



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-07403

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
**Netzerweiterung "Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen" -
Beschluss zur weiterführenden Planung**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
FA Stadtentwicklung und Bau		Vorberatung
zeitweilig beratender Ausschuss Verkehr und Mobilität		Vorberatung
SBB West		Vorberatung
SBB Alt-West		Vorberatung
SBB Südwest		Vorberatung
SBB Süd		Vorberatung
SBB Südost		Vorberatung
SBB Ost		Vorberatung
SBB Mitte		Vorberatung
Ratsversammlung	22.05.2024	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Der Stadtrat nimmt den Projektbericht zum Stand der technischen Realisierbarkeit einer Straßenbahnstrecke Südsehne zur Kenntnis.
2. Den weiteren Untersuchungen und Planungen ist grundsätzlich der vorgestellte Streckenverlauf von der Brünner Straße („Brünner T“), über Antonienstraße, Rödelstraße, Schlußiger Weg, Kurt-Eisner-Straße und Semmelweisstraße bis zur Prager Straße zugrunde zu legen.
3. Der Stadtrat beschließt die Weiterarbeit bis zum Abschluss der „Phase Null“, insbesondere die vertiefenden Untersuchungen:
 - zur Trassenführung in Grünau,
 - zur Trassenführung im Zentrum-Südost (begleitende Einbindungstrasse „Straße des 18. Oktober“),
 - zur Weiterführung der Trasse zwischen Prager Straße und Eisenbahnstraße inklusive Betrachtung des Verknüpfungspunktes Reudnitz, Koehlerstraße (begleitende Einbindungstrasse „Hermann-Liebmann-Straße“),
 - zum ruhenden Verkehr,
 - zur Nutzen-Kosten-Untersuchung/Standardisierte Bewertung und
 - zur Aufstellung eines städtebaulichen Gestaltungskonzepts für die gesamte Trasse inklusive Wettbewerb für den im nächsten Schritt exakt zu definierenden Streckenabschnitt (insbesondere Kurt-Eisner-Straße). Dies

beinhaltet eine umfangreiche Befassung mit dem Thema Stadtgrün (insbesondere Bäume) sowie dessen Integration in die noch zu erarbeitenden Planungsprämissen. Ziel der Planung ist es dabei, keine Eingriffe in den bestehenden Baumbestand vorzunehmen.

4. Der Stadtrat nimmt die Beauftragung der Brückenplanungen für die Ersatzneubauten der Beipert- und Paußnitzbrücke zur Kenntnis.

Räumlicher Bezug

Stadtbezirke West, Alt-West, Südwest, Süd, Südost, Mitte, Ost

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften Stadtratsbeschluss Verwaltungshandeln

Sonstiges:

In Verbindung mit der Mobilitätsstrategie Leipzig 2030, der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans und dem Beschluss zum Start der Netzerweiterung Straßenbahn (VII-DS-00547-NF-01-DS-01) wurde festgelegt, die Planung für drei Netzerweiterungen prioritär weiter voranzutreiben. Für die Netzerweiterung „Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen wurde in einem ersten Schritt für die Trasse zwischen Grünau und Prager Straße (Teilprojekte „Brünner T“ und "Südsehne") eine Untersuchung zur Überprüfung der technischen Realisierbarkeit einer Straßenbahnstrecke angefertigt. Die Studie bestätigt die technische Realisierbarkeit und die positive verkehrliche Wirkung der potenziellen neuen ÖPNV-Verbindung. Im beiliegenden Projektbericht sind die wesentlichen Aussagen zusammengestellt. Des Weiteren wurden die im weiteren Planungsverfahren zu erwartenden bzw. zu klärenden Untersuchungsbereiche identifiziert. Mit der Vorlage sollen die nächsten Untersuchungs- und Planungsschritte beschlossen werden.

