



Neufassung Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-09074-NF-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Stammbaum:
VII-DS-09074 Dezernat Stadtentwicklung
und Bau
VII-DS-09074-NF-01 Dezernat
Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
**Planungsbeschluss Ausbau Radefelder Allee (S 8) von Kreisverkehr
Radefelder Allee/Poststraße bis Knoten B 6/S 8**

**Beratung im Gremium
(Änderungen vorbehalten)**

Voraussichtlicher Sitzungstermin

Zuständigkeit

**Auswirkungen auf Strategie, Haushalt
und Stadtraum**

Ziele „Leipzig-Strategie 2035“

Klimawirkung

ja

Auswirkung auf bezahlbares Wohnen

nein

Finanzielle Auswirkungen

ja

Auswirkung auf den Stellenplan

nein

Räumlicher Bezug

Nordwest

Beschlussvorschlag

1. Der Planungsbeschluss zur Maßnahme „Ausbau Radefelder Allee (S 8) von Kreisverkehr Radefelder Allee/Poststraße bis Knoten B 6/S 8“ wird gefasst.
2. Die Planungskosten (Leistungsphasen 1 – 4, HOAI) betragen 2.378.000 €. Der städtische Anteil beträgt 1.863.050 €.
3. Die Mittel sind im Haushaltsjahr 2025 und 2026 im PSP-Element „Ausbau Radefelder Allee (S 8) von Kreisverkehr Radefelder Allee/Poststraße bis Knoten B 6/S 8“ (7.0002603.700) wie folgt vorgesehen:
2025: 639.000 €
2026: 881.400 €
Die Mittel für das Jahr 2027 werden mit
2027: 857.600 €
geplant.
4. Die Einzahlungen werden im PSP-Element „Radefelder Allee (S8)-KV R. Allee/Kn. B6“ (7.0002603.705) wie folgt geplant:
2025: 394.950 € (brutto)
2027: 120.000 € (brutto)
5. Die Einordnung für die Haushaltsjahre 2025/2026ff erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanung 2025/2026.
6. Der Planungsbeschluss gilt vorbehaltlich der Beschlussfassung und Genehmigung der Haushaltssatzung für die jeweiligen Haushaltsjahre.
7. Die Darstellung der Finanzierung der Gesamtmaßnahme erfolgt mit Baubeschluss.

Räumlicher Bezug

Stadtbezirk Nordwest, Ortsteil Lützschena-Stahmeln



Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften Stadtratsbeschluss Verwaltungshandeln

Sonstiges:

Um mittel- und langfristig die nachhaltige Entwicklung des Leipziger Nordraums zu sichern ist unter anderem ein Bündel von verkehrlichen und anderen infrastrukturellen Maßnahmen erforderlich. Eine dieser Maßnahmen ist der Ausbau der Radefelder Allee, welcher einerseits für die Erschließung des B-Plan 422 der Stadt Leipzig erforderlich ist und andererseits auch die verkehrliche Erschließung der bestehenden und weiter zu entwickelnden Gewerbestandorte langfristig sichert. Für diese konkrete Maßnahme, welche in die Gesamtbetrachtungen eingebettet ist, ist gemäß Hauptsatzung ein formaler Planungsbeschluss erforderlich.

Zur nachvollziehbaren Erläuterung wird hier eine Neufassung der Vorlage vorgelegt.

