine Fahrspur von 3,65 m und anschließend mit 1,85 m Breite der südliche Radfahrstreifen. Damit endet der südliche Straßenquerschnitt vor der vorhandenen Baumreihe mit anschließender Grünfläche. Der aus dem angrenzenden Knotenbereich kommende, südlich der vorhandenen Baumreihe geplante Gehweg wird nur bis an den vorhandenen Durchgang vom Kletterturm zur Samuel-Lampel-Straße geführt. Auf einen durchgehenden südlichen straßenbegleitenden Gehweg wurde verzichtet, da es ab dem Kletterturm in Richtung Osten bis zur Samuel-Lampel-Straße keine Ziele gibt, die fußläufig erreichbar sein müssen. Eine Fortführung hätte einen umfangreichen Eingriff in die vorhandene Grünfläche mit Baumbestand zur Folge. Unabhängig davon ist eine fußläufige Verbindungen über den nördlichen Gehweg der Tauchaer Straße in Verbindung mit sicheren Querungsmöglichkeiten an den Knotenpunkten Komarowstraße und Simon-Bolivar-Straße gegeben.

Die stadtwärtige Richtungsfahrbahn von 3,65 m und der anschließende Radfahrstreifen von 1,85 m liegen nördlich des separaten Gleisbereichs. Es folgt eine Baumreihe mit zwischenliegenden Längsparkständen (2,00 m breit mit 0,5 m Sicherheitsabstand zum Radfahrstreifen) und ein 2,50 m breiter Gehweg.

Statt jetzt 75-80 Senkrechtstellplätzen an der Tauchaer Straße werden zukünftig nur 18 Längsparkstände vorhanden sein. Diese, den örtlichen Gegebenheiten und den zur Verfügung stehenden Flächen geschuldete Reduzierung, kann in den umliegenden Straßen ausgeglichen werden und entspricht auch dem Bedarf zur Neuaufteilung des

Verkehrsraums. Der Verbleib dieser Längsparkstände ist auch z.B. für Anlieferungen oder mobile Pflegedienste geboten. Die Ausweisung einzelner Stellplätze speziell für Anlieferungen oder als Kurzparkzone bleibt der verkehrsrechtlichen Anordnung nach Realisierung der Maßnahme vorbehalten. Vor den Wohngebäuden Tauchaer Straße Hs.-Nr. 9, 13 und 17 ist zwischen den Baumstandorten jeweils nur ein Längsparkstand vorgesehen, da die verbleibende Straßenfrontlänge als Feuerwehrzufahrt freigehalten werden muss.

