



## Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-07613

Status: öffentlich

Eingereicht von:  
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:  
**Vorplanung Komplexmaßnahme Prager Straße von An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung Dienstberatung des Oberbürgermeisters SBB Südost FA Stadtentwicklung und Bau Ratsversammlung	14.12.2022	Vorberatung Bestätigung Anhörung Vorberatung Beschlussfassung

## Beschlussvorschlag

Die Ratsversammlung beschließt die Vorzugsvariante der Vorplanung als Grundlage für die Weiterführung der Planung.

## Räumlicher Bezug

Leipzig-Südost, Ortsteil Probstheida

## Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften     Stadtratsbeschluss     Verwaltungshandeln

Sonstiges:

Die Vorplanung umfasst den Ausbau der Prager Straße im Abschnitt von An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei. In diesem Abschnitt soll der Gleismittenabstand der Straßenbahn auf 2,80 m aufgeweitet und damit der Einsatz 2,40 m breiter Wagenzüge für die Stadtbahnlinie 15 ermöglicht werden. Der Baubereich schließt die Lücke zwischen den angrenzenden, bereits gleisachsaufgeweiteten Bereichen. Außerdem sollen beidseitig Radverkehrsanlagen und Gehwege mit entsprechenden Regelbreiten sowie der vorhandene Alleebaumbestand berücksichtigt werden.

Daraus resultierte die Notwendigkeit, den gesamten Straßenraum in Varianten zu betrachten. Die Entscheidung zur Vorzugsvariante der Vorplanung bildet damit die Grundlage zur weiteren Vorbereitung und Umsetzung der Baumaßnahme. Der Ausbau der Straßenbahnbetriebsanlagen erfolgt durch die LVB, der anschließende Ausbau der Straßenverkehrsanlagen durch die Stadt.

## Finanzielle Auswirkungen

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

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

Die Beschlussvorlage hat noch keine direkten finanziellen Auswirkungen. Mit dem Beschluss der Vorzugsvariante soll die Grundlage für die Weiterführung der Planung geschaffen werden.

# 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
- 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 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"/>		<input type="checkbox"/>	nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung		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: Kapitel 2
- 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 Komplexmaßnahme ist in der "Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig - Rahmenplan zur Umsetzung (Beschluss RV VII-DS-00547-NF-01)" in der Maßnahmenliste II-10a "Komplexmaßnahmen VTA - L-Gruppe und weitere Maßnahmen der LVB" unter der

Nummer I-19 Prager Straße (An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei) mit vsl. Bau im Jahr 2024-2025 enthalten. Mit der Realisierung der Komplexbaumaßnahme wird ein wichtiger Beitrag zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität geleistet.

Im Beschluss zum Nahverkehrsplan (NVP) vom 18.12.2019 (Ratsversammlung, Vorlage DS-VI-08001 zur 2. Fortschreibung) ist die Prager Straße zwischen Südfriedhof und An der Tabaksmühle mit der Umsetzungspriorität 2019 - 2024 in Tabelle 16, Maßnahme Nr. 22 für Gleiserneuerung mit Achsaufweitung sowie barrierefreier Haltestellenausbau enthalten.

Die Maßnahme berücksichtigt lt. NVP:

- Aufweitung Gleisachsabstand für 2,40 m breite Wagenzüge gemäß Mindeststandard M 13
- Schaffung barrierefreier Haltestellen gemäß Mindeststandard M 16 einschl. Beachtung Anforderungen Barrierefreiheit gem. M 14

Der Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 (RB V-1261/12 vom 20.06.2012) und die Vorlage Hauptnetz Rad (VI-Ifo-08223) weisen im Planungsgebiet die Prager Straße als IR III (innergemeindliche Hauptradverbindung) im Hauptnetz Rad für den Alltagsradverkehr gemäß der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) aus.

Entsprechend Lärmaktionsplan (1. Fortschreibung gem. VI-Ifo-06495-DS-02 vom 29.04.2020, 2. Fortschreibung im Entwurf) sind Lärminderungsmaßnahmen durch die Stärkung des Umweltverbundes (Verbesserung der Bedingungen für den Straßenbahn