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

entfällt

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

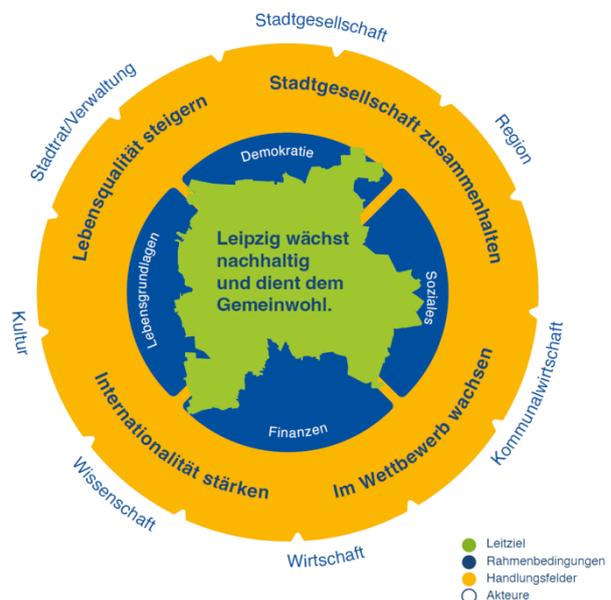
entfällt

III. Strategische Ziele

Das Vorhaben stimmt mit den Zielen des INSEK 2030 überein. Folgende strategische Ziele werden unterstützt:

- nachhaltige Mobilität
- vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- leistungsfähige technische Infrastruktur

Ziel ist das Erreichen eines wirtschaftlich vertretbaren Dimensionierungsaufwandes bei gleichzeitiger Absicherung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit. Durch die Planung sollen Möglichkeiten für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und -qualität sowie der Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes aufgezeigt werden. Ziel ist auch eine leistungsfähige Erschließung für potenzielle Gewerbeflächen und die damit angestrebten Erweiterungen abzusichern.



IV. Sachverhalt

1. Anlass

Der Nordraum von Leipzig weist eine anhaltende und dynamische wirtschaftliche Entwicklung auf. Insbesondere im Gebiet zwischen der A 14 im Norden und der B 6 im Süden sowie den unmittelbar angrenzenden Bereichen gibt es mehrere konkrete Entwicklungen, die im Ergebnis ihrer Umsetzung dazu führen, dass in den nächsten Jahren hier eine Vielzahl von neuen Arbeitsplätze entstehen.

- Rechtskräftig: B-Plan-Gebiet 383 „Industriegebiet östlich der Radefelder Allee“, B-Plan 236 „Radefelder Allee Südost“,
- in Aufstellung befindlicher B-Plan Nr. 422 „Radefelder Allee West“
- weitere Entwicklungen finden im KV-Terminal statt oder wurden bereits von DHL im

Flughafenbereich umgesetzt sowie wirken diese im Güterverkehrszentrum
Die Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklungen hat dazu geführt, dass in den vergangenen 20 Jahren geschaffene Verkehrsinfrastrukturen insbesondere im Nordraum von Leipzig heute bereits an vielen Stellen an die Grenze der Leistungsfähigkeit gelangen.
Der Gebietskörperschaften übergreifende Nordraum von Leipzig repräsentiert einen der bedeutendsten und dynamischsten Wirtschaftsstandorte in der Metropolregion Mitteldeutschland. Aktuell sind etwa 35.000 Menschen in diesem Gebiet beschäftigt. Das Wirtschaftswachstum macht sich sowohl in der Stadt Leipzig als auch in den umliegenden Regionen deutlich bemerkbar. Bis zum Jahr 2030 wird eine Zunahme der Arbeitsplätze auf 60.000 erwartet, bei optimaler Entwicklung sogar bis zu 70.000.

Zur besseren Beurteilung der Entwicklungserfordernisse im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur wurde bereits 2016 in Zusammenarbeit des Freistaates Sachsen (Landesamt für Straßenbau und Verkehr), von Porsche, DHL und Flughafen Leipzig sowie der Stadt Leipzig (Verkehrs- und Tiefbauamt, Amt für Wirtschaftsförderung) gemeinsam eine „Verkehrsplanerische Machbarkeitsstudie zum Straßennetz im Nordraum von Leipzig“ beauftragt und erarbeitet.

Die Ergebnisse konnten unter anderem im Ortschaftsrat Lützschena öffentlich vorgestellt werden. Vor dem Hintergrund der prognostizierten Entwicklungen bis 2030 wurden seinerzeit fünf maßgebliche Handlungsschwerpunkte abgeleitet und Handlungsansätze definiert. Die Handlungsschwerpunkte liegen territorial in verschiedenen Körperschaften und Zuständigkeitsbereichen.