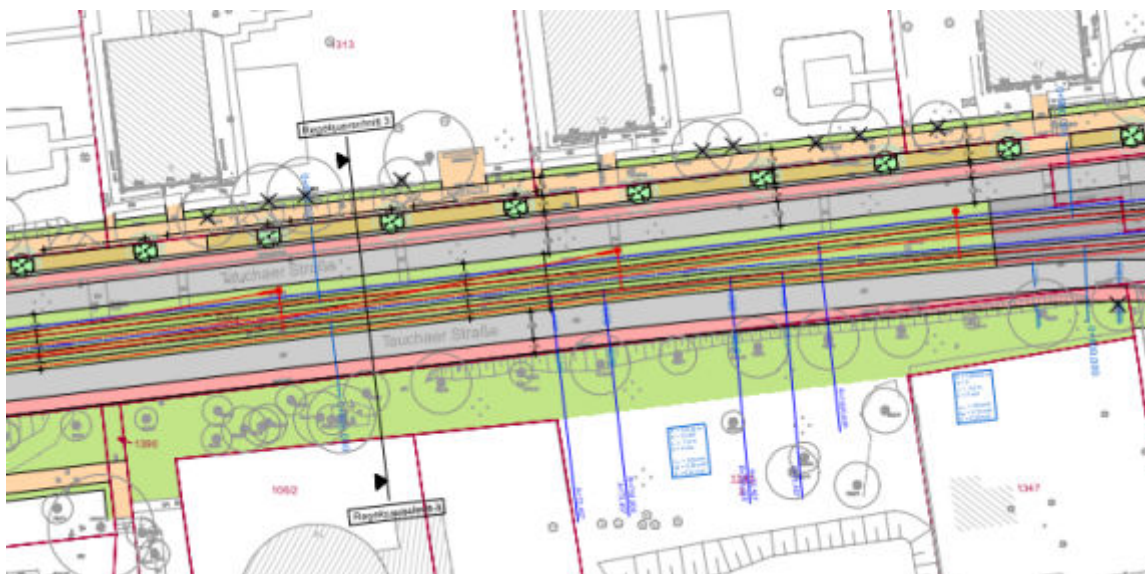


Abb. 9: Trassenabschnitt Tauchaer Straße

#### 2.4.5 Tauchaer Straße Haltestelle Stralsunder Straße

Die Haltestelle Stralsunder Straße wird als gemeinsame Inselhaltestelle Straßenbahn/Bus zwischen den Knoten zur Simon-Bolivar-/Samuel-Lampel-Straße und Kieler/Stralsunder Straße errichtet, so dass hier direkte Umsteigebeziehungen möglich sind.

Westlich der Haltestelle "Kieler Straße" liegt der Knoten der Taucher zur Simon-Bolivar-Straße als nördlicher Knotenarm und zur Samuel-Lampel-Straße als südlicher Knotenarm. Um alle Fahrbeziehungen sicher abwickeln zu können und der Straßenbahn eine entsprechende Bevorrechtigung einzuräumen, wird der Knoten mit einer LSA ausgestattet. Der MIV wird in allen vier Knotenpunktarmen mit einer Fahrspur geführt, zur Begrenzung von Neuversiegelung und Flächenverbrauch wird auf die Anlage von Abbiegespuren verzichtet. Insbesondere an der Nordseite können so Eingriffe in den Baumbestand vermieden werden. Die im Zuge der Tauchaer Straße vorgesehenen Radfahrstreifen werden über den Knoten bis zum östlich der Haltestelle "Kieler Straße" liegenden Knoten der Taucher mit der Stralsunder (nördlicher Knotenarm) und der Kieler Straße (südlicher Knotenarm) geführt. Die Fahrstreifen des MIV sind mit einer Breite von 3,65 m zur Absicherung der Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen vorgesehen, die Gehwege erhalten eine Breite von 2,50 m.

Die Haltestelle "Stralsunder Straße" ist gleichzeitig der westliche Arm des Knotens Taucher/Stralsunder/Kieler Straße. In Fortführung der Tauchaer Straße (östlicher Knotenarm) ist mittig ein besonderer Gleiskörper vorgesehen, welcher auch von Linienbussen befahren werden soll. Für die Knotenabfahrt in Richtung Thekla soll so sichergestellt werden, dass Straßenbahnen und Busse den Knoten bevorrechtigt verlassen können, in der Gegenrichtung wird eine ungehinderte Zufahrt des ÖPNV erreicht. In dieser Knotenzufahrt ist abweichend von den anderen eine Linksabbiegespur erforderlich, da anderenfalls ein Rückstau die ungehinderte Zufahrt des ÖPNV behindern könnte. Mit dem Anschluss der Taucher Straße an den Bestandsquerschnitt im Zuge der Brücke über die Parthe endet die Neubautrasse. Für den Radverkehr wird dabei eine durchgängige Verbindung Mockauer Zentrum - Thekla geschaffen.

Der südliche Knotenarm Kieler Straße wird im Bestandsquerschnitt angebunden. Die vorhandene Fahrbahnbreite ermöglicht die Markierung beidseitiger Radfahrstreifen. Weitere

Veränderungen im Straßenquerschnitt der Kieler Straße sind im Rahmen dieses Projektes nicht vorgesehen, um der anschließenden Umgestaltung keine Zwangspunkte aufzuerlegen. Die nördlich des Knotenpunktes liegende Stralsunder Straße wird ebenso im Bestandsquerschnitt angebunden. Auch in diesem Knotenarm ist die Markierung beidseitiger Radfahrstreifen vorgesehen.



Abb. 10: Tauchaer Straße Haltestelle Kieler Straße

## 2.5 Klimawirkung

Maßgeblich für die Klimawirkung ist bei dieser Verkehrsbaumaßnahme die Förderung des Umweltverbundes durch eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV. Durch die Verlegung aus der Kieler in die Mockauer und Tauchaer Straße besteht die im urbanen Umfeld seltene Chance eine Neubaustrecke zu errichten, diese in Lage und Querschnitt optimal an den Vorgaben einer modernen Straßenbahntrasse auszurichten und Erfordernisse des Stadtklimas zu berücksichtigen. Wie im Abschnitt Mockauer Straße beschrieben, eröffnet sich abschnittsweise die Möglichkeit eine offene Entwässerung (Rasenmulde im Zuge des Baumstreifens) für Teilflächen zu realisieren. Für den besonderen Bahnkörper ist der Einbau von Rasengleis vorgesehen.

