



Verwaltungsstandpunkt-Nr. VII-A-07217-VSP-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Stammbaum:
VII-A-07217 Stadtrat M. Weber
VII-A-07217-VSP-01 Dezernat
Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Verkehrssicherheit in der hinteren Holbeinstraße erhöhen

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

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

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

05.09.2022
06.09.2022
14.09.2022

Zuständigkeit

Vorberatung
Vorberatung
Bestätigung
Anhörung
Vorberatung
Beschlussfassung

Rechtliche Konsequenzen

Der gemäß Ursprungsantrag gefasste Beschluss wäre

Rechtswidrig und/oder

Nachteilig für die Stadt Leipzig.

Zustimmung

Ablehnung

Zustimmung mit Ergänzung

Sachverhalt bereits berücksichtigt

Alternativvorschlag

Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag

1. Durch die Verwaltung wird geprüft, in welcher Priorität die Holbeinstraße in die Prioritätenlisten des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie aufgenommen werden kann.
2. Der Stadtrat wird mit der Fortschreibung des Rahmenplans im Jahr 2023 über die Einordnung informiert.

Räumlicher Bezug

Leipzig Südwest, Stadtteil Schleußig

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften

Stadtratsbeschluss

Verwaltungshandeln

Sonstiges: Antrag

Der im Antrag benannte Abschnitt der Holbeinstraße zwischen der Schnorr- und der Oeserstraße ist rd. 265 m lang. Der nördlich befindliche rd. 135 m lange Abschnitt der Holbeinstraße zwischen der Rochlitz- und der Holbeinstraße entspricht baulich dem vorgenannten Abschnitt. Daher werden die beiden Abschnitte gemeinsam betrachtet.

Die Holbeinstraße besitzt auf den rd. 400 m zwischen Rochlitz- und Oeserstraße eine Oberflächenbefestigung aus Naturstein- bzw. Kupferschlackepflaster. Derartige Oberflächenbefestigungen sind insbesondere für Radfahrer nicht mit dem gewünschten Komfort nutzbar. Eine wesentliche und dauerhafte Zustandsverbesserung ist nur durch den Ausbau der Straße erreichbar. Dabei könnte auch der westliche, derzeit unbefestigte Gehweg ausgebaut werden. Beide Maßnahmen sind bisher nicht in Maßnahmenprogramme eingeordnet; der Kita-Neubau läßt dies aber zweckmäßig erscheinen. Es wird daher die Einordnung der Holbeinstraße in die Prioritätenlisten des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie geprüft.

Finanzielle Auswirkungen

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

Im Haushalt wirksam		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge				
	Aufwendungen				
Finanzhaushalt	Einzahlungen				
	Auszahlungen				
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?			nein		wenn ja, 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				
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)				
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen				

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

Auswirkungen auf den Stellenplan	X	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

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 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 type="checkbox"/>	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	<input type="checkbox"/>	Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/>	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein
Abschätzbare Klimawirkung mit <u>erheblicher Relevanz</u>	<input type="checkbox"/>	ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung	<input checked="" type="checkbox"/>	ja (<u>Prüfschema endet hier.</u>)				

Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)

ja nein (Begründung s. Abwägungsprozess) nicht berührt (Prüfschema endet hier.)

Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei erheblicher Relevanz

Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t./a): _____

liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: _____

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

Der Ausbau von Fahrbahn und Gehweg der Holbeinstraße dient der Verbesserung der Mobilitätsbedingungen insbesondere für den Rad- und Fußverkehr und damit dem Ziel nachhaltiger Mobilität.

IV. Sachverhalt

1. Begründung Kreuz auf dem Deckblatt

Die Holbeinstraße besitzt derzeit unterschiedliche Oberflächenbeläge. Der Abschnitt von der Könneritzstraße bis zur Holbeinstraße Nr. 35 A (die Nr. 35 A befindet sich zwischen der Stieglitzstraße und der Rochlitzstraße) besitzt eine Oberflächenbefestigung aus Wildpflaster. Das Wildpflaster wurde in der Vergangenheit bereits mit einer bituminösen Deckschicht überzogen. Diese bituminöse Deckschicht war völlig überaltert und verschlissen. Daher platzten immer wieder Teile der bituminösen Befestigung ab, so dass wiederkehrend Schadstellen entstanden. Diese Schadstellen wurden dann im Rahmen der laufenden Straßenunterhaltung punktuell beseitigt. Die regelmäßigen punktuellen Instandsetzungsmaßnahmen verursachten erhebliche Kosten. Zudem gab es zahlreiche Bürgerbeschwerden aufgrund des Fahrbahnzustandes.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Könneritzstraße wurde die Holbeinstraße als Umleitungstrasse genutzt. Es wurde bereits in der Planungsphase eine erheblich höhere Verkehrsbelastung durch den Umleitungsverkehr in der Holbeinstraße prognostiziert. Aufgrund des Straßenzustandes wurde zudem erwartet, dass die verschlissene Fahrbahndecke dieser erhöhten Belastung nicht standhält. Weiterhin wurde eine erhebliche Lärmbelastung aufgrund der vorhandenen Unebenheiten erwartet. Daher wurde entschieden, zumindest im Bereich der Fahrspur eine neue Asphaltdecke herzustellen. Bei dieser im Jahr 2016 umgesetzten Maßnahme handelte es sich lediglich um ein Provisorium. Das Provisorium bringt auch erhebliche Nachteile mit sich. In den Randbereichen sind zum Teil erhebliche Höhenunterschiede entstanden, welche insbesondere für den Radverkehr ungünstig sind.