Handlungsschwerpunkt 1 ist der Ausbau der Radefelder Allee.

Handlungsschwerpunkt 2 ist der Knotenpunkt Hans-Grade-Straße inkl. der Erschließung für das KV-Terminal der Deutschen Bahn (siehe B-Plan 448)

Handlungsschwerpunkt 3 ist der Umbau der Anschlussstelle Leipzig Nord/S1 an der A 14 sowie Unfallhäufungen im Umfeld

Handlungsschwerpunkt 4 ist der Umgang mit notwendigen Verbesserungen Poststraße

Handlungsschwerpunkt 5 ist der Umgang mit Unfallhäufungen am Schnittpunkt S1/S8 in Radefeld

In der notwendigen Weiterentwicklung dieser Machbarkeitsuntersuchung wurden insbesondere Themen der inzwischen beschlossenen Leipziger Mobilitätsstrategie in die verkehrlichen Untersuchungen einbezogen.

2020 wurde dafür im Rahmen des EU-Projektes "Low-Carb" von den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) GmbH, dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV) und der Stadt Leipzig der "Masterplan Mobilität für den Leipziger Nordraum" erarbeitet, der eine Strategie zur Stärkung des Umweltverbundes aufzeigt. Das heißt, es wurden insbesondere die Themen Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV/SPNV in die Betrachtungen einbezogen und Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement mit den aktuellen großen Akteuren (hier Porsche) diskutiert.

Ziel war einerseits die notwendigen Maßnahmen im Bereich Umweltverbund zu identifizieren und andererseits die Infrastrukturmaßnahmen der o.g. Handlungsschwerpunkte auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen und möglichst zu minimieren unter der Annahme, dass Maßnahmen im Umweltverbund ergriffen werden können.

Im Ergebnis des Projektes „Low-Carb“ entstand ein Maßnahmenkatalog, der einerseits zahlreiche Maßnahmen im Bereich der Fuß- und Radmobilität sowie für den ÖPNV und SPNV enthält und auch Potenziale im Bereich Mobilitätsmanagement zeigt und andererseits jedoch auch ergibt, dass der Ausbau bestimmter Verkehrsinfrastrukturen trotzdem erforderlich bleibt. Dazu gehören alle 5 o.g. Handlungsschwerpunkte.

Es wurde bei dem Maßnahmenkatalog aus „Low-Carb“ vor allem deutlich, dass die Vielzahl der Maßnahmen

- mangels Kenntnis von konkreten Finanzierungsbedarfen
- mangels einer finanziellen und zeitlichen Einordnung in die (Haushalts-)Pläne des Freistaates, der Stadt Leipzig, des Landkreises Nordsachsen und (inzwischen) der Autobahn GmbH des Bundes
- mangels Unklarheit über die Möglichkeiten zur Bereitstellung weiterer erforderlicher Ressourcen

einer gemeinsamen Gebietskörperschaften übergreifenden Fokussierung und Priorisierung dringend bedarf.

Parallel wurde 2022 für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 422 „Radefelder Allee West“ durch die Vorhabenträgerin (Flughafen Leipzig/ Halle GmbH) eine Verkehrsplanerische Untersuchung zum B-Plangebiet durchgeführt und dabei alle bekannten Ableitungen (siehe oben) einbezogen

Dabei wurden im ersten Teil der verkehrsplanerischen Untersuchung zum B-Planumgriff veranlassungsgerecht insbesondere Betrachtungen zur Radefelder Allee/S8 in verschiedenen Szenarien mit unterschiedlichen Faktoren (Ausbaugrad der Verkehrsstrasse, angestrebte oder erhöhte Arbeitskraftdichte, MIV-Reduzierungspotenziale aus o.g. Maßnahmen) dargestellt, berechnet und auf Ihre Leistungsfähigkeit untersucht und bewertet, um das Ausbauerfordernis nochmals zu überprüfen.