Mit der Verlegung der Straßenbahntrasse näher an der Schwerpunkt des Fahrgastaufkommens und durch die Ausbildung insbesondere der Inselhaltestellen vor dem Stadtteilzentrum Mockau und an der Stralsunder Straße mit den direkten Umstiegsmöglichkeiten zwischen Straßenbahn und Bus, wird der ÖPNV für einen größeren Personenkreis eine attraktivere Alternative zum Pkw.

## 3. Realisierungs- / Zeithorizont

Das Vorhaben ist in der Maßnahmenliste II-10a der Mobilitätsstrategie 2030 Rahmenplan zur Umsetzung unter der Nr. i-16 enthalten. Derzeit erfolgt eine Fortschreibung der Liste II-10a, insbesondere auch um die Zeiträume den aktuellen Bedingungen anzupassen.

## 4. Finanzielle Auswirkungen

Nach Stand der Vorplanung ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtkosten für Stadt und LVB auf Basis der vorgenommenen Kostenermittlung (Kostenschätzung) auf ca. 16,8 Mio. EURO brutto für die Stadt Leipzig und ca. 13,3 Mio. EURO für die LVB GmbH belaufen werden.



Berücksichtigt wurden die Kosten für Gleis- und Haltestellen, Fahrleitung, Bahnstrom, Straßenbau und Lärmschutz sowie Leitungsbau. Es wurde von ortsüblichen Durchschnittspreisen ausgegangen. Mögliche Kosten für Folgemaßnahmen an Versorgungsleitungen wurden nur geschätzt. Eine Konkretisierung des tatsächlichen Umfangs erfolgt in der nächsten Planungsphase in Abstimmung mit den einzelnen Versorgungsbetrieben.

## 5. Auswirkungen auf den Stellenplan

keine

## 6. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt

geplant

nicht nötig

Mitte 2016 wurde im Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau über die Planung noch zur Variante Seitenlage informiert, außerdem erfolgte eine Vorstellung dieser Planungsvariante im Stadtbezirksbeirat Nordost und auf einer Informationsveranstaltung in Mockau.

Für die nun vorliegende Vorplanung mit mittiger Straßenbahntrasse soll vor der Vorberatung im Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau eine Vorstellung in der öffentlichen Sitzung im Stadtbezirksbeirat Nordost erfolgen.

Für die weitere Beteiligung der Öffentlichkeit sind begleitend zur Fortführung der Planung Informationen/Veranstaltungen zur Planung und zu gegebenem Zeitpunkt zum Bauablauf (Bauzeiten, Bautechnologie, bauzeitliche Verkehrsführung) vorgesehen.

Über die informelle Beteiligung hinaus, wird die formale Beteiligung im Zusammenhang mit der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die Straßenbahnbetriebsanlagen nach § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erfolgen.

Im Rahmen der Fortschreibung der Planung wird auf der Grundlage der Entwurfsplanung ein Bau- und Finanzierungsbeschluss durch die Ratsversammlung erfolgen.

## 7. Besonderheiten

keine

## 8. Folgen bei Nichtbeschluss

Eine Weiterführung der Planung und Umsetzung wäre einschließlich der Maßnahmen der Versorgungsunternehmen nicht möglich. Die Straßenbahnen würden weiterhin am Schwerpunkt des Fahrgastaufkommens vorbeifahren, die teilweise nicht vorhandene Barrierefreiheit bliebe bestehen. Der Zustand der Straßenbahnbetriebsanlagen in der Kieler Straße würde sich weiter verschlechtern, so dass im Extremfall eine Streckenstilllegung erfolgen müsste.

Anlage/n

- 1 VP\_Mockau\_LP\_BI\_05.01-1\_M\_500 (öffentlich)
- 2 VP\_Mockau\_LP\_BI\_05.01-2\_M\_500 (öffentlich)
- 3 VP\_Mockau\_LP\_BI\_05.01-3\_M\_500 (öffentlich)
- 4 VP\_Mockau\_LP\_HST\_Süd\_M\_500 (öffentlich)