Finanzielle Auswirkungen

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

Im Haushalt wirksam		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge				
	Aufwendungen	2024		100.000	
		2025/26		500.000	
Finanzhaushalt	Einzahlungen				
	Auszahlungen				
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?		<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	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	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen	<input type="checkbox"/>	ja	<input type="checkbox"/>	nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

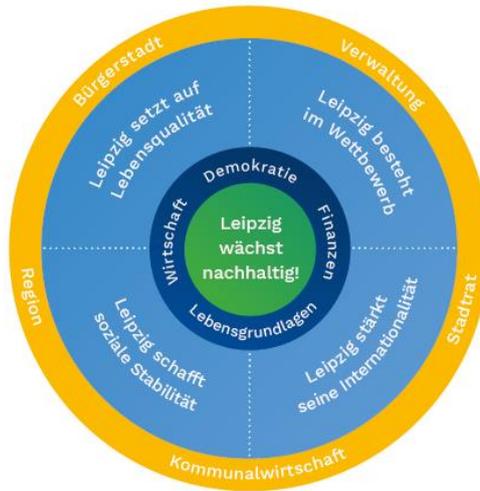
Auswirkungen auf den Stellenplan	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:			

Ziele

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 Freiraum-angebote



Leipzig besteht im Wettbewerb

- Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte
- Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- Vorsorgendes Flächen- und Liegenschafts-management
- 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
- 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 checked="" type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	<input checked="" type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input 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 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)			
<input 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 type="checkbox"/> liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: _____			
<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

Die Maßnahme ist Teil des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie und des Ratsbeschlusses zur Netzerweiterung Straßenbahn. Sie dient dem Ausbau des ÖPNV, um die Ziele nachhaltiger Mobilität zu erreichen. Gleichzeitig wird die Leistungsfähigkeit der technischen Infrastruktur verbessert.

IV. Sachverhalt

1. Anlass

Mit dem Beschluss zum Nachhaltigkeitsszenario hat der Stadtrat die Zielstellungen hin zu einer nachhaltigen Mobilität und der Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) festgesetzt. Zur Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV sind u.a. Netzerweiterungen im Streckennetz der Straßenbahn vorgesehen. Mit der entsprechenden Vorlage (Start der Netzerweiterungen Straßenbahn - VII-DS-00547-NF-01-DS-01) wurde in 2020 u.a. für die Netzerweiterung Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen der sofortige Planungsbeginn beschlossen. Die Maßnahme findet sich außerdem im Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 wieder (Anlage II-10c, Nr. 1 und 2).

Ziel des Projektes ist es, die Stadtteile Grünau, Plagwitz, Schleußig, Südvorstadt, Zentrum-Südost und Reudnitz-Thonberg mit einer durchgehenden ÖPNV-Verbindung zu verknüpfen und mit der so südlich der Innenstadt entstehenden West-Ost-Tangente auch den Leipziger Promenadenring (Kern des Straßenbahnnetzes) und seine Zulaufstrecken zu entlasten.

Heute verkehren bereits in Teilen dieses Korridors Buslinien (Linien 60 und 74). Mit dem aus den Einwohnerprognosen zu erwartenden Wachstum, insbesondere auch durch die Entwicklung von neuen Stadtquartieren, gelangen die Buslinien aber absehbar an ihre Kapazitätsgrenzen. Auch wenn sich die Taktichte – mit entsprechenden wirtschaftlichen Auswirkungen auf Fahrzeug- und Fahrereinsatz – noch erhöhen lässt, braucht es für die Zukunft auf dieser für das Gesamtnetz sehr bedeutenden Tangente ein deutlich effizienteres, bequemerer und zuverlässigeres Verkehrsmittel. Aus diesem Grund sollte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie eruiert werden, inwieweit auf dieser Verbindung eine Straßenbahn technisch machbar und verkehrlich sinnvoll ist.