Im Ergebnis ist der Ausbau der Radefelder Allee für die Entwicklung des B-Planes 422 abwägungsrelevante Voraussetzung.

Vor dem Hintergrund der notwendigen Fokussierung und gemeinsamen Priorisierung im Nordraum von Leipzig, zu dem neben den Leipziger Fluren auch Schkeuditz und weitere Gemeinden im Landkreis Nordsachsen zu zählen sind, haben sich die betroffenen Kommunen dieser Herausforderung gestellt und die Gelegenheit genutzt, in enger Kooperation mit dem Freistaat Sachsen/SMWA und anderen Akteuren wie Verkehrsunternehmen, Verbänden und Verbänden die Umsetzungschancen von Maßnahmen zu erhöhen und aus dem Nordraum die Botschaft einer

- gemeinsamen Priorisierung
- gemeinsamen Fokussierung
- gegenseitigen Unterstützung bei der Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen

zu senden. Die Besonderheit besteht dabei auch in der engen, frühzeitigen und gebietsüberschreitenden Zusammenarbeit mit dem Ziel, die wesentlichen Maßnahmen abzuleiten, die in den kommenden Jahren im Leipziger Nordraum umgesetzt werden müssen.

Ausgehend von den bestehenden und potenziellen Gewerbeflächen wurden aus der Gesamtliste von wichtigen Maßnahmen gemeinsam die folgenden "Top-14-Maßnahmen" für den Leipziger Nordraum definiert:

- Mobilität der Zukunft in Leipzig-Wahren
- S-Bahnhof GVZ-Nord/ Radefeld
- Mobilitätshub Leipzig-Messe
- Radschnellweg Halle – Leipzig
- Verbesserung des Busangebots
- **Ausbau Radefelder Allee inklusive Knotenpunkt Radefelder Allee / B6**
- Verkehrsstation Schkeuditz-Ost
- ÖPNV - Beschleunigung/ Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen
- Ausbau regionaler ÖPNV/ SPNV-Verknüpfungspunkte
- Ausbau B2 (Ortsumfahrung Hohenossig / Ausbau südlich Ortsumfahrung Hohenossig)

- Neutrassierung/Ausbau Altscherbitzer Straße
- Ausbau Stämmerweg mit Knotenausbau Kölner Str./ S1
- "Gleisanschluss"/Verbesserung ÖPNV-Anbindung IVG Wiedemar
- "Gleisanschluss"/Verbesserung ÖPNV-Anbindung CTC Delitzsch.

Die "Top 14-Maßnahmen" umfassen alle Verkehrsträger gleichermaßen und beinhalten kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen sowie eine Kombination aus konkreten Einzel-Maßnahmen und Maßnahmepaketen. Dabei stand die langfristige Sicherung der Erschließung im Vordergrund.

Um die aktive Umsetzung der "TOP 14-Maßnahmen" zu bekräftigen und verbindlicher zu gestalten, wurde am 24.01.2024 der "Letter of Intent für den Weg zu einer nachhaltigeren Gewerbegebiets- und verkehrlichen Entwicklung im Leipziger Nordraum" (LOI Leipziger Nordraum) durch den Freistaat Sachsen, den Landkreis Nordsachsen, die Städte Leipzig, Schkeuditz, Delitzsch und Taucha sowie die Gemeinden Krostitz, Rackwitz und Wiedemar unterzeichnet.

Die unterschriebene Absichtserklärung (LOI) und das darin festgehaltene Bekenntnis zur Umsetzung der "TOP 14-Maßnahmen" legen einen wichtigen Grundstein für die zeitliche Abstimmung der Gewerbegebietsentwicklung und der verkehrlichen Entwicklung zugunsten des Umweltverbundes sowie des Wirtschaftsverkehrs. <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/verkehrskonzepte/nordraum>

Hier ist der Ausbau der Radefelder Allee als für die Nordraumgemeinden und die Leipziger Gewerbestandorte wichtige TOP 14-Maßnahme mit enthalten.