Im sich anschließenden Abschnitt zwischen der Holbeinstraße Nr. 35 A und der Rochlitzstraße gab es im Jahr 2016 eine Havarie am Leitungsbestand der Leipziger Wasserwerke. Zur Schadensbeseitigung mussten große Bereiche der Fahrbahn aufgenommen werden. Im Rahmen der Wiederherstellung der Verkehrsfläche wurde entschieden, nahezu die gesamte Fahrbahn in bituminöser Bauweise wiederherzustellen.

Der Abschnitt zwischen der Rochlitzstraße und der Oeserstraße (südlicher Teil der Holbeinstraße) besitzt eine Oberflächenbefestigung aus Natursteinpflaster bzw. Kupferschlackepflaster. Die Fahrbahn ist in diesem Bereich relativ eben und weist keine wesentlichen Schadstellen auf. Die Situation stellt sich daher anders als in den übrigen Abschnitten der Holbeinstraße dar.

Dennoch sind derartige Oberflächenbefestigung insbesondere für Radfahrer nicht mit dem gewünschten Komfort nutzbar. Der Gehweg ist auf der westlichen Seite in unbefestigter Bauweise ausgeführt, was insbesondere bei Regen ebenfalls den Nutzungskomfort stark einschränkt. Zudem wird der Gehweg in der Tat aufgrund des mäßigen Fahrbahnzustandes auch regelmäßig von Radfahrenden mitbenutzt. Durch den Kitaneubau am südlichen Ende der Holbeinstraße ist mit einer Erhöhung des Verkehrs, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs zu rechnen. Eine Verbesserung von Geh- und Fahrbahnoberflächen ist daher grundsätzlich anzustreben. Allerdings sind sowohl die Geh- als auch die Fahrbahn bisher nicht in Maßnahmenprogrammen verankert.

Es wurden zunächst verschiedene Varianten einer bituminösen Befestigung im Fahrbereich geprüft; konkret der Einbau eines Asphaltbandes im Hocheinbau sowie alternativ im Tiefeinbau. Beide Varianten sind keine Regelbauweisen.

Der Einbau eines Asphaltbandes im Hocheinbau hätte auf der Fahrbahn einen Höhengsprung von min. 2,5 cm zur Folge. Dies ist insbesondere für den Rad- und Kradverkehr ungünstig.

Im Zuge der Herstellung des Asphaltbandes müssten alle im Fahrbahnbereich befindlichen Einbauten (Schächte, Schieberkappen) höhenmäßig angepasst werden. Zudem wäre bei einem späteren Ausbau der Straße die Wiederverwendbarkeit des hochwertigen Pflasters durch bituminöse Anhaftungen nicht mehr gegeben. Die bituminöse Deckschicht könnte dann auch nicht bzw. nur anteilig recycelt werden.

Beim Tiefeinbau müsste das vorhandene Großpflaster aufgenommen und durch ein Asphaltband ersetzt werden. Bei einer vorhandenen Fahrbahnbreite von ca. 12 m, davon 2,00 m für Längsparker und 4,3 m für Senkrechtparker, verbleibt eine durch das Asphaltband zu ersetzende Fahrbahnbreite von ca. 5,70 m für den fließenden Verkehr. Die beidseitig verbleibenden Pflasterstreifen wären hier nicht mehr "eingespannt" und einseitig nicht mehr gefasst. Das heißt, der Pflasterverband würde seine seitliche Abstützung verlieren. Diese hat zur Folge, dass sich die Festigkeit des verbleibenden Pflasters reduziert. Damit wären die Pflasterflächen in ihrer Konstruktion dauerhaft geschädigt. Hinzu kommt, dass durch den vorhandenen Versatz des Pflasterverbandes ohne erheblichen zusätzlichen baulichen Aufwand kein geradliniger Anschluss des Asphaltbandes an das vorhandene Pflaster möglich ist. Die erforderliche Verdichtung des Asphaltbandes wäre in den Randbereichen somit nicht möglich.

Im Ergebnis sind beide Varianten aus technischen Gründen nicht zielführend. Somit ist für eine wesentliche und dauerhafte Zustandsverbesserung der Ausbau der Straße erforderlich. In diesem Zusammenhang könnte auch der westliche Gehweg, der nur eine Oberflächenbefestigung in ungebundener Bauweise besitzt, ausgebaut werden.

Die Verwaltung prüft, wie die Holbeinstraße in die Prioritätenlisten der Fortschreibung des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie aufgenommen werden kann und informiert mit deren Vorlage.

2. Realisierungs- / Zeithorizont (entfällt bei Ablehnung des Antrags)

Entsprechend der Einordnung in den Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie.

Anlage/n
Keine