Die Beipert- und Paußnitzbrücke müssen auf Grund ihres Zustandes zeitnah ersetzt werden. Sie liegen im potentiellen Trassenverlauf der Netzerweiterung Südsehne. Entsprechend der festgestellten technischen Machbarkeit der Netzerweiterung Südsehne ist vorgesehen, die Brücken in der Form zu planen, dass sie die statischen und technischen Voraussetzungen zu der perspektivisch möglichen Integration einer Neubaustrecke Straßenbahn erfüllen.

2. Beschreibung der Maßnahme

In der ersten Projektphase wurde untersucht, inwiefern und unter welchen Randbedingungen eine durchgängige Straßenbahntrasse in das heutige Verkehrsnetz eingeordnet werden könnte.

Eine für solche Fragestellungen übliche und notwendige Machbarkeitsstudie wurde in Abstimmung mit der Stadt Leipzig und den Leipziger Verkehrsbetrieben durch die LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH (eine Gesellschaft des Freistaats Sachsen) beauftragt, Auftragnehmer war das Büro Schüller-Plan. Der Erarbeitungsprozess wurde fachplanerisch intensiv durch eine Projektgruppe begleitet, die sich aus Vertretern des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA), der LIST, den Ämtern der Stadtverwaltung (Amt für Umweltschutz, Amt für Stadtgrün und Gewässer, Stadtplanungsamt, Verkehrs- und Tiefbauamt), den Leipziger Verkehrsbetrieben und dem beauftragten Ingenieurbüro zusammensetzte.

In der von November 2020 bis April 2022 durchgeführten Untersuchung war insbesondere die technische Realisierbarkeit der avisierten Verbindung zu untersuchen, sowie die damit im Zusammenhang stehenden planerischen Herausforderungen zu ermitteln. Gegenstand der Betrachtung in einem definierten räumlichen Korridor waren jene Streckenabschnitte, die im Bestand noch nicht über eine Straßenbahninfrastruktur verfügen. Trassenabschnitte, in denen bereits eine Straßenbahntrasse vorhanden ist (z.B. Antonienstraße zwischen

Diezmann- und Könnertstraße), wurden somit nicht extra betrachtet. Darüber hinaus betrachtete die Machbarkeitsstudie zunächst den Kernabschnitt des gesamten Netzerweiterungsprojektes (Teilprojekte „Brünner T“ und „Südsehne“). Mögliche weitere Einbindungstrassen sollten erst mit dem Wissen bzw. dem Vorliegen der gesamtheitlichen technischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen für den Kernabschnitt weiter vertiefend untersucht werden.

Für den Machbarkeitsnachweis wurde die Führung einer Trasse in verschiedenen Varianten untersucht. Die Untersuchung erfolgte zunächst auf Basis zweier repräsentativer Trassierungsformen für eine Straßenbahn (straßenbündiger Bahnkörper oder separierter Bahnkörper) und ist somit nicht mit einer allumfassenden bzw. konkreten (Vor-)Planung zu verwechseln, in der konkrete Straßenraumplanungen unter Berücksichtigung aller weiterer Randbedingungen aus den verschiedensten Fachdisziplinen erarbeitet werden. Eine Machbarkeitsstudie ist ein Instrument und gleichzeitig eine Grundlage für die Entscheidung, ob und wie ein Projekt durchgeführt werden kann. Sie ist bereits grob richtungsweisend für die Durchführung und den Umfang eines zukünftigen Projektes. Ziel war es insbesondere eine zunächst rein technische Machbarkeit zu prüfen, die verkehrlichen Wirkungen zu ermitteln sowie sensible Planungsabschnitte zu identifizieren, die in der weiteren Planung besonderer Aufmerksamkeit und/oder auch politischer Entscheidungen bedürfen. Dies ist insofern besonders relevant, da die angedachte Trasse durch gewachsene Stadtstrukturen verläuft und auch sensible Naturbereiche tangiert.

In insgesamt 12 Sitzungen der Projektgruppe wurden neben dem allgemeinen Projektstand die technischen Aspekte der Straßenbahninfrastruktur, die zu beachtenden konzeptionellen Grundlagen, die Themen Umwelt- und Naturschutz, Zwangspunkte und Engstellen, Verknüpfungs- und Haltepunkte, verkehrliche Auswirkungen und Potenziale sowie noch zu untersuchende Aspekte im Rahmen der weiteren Planung besprochen.

Der anhängende Projektbericht gibt die wesentlichen Ergebnisse wieder und ermöglicht einen Überblick zu den einzelnen Streckenabschnitten, deren Herausforderungen und Chancen, sowie einen Ausblick auf weitere, mögliche Projektschritte. Für einzelne Abschnitte, bei denen sich dies aufdrängt, wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie bereits Empfehlungen für eine bestimmte Trassierungsform ausgesprochen, die in der weiteren Projektbearbeitung hin zu einem konkreten Straßenraumentwurf weiterzuentwickeln sind. Für andere Abschnitte wird festgestellt, dass es für eine Empfehlung noch weiterer vertiefter Untersuchungen bedarf und eine Entscheidung zu konkreten Trassierungsformen erst im Rahmen der nächsten Planungsschritte getroffen werden kann. Die Herausstellung genau jener Erkenntnisse ist bewusstes Ziel einer Machbarkeitsstudie und wertvoller Input für eine weitere Projektbearbeitung.

Trassenführung

Zur Trassenführung wurden innerhalb eines abgegrenzten Untersuchungsgebietes mehrerer Varianten betrachtet:

Variante 1:

von der Lützner Straße und der Ratzelstraße über Brünner Straße („Brünner T“), Antonienstraße, Rödelstraße, Schleußiger Weg, Kurt-Eisner-Straße, Semmelweisstraße zur Prager Straße

Variante 2:

abweichend von Variante 1 in Grünau ab der Lützner Straße über die Grünauer Allee zum Knotenpunkt Brünner Straße/Antonienstraße

Variante 3:

abweichend im Schleußiger Weg mit einer Querung durch den Auwald zur Richard-Lehmann-Straße, An der Tabaksmühle zur Prager Straße

Variante 4:

Kombination aus Variante 2 und 3

Auf Empfehlung des Gutachters sowie nach Erörterung und in Abstimmung in der Projektgruppe wurde frühzeitig eine vertiefte Betrachtung der Varianten 3 und 4 verworfen, da diese hinsichtlich ihres großflächigen Eingriffs in den Auwald als nicht akzeptabel und nicht umsetzbar identifiziert wurden. Auch hinsichtlich der zukünftigen Netzeinbindung (u.a. Verknüpfung mit der S-Bahn) sowie der zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen (offensichtlich geringeres Fahrgastpotenzial), erwiesen sich diese Varianten als nicht zielführend.

Ergebnisse

Ganz allgemein konnte im Ergebnis der Untersuchung die prinzipielle technische Realisierbarkeit der Trasse „Südsehne“ und der Einbindungstrasse „Brünner T“ zwischen den Stadtteilen Grünau und Zentrum-Südost bestätigt werden. Auch bezüglich der verkehrlichen Wirkungen konnte ermittelt werden, dass als Folge des mit einer neuen Straßenbahntangente geschaffenen Angebots, die Nachfrage im ÖPNV entlang der betrachteten Strecke in allen Varianten und Führungsformen deutlich gesteigert werden kann. Andere Linien des ÖPNV im Stadtgebiet würden durch das neue Angebot entlastet und die Gesamtkapazität im Verkehrssystem deutlich erhöht. Durch die Einordnung einer neuen Straßenbahnstrecke würde ein attraktives Angebot geschaffen und die Bedingungen für Fahrgäste durch geringe Fahrzeiten, stabile Fahrpläne und ein verdichtetes Haltestellennetz erheblich verbessert werden.

Das Netzerweiterungsprojekt ist damit einerseits ein sehr wesentlicher Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Leipzig (Mobilitätsstrategie 2030), die konsequente Umsetzung von anderen Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele aber auch eine wesentliche Voraussetzung für die verkehrliche Machbarkeit des untersuchten Projektes.

Weitere Schritte

Die Untersuchung stellt einen grundlegenden ersten Schritt für die weitere Strukturierung und Planung des gesamten Netzerweiterungsprojekts „Südsehne inkl. begleitende Einbindungstrassen“ dar; wesentliche Meilensteine, Abschnitte für vertiefende Untersuchungen und nötige weitere Planungsschritte konnten identifiziert werden.

Mit dem Beschluss der Vorlage soll die unmittelbare Weiterarbeit bis zum Abschluss der sogenannten „Phase Null“ bestätigt werden. Die „Phase Null“ ist eine Bearbeitungsstufe vor der Bearbeitung der definierten Leistungsphasen gemäß HOAI. Zielstellung dieser vorgeschalteten Planungsphase ist es, den Rahmen der Aufgabenstellung für die konkreten HOAI-Planungen und/ oder Wettbewerbe im Konsens zwischen allen am Projekt beteiligten Akteuren zu definieren und somit eine erhebliche Beschleunigung der Projektbearbeitung zu erreichen. Dazu gehört u.a. eine Abwägung von Grundfragen und Grundkonflikten, bevor es zur Ausschreibung von konkreten Verkehrsplanungsleistungen kommt. Des Weiteren ist die Erarbeitung eines städtebaulichen Gestaltungskonzeptes inklusive eines Wettbewerbs bereits Bestandteil der „Phase Null“.

Zur Klärung von Grundsatzthemen, Zielkonflikten und planerischen Schwerpunkten gehört auch die Erstellung verschiedenartiger (Vor-)Studien. Für die Netzerweiterung Südsehne inkl. begleitende Einbindungstrassen sollen daher weitere konzeptionelle Untersuchungen und Vorbereitungen stattfinden, um für die jetzt identifizierten sensiblen Planungsabschnitte grundsätzliche Erkenntnisse zu gewinnen und dazu Entscheidungen zu ermöglichen.

Erst mit den Erkenntnissen aus diesen weiterführenden Untersuchungen wird eine gesamtheitliche Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) möglich, die wiederum wesentliche Grundlage zur Feststellung einer Förderwürdigkeit und damit der Realisierbarkeit des Gesamtvorhabens ist.

- **Nach Abschluss der „Phase Null“ wird dem Stadtrat ein Sachstandsbericht mit Beschlussvorschlag zum weiteren Vorgehen vorgelegt.**

Beipert-/Paußnitzbrücke

Die Beipertbrücke (III/27) wurde 1927 erbaut, die Paußnitzbrücke (III/25) 1962. Beide Bauwerke weisen erhebliche Schäden auf. Die Zustandsnote der zuletzt durchgeführten Bauwerkshauptprüfungen betragen 3,5 (ungenügender Bauwerkszustand) bzw. 3,0 (nicht ausreichender Bauwerkszustand).

Die Dauerhaftigkeit der Brücken ist entsprechend stark beeinträchtigt. Einschränkungen sind infolge weiterer Verschlechterung des aktuellen Zustandes mit Auswirkungen auf Stand- und Verkehrssicherheit zu erwarten. Zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehung ist daher eine Erneuerung der Bauwerke notwendig.

Es ist geplant, beide Bauwerke im Schleußiger Weg gemeinsam in einer komplexen Maßnahme zu betrachten, um die Beeinträchtigungen bei baulicher Durchführung für Umwelt, Mensch und Verkehr auf ein zeitliches Mindestmaß zu reduzieren.

Die Ausbildung der Brückenquerschnitte und die mögliche Umsetzung der „Straßenbahntangente Netzerweiterung Südsehne Leipzig“ stehen im Zusammenhang. Die Integration der Straßenbahntrasse in den Querschnitt der Brücken soll daher als Möglichkeit gegeben sein und bedingt den vorerst vierspurigen Straßenausbau. Die Brücken werden damit gleisverlegefähig und zukunftsfähig konzipiert.

Da die Herstellung der beiden Ersatzneubauten aufgrund des Bauwerkszustands zeitlich vor einer möglichen Realisierung der Netzerweiterung Südsehne einzuordnen ist, wird dafür ein möglicher zukunftsfähiger Querschnitt mit beidseits je einem Gehweg, einem Radfahrstreifen und zwei MIV-Spuren angestrebt. Daraus ergibt sich für beide Bauwerke eine Gesamtbreite von ca. 23,50 m.

Die Errichtung des Ersatzneubaus kann damit innerhalb des Bestandsquerschnittes der Paußnitzbrücke erfolgen. Für den künftigen Ersatzneubau der Beipertbrücke ergibt sich jedoch eine Verbreiterung des Querschnittes um ca. 5 m gegenüber dem Bestandsbauwerk. Die Baukosten werden derzeit auf insgesamt ca. 35 Mio. EUR für beide Ersatzneubauten geschätzt.

Im Zusammenhang mit einer möglichen Realisierung der Netzerweiterung Südsehne wird ein minimalinvasiver Umbau der Brückenbauwerke angestrebt, der darüber hinaus eine perspektivische Integration einer Straßenbahntrasse in Bezug auf die Schaffung der

erforderlichen Voraussetzungen im Brückentragwerk berücksichtigt. Die zu untersuchenden Optionen für den sich dadurch ergebenden Querschnitt auf den Brückenbauwerken werden im Rahmen der Ausschreibung der Planungsleistungen nach VgV zu Grunde gelegt und somit auch in der Planung berücksichtigt. Der Fokus liegt generell in der Vermeidung / Minimierung eines Eingriffs in das Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiet sowie Vogelschutzgebiet. Varianten, die diesen Aspekt nicht beachten, erreichen nach einer Einschätzung des Amtes für Umweltschutz der Stadt Leipzig voraussichtlich keine Genehmigungsfähigkeit.

Bei Realisierung der Südsehne ist mit Anpassungen an beiden Bauwerken und damit mit Mehrkosten i. H. v. ca. 5 Mio. € nach derzeitiger Einschätzung zu rechnen.

Für die Trassierung sind neben der gegebenen Situation und den technischen Bedingungen der Brückenbauwerke folgende Randbedingungen zu beachten:

- Natura-2000-Gebiete: FFH-Gebiet „Leipziger Auensystem“ (DE 4639-301) und Vogelschutzgebiet „Leipziger Auwald“ (DE 4639-401)
- Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Leipziger Auwald“
- Geschützte Biotopstandorte
- Hochwasserrisikomanagementplanung „Weiße Elster“ (Fortschreibung HWSK)
- Machbarkeitsstudie Netzerweiterung „Südsehne inkl. begleitender Einbindungsstraßen“ (in Bearbeitung)
- Auenentwicklungskonzept für die Elster-Pleisse-Aue (in Bearbeitung)

Die Erstellung der umwelt- und naturschutzfachlichen Unterlagen wird folgende Fachbeiträge beinhalten:

1. Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) einschließlich der Betrachtung einer befristeten Waldumwandlung
2. FFH - Verträglichkeitsprüfung
3. SPA - Verträglichkeitsprüfung
4. Maßnahmenauswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet
5. Artenschutz

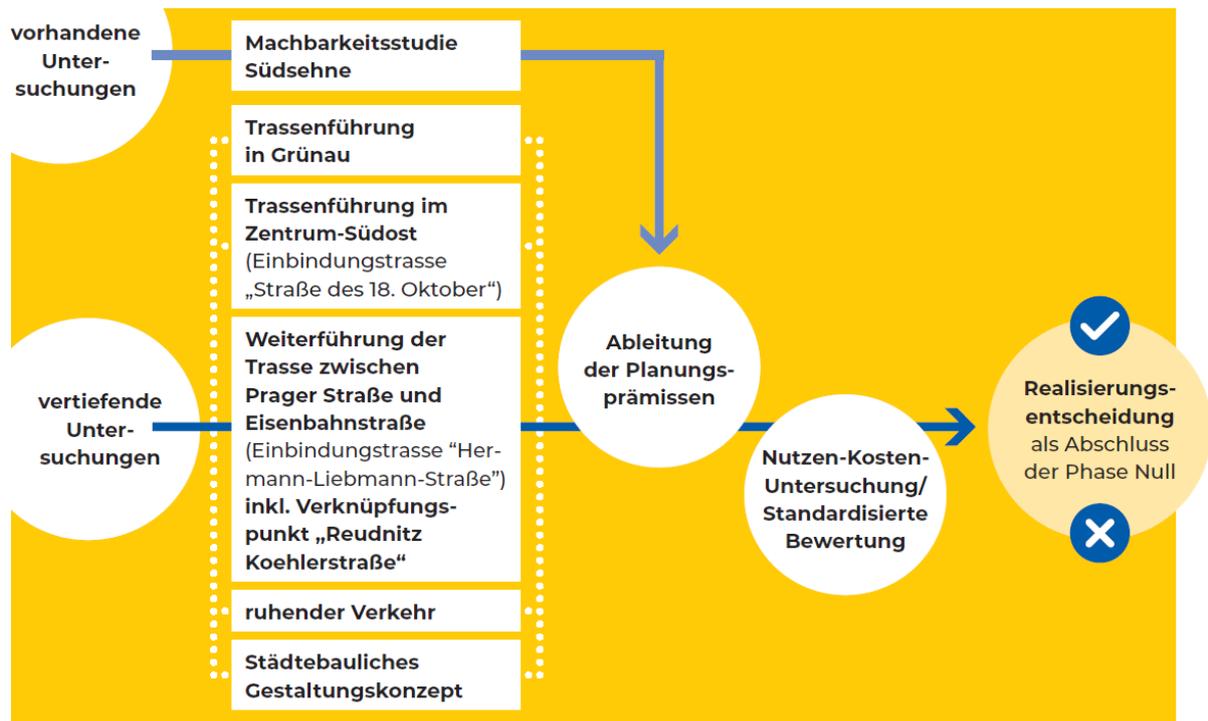
Die notwendigen Folgemaßnahmen sind im Rahmen des Gesamtprojektes zu berücksichtigen.

Für die Eingriffe infolge der Errichtung von Umfahrungen / Baubehelfen ist darüber hinaus eine integrierte wasserrechtliche Genehmigung bei der Wasserbehörde einzuholen. Des Weiteren werden Maßnahmen zur hydraulischen Modellierung für die Ersatzneubauten in Abstimmung mit der LTV erforderlich.

3. Realisierungs- / Zeithorizont

Mit einem Abschluss der Phase Null wird bis 2026 gerechnet. Der Zeithorizont leitet sich aus der Komplexität der noch notwendigen, vertiefenden Untersuchungen ab. Begründet ist dies insbesondere durch die Untersuchungen zur Weiterführung der Trasse zwischen Prager Straße und Eisenbahnstraße inklusive Betrachtung des Verknüpfungspunktes „Reudnitz, Koehlerstraße“ (begleitende Einbindungstrasse „Hermann-Liebmann-Straße“). Gerade die angedachten Infrastrukturprojekte im Umfeld des Verknüpfungspunktes Reudnitz (Fokusprojekt aus der Anlage 10-II-a - Basismodul Hauptachsen – Bauprogramm – VII-DS-07679-DS-01-NF-01) sind zwingend gemeinsam mit der oben genannten Einbindungstrasse zu betrachten. Erst mit Abschluss dieser Untersuchung sowie aller weiteren noch notwendigen Untersuchungen, kann die für den Abschluss der Phase Null notwendige

Nutzen-Kosten-Untersuchung/Standardisierte Bewertung durchgeführt werden, die wiederum die Grundlage für eine Entscheidung zur Realisierung der Netzerweiterungsmaßnahme „Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen“ ist. Die nachfolgende Abbildung stellt diese nächsten Schritte übersichtlich dar:



Im Rahmen der Untersuchung wurde auch ein Zeitplan zur Umsetzung der jeweiligen Teilprojekte des gesamten Netzerweiterungsprojektes „Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen“ entwickelt. Insbesondere auch unter Beachtung der oben genannten Ausführungen, geht dieser in einer ersten Näherung von - insgesamt über alle Projektphasen - einer Planungszeit ca. 10 Jahren und einer Bauzeit von ca. 9 Jahren über alle Teilprojektabschnitte aus. Erst nach Abschluss der folgenden Projektphase bzw. mit Beginn der konkreten Projektbearbeitung auf Basis der Leistungsphasen gemäß HOAI sind diese Angaben weiter konkretisierbar.

Aus den derzeitigen Brückenbauwerkszuständen ergibt sich für die Ersatzneubauten Beipert-/Paußnitzbrücke ein Bauzeitraum von 2029 - 2031, wobei dieser maßgeblich durch die verbleibende Restnutzungsdauer der Beipertbrücke bestimmt wird. Für dieses Vorhaben wird daher bereits in 2023 die Vergabe von Planungsleistungen im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens erforderlich, um einen Baubeginn für 2029 gewährleisten zu können.

4. Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen und Mehrbedarfe wurden im Beschluss über die Netzerweiterungen Straßenbahn dargestellt. Der städtische Anteil für 2024 zur weiteren konzeptionellen Betrachtung innerhalb der „Phase Null“ wird über den Innenauftrag Strategische Verkehrsplanung (106651110004) abgedeckt. Über das flexible Handlungsinstrument zur Beschleunigung von Investitionen (VII-DS-01404) werden die nötigen Mittel durch das VTA abgerufen. Die aufgezeigten Kosten für 2025 und 2026 werden im Rahmen der Systematik zur Erstellung des Doppelhaushaltes entsprechend angemeldet.

Zu den Kosten der Maßnahme trifft die Machbarkeitsstudie auf Basis des aktuellen Planungsstandes die nachfolgenden Aussagen.

Die Gesamtkosten der Hauptvariante 1 belaufen sich auf 168,8 Mio. € für eine Führung im separaten Bahnkörper bzw. 178,8 Mio. € für eine Führung im Mischverkehr. In Kombination mit den weiteren Kosten gemäß der Variante mit separatem Bahnkörper ergeben sich für die gesamte Variante 2 Gesamtkosten von 184,4 Mio. €. Bei Kombination mit der Variante straßenbündige Führung ab Antonienstraße resultieren voraussichtliche Gesamtkosten von 192,9 Mio. €.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

keine

6. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt

geplant

nicht nötig

Im weiteren Verfahren sind u. a. innerhalb der Phase Null Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten vorgesehen. Im Rahmen der eingangs genannten Untersuchungen sollen entsprechende Beteiligungsmöglichkeiten angeboten werden.

Ein entsprechendes Informations- und Beteiligungskonzept, als Grundlage für die angeführten Untersuchungen innerhalb der Phase Null, befindet sich aktuell in Erstellung.

Zusätzlich werden Informationen zum Projekt über die städtische Webseite sowie die Webseite der L-Gruppe bereitgestellt.

7. Besonderheiten

entfällt

8. Folgen bei Nichtbeschluss

Bei Nichtbeschluss gibt es keine Grundlage für eine weitere Bearbeitung des Gesamtprojektumgriffs der Netzerweiterung „Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen“.

Anlage/n

- 1 Projektbericht_Suedsehne (öffentlich)
- 2 Machbarkeitsstudie Südsehne (öffentlich)