Aktuell bietet sich darüber hinaus auch eine Finanzierungschance für die Radefelder Allee, aber auch für die Poststraße und die notwendigen Maßnahmen im Bereich Poststraße/S1: Die Maßnahmen sind Bestandteil des Masterplanes zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur um den Flughafen Leipzig/Halle, welchen der Freistaat Sachsen erstellt hat. Mit diesem Masterplan werden den Kommunen um den Flughafen Mittel aus dem Landeshaushalt zur Maßnahmeplanung und –umsetzung bereitgestellt.

Für die Radefelder Allee sind dabei für die Jahre 2024ff rd. 3,25 Mio. EUR Planungsmittel eingeplant und für die ersten Planungsphasen liegt bereits ein Fördermittelbescheid vor - siehe Punkt Finanzierung.

Wichtig ist, dass für die Umsetzung bisher keine konkreten Fördermittelzusagen gemacht werden, jedoch ist durch den Masterplan bereits das „besondere Landesinteresse“ attestiert, welches eine Behandlung als Einzelmaßnahme gemäß der einschlägigen Förderrichtlinien ermöglicht.

Auch für andere o. g. Handlungsfelder sind Umsetzungen bereits in Arbeit: Die in der Leipziger Zuständigkeit liegenden Maßnahmen sind teilweise begonnen (Erschließung KV-Terminal), sind Bestandteil des Rahmenplanes zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie oder liegen als Beschlussvorlage zum Planungsbeschluss vor (diese Vorlage). Die Autobahn GmbH hat die Voruntersuchungen für die Anpassung der A14-Anschlussstelle vorangetrieben und schließt diese mit Variantenentscheid ab.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage soll der Planungsbeginn für die Radefelder Allee beschlossen werden.

Im Rahmen der Planung werden insbesondere auch die Punkte aus VII-A-10103 berücksichtigt:

Es wird noch einmal geprüft, ob der vierspurige Ausbau tatsächlich erforderlich ist. Dafür werden die aktuellen Entwicklungen und Prognosen herangezogen.

Des Weiteren wird, an den beschriebenen TOP 14-Maßnahmen und der Umsetzung dieser weiter gearbeitet. Dazu gehören Maßnahmen im ÖPNV genauso wie die intensive Unterstützung des Baues eines S-Bahn-Haltepunktes am GVZ Nord. Zum betrieblichen

Mobilitätsmanagement werden die Gespräche fortgesetzt.

Ebenfalls wird die Planungsprämisse „Erhalt der Bäume entlang der Radefelder Allee“ verfolgt.

Die Kostenbeteiligung durch Anlieger und Vorhabenträger (B-Plan 422) wird weiter verfolgt.

2. Technische Beschreibung der Maßnahme

Geprüft werden soll der Ausbau der S 8 Radefelder Allee vom Kreisverkehr Poststraße im Norden bis zur B 6 Neue Hallesche Straße im Süden über eine Länge von ca. 2 km. Hierbei soll in Varianten

- der Bestand mit gegebenenfalls Knotenpunktausbauten
- Querschnitte bis hin zur Vierstreifigkeit

untersucht und bewertet werden. Die S 8 hat die Verbindungs- und Erschließungsfunktion zwischen B 6 und BAB 14 und den östlich angrenzenden Industrie- und Gewerbegebieten (B Plan 383 und B Plan 236).

Im Bestand ist die Staatstraße 2-streifig ausgebaut. Für den insgesamt ca. 2 km langen Abschnitt einschließlich des Kreisverkehrs ist eine Voruntersuchung zu erstellen. Der Kreisverkehr ist derzeit mit vier regulären Zufahrten und einer Rettungszufahrt für den Flughafen Leipzig/ Halle ausgebildet. Der Knoten B 6 / S 8 ist im Bestand signalisiert. Die beiden Knotenpunkte sind im Zuge der Planung zu untersuchen und zu überarbeiten.

Bei der Planung soll auch untersucht werden, ob der Straßenquerschnitt auf ein erforderliches Maß auszubauen ist. Es ist der Ausbau in Varianten unter Berücksichtigung der vorhandenen Bestandfahrbahnen und der Gebietseingriffe zu untersuchen und ergänzend eine durchgehende Radverkehrsanlage vorzusehen. Bei der Straßenraumaufteilung ist zu untersuchen, wie die vorhandene Allee erhalten werden kann. Ebenso sind für die Straßenraumbegrünung, die Beschattung der Fahrbahn, den Windschutz entlang der Radverkehrsanlage sowie für die Regenwasserbewirtschaftung die entsprechenden Flächen bei der Dimensionierung und Aufteilung des Straßenraums zu untersuchen.

Verkehrsbelastung:

Der aktuell höchstbelastete Abschnitt ist der Bereich zwischen Poststraße und Hugo-Junkers-Straße mit ungefähr 17.850 Kfz/24h und 3.550 LKW/24h. In Folge der angestrebten Gebietsentwicklungen werden diese Verkehrszahlen weiter steigen, und sind im Zuge der Planung fortzuschreiben.

Unmittelbarer Untersuchungsbereich/Planungsbereich:

Der Untersuchungsraum wird begrenzt durch den Flughafen im Westen, die B 6 Schkeuditz/ Leipzig im Süden sowie durch den Verlauf der S 8 von der B 6 bis zur Poststraße im Osten und im Norden das nördliche Gewerbe der Poststraße.

Innerhalb des Untersuchungsbereiches ist der Ausbau des bestehenden Knotenpunktes Gesnerstraße entsprechend den künftigen Anforderungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist die bestehende Anbindung des B-Plan-Gebietes 383 östlich der Radefelder Allee sowie eine weitere Anbindung des Porsche-Mitarbeiterparkplatzes an die Radefelder Allee entsprechend mit zu betrachten. Das B-Plan-Gebiet 422 westlich der Radefelder Allee soll ebenfalls über zwei Knotenpunkte mit der Radefelder Allee verknüpft werden. Zum einen soll der bestehende Knotenpunkt der Radefelder Allee mit der Gesnerstraße genutzt werden, zum anderen erfolgt die zusätzliche Anbindung einer Erschließungsstraße an den Knotenpunkt des B-Planes 383.

Querschnittsgestaltung:

Grundlagen der Querschnittsgestaltung stellen die Technischen Regelwerke der FGSV dar. ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, H RSV – Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten,

RAL – Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
ESG – Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung
E Klima 2022 – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung der freien Strecke hat ergeben, dass die Radefelder Allee für die angestrebte Verkehrsqualität derzeit nicht ausreichend dimensioniert ist. Der für die S 8 Radefelder Allee erforderliche Straßenquerschnitt ist auf die Besonderheiten vor Ort anzupassen. So ist z. B. auf die Einordnung der Medien entlang der S 8 sowie des gemeinsamen Geh- und Radweges, zukünftige Radvorrangroute, zu achten.

Investitionskosten:

Die Gesamtplanungskosten werden auf 3,75 Mio. EUR (brutto) geschätzt.
Die Bauinvestitionskosten werden zum jetzigen Zeitpunkt mit ca. 18,1 Mio. EUR (brutto) geschätzt.
Es ist vorgesehen die Finanzierung aus Mitteln des Freistaats Sachsen, des Bundes und Eigenmitteln der Stadt Leipzig abzudecken.

Umwelt:

Der Planungsraum der S 8 tangiert keine Schutzgebiete i.S. des Bundesnaturschutzgesetzes und des EU Schutzgebietssystems NATURA 2000. Auch sind Wasserschutz- und Bodenschutzgebiete nicht anzutreffen. Die bereits vorhandene Trasse tangiert ausschließlich Gewerbe- und Industriestandorte. Wohnbebauung befindet sich erst nördlich der BAB 14 in weiter Entfernung.

Gemäß Gesetz über die UVPG (2010/2023) sowie dem Gesetz der Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen (SächsUVPG – 2007/2019) besteht für die Straßenbaumaßnahme keine UVP Pflicht.

Im Planungsprozess werden die Ziele der Verkehrsorganisation mit den Belangen der Umwelt und des Klimas abgewogen. Im Übergang zum Landschaftsraum trägt die Bearbeitung von Fragen zum Vegetationserhalt, der Versiegelung, Beschattung, der Regenwasserbewirtschaftung etc. dazu bei, im Ergebnis eine Verkehrslösung zu erarbeiten, die dem Erhalt und der Verbesserung der Umweltqualität Rechnung trägt.

Grunderwerb:

Für die Baumaßnahme wird Grunderwerb von Flächen Dritter erforderlich.

Straßenbegleitgrün / Entwässerung:

Im Zuge der Planung ist zu untersuchen, wie die Regenwasserbewirtschaftung sowie zusätzliches Straßenbegleitgrün umgesetzt werden kann.

Baurecht:

Für die Maßnahme ist ein Planfeststellungsverfahren für die Verkehrsanlagen erforderlich. Es wird im Weiteren noch untersucht, ob ein planfeststellungersetzender B-Plan Zeitersparnisse mit sich bringen kann.

3. Zeitplan

Beginn VgV-Verfahren zur Vergabe der Planungsleistungen	II. Quartal 2024
Beginn der Voruntersuchung	III. Quartal 2024
Fertigstellung Voruntersuchung	III. Quartal 2025

Eine Realisierung der Verkehrsbaumaßnahme ist ab dem Jahr 2031 geplant.

4. Finanzen und Personal (Details)

Im Haushalt wirksam	von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt				Erträge
				Aufwendungen

Finanzhaushalt	Einzahlungen	2025	394.950	7.0002603.705
		2027	120.000	
	Auszahlungen	2025	639.000	7.0002603.700
		2026	881.400	
		2027	857.600	
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			
Auswirkungen auf den Stellenplan (wenn ja, nachfolgend angegeben)				
Geplante Stellenerweiterung:		Vorgesehener Stellenabbau:		

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, siehe Anlage zur Begründung

Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass sich die Bruttokosten für die Gesamtplanung auf ca. 3,75 Mio EUR belaufen werden.

Darstellung finanzielle Auswirkungen für Haushalt 2025/2026 und 2027, Lph 1-4, HOAI

	2025	2026	2027	Summe
Auszahlungen Lph 1-2 7.0002603.700	639.000 €	200.000 €	-	839.000 €
Auszahlungen Lph 3-4 7.0002603.700	-	681.400 €	857.600	1.539.000 €
Gesamt Ausgabe				2.378.000 €
Einzahlungen 7.0002603.705	394.950 €		120.000 €	514.950 €
städtischer Anteil				1.863.050 €

5. Klimawirkung (Details)

Die vorgeschlagene Maßnahme

mindert den Ausstoß von Treibhausgasemissionen ja nein

fördert die Erzeugung von erneuerbarer Energie ja nein

Fördert die Anpassung an den Klimawandel (bspw. Hitzeschutz durch Entsiegelung) ja nein

6. Auswirkung auf bezahlbares Wohnen (Details)

Eine Auswirkung auf bezahlbares Wohnen ist nicht zu erwarten.

7. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt geplant nicht nötig

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt über die Vorstellung der Vorlagen in den betroffenen Stadtbezirksbeiräten. Des Weiteren werden vor Maßnahmenumsetzungen Informationen zu

geplanten Bauzeiten, Verkehrseinschränkungen usw. veröffentlicht.

8. Beteiligung der Ausschüsse

Mit Planungsfortschritt wird im Ortschaftsrat, Stadtbezirksbeirat sowie den einschlägigen Ausschüssen informiert.

9. Folgen bei Nichtbeschluss

Langfristig ist die Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit für die Radefelder Allee S 8 nicht gegeben und damit die gewerbliche Entwicklung im Leipziger Nordraum erschwert. Die Planung ist Voraussetzung für den Satzungsbeschluss zum B-Plan 422.

Anlage/n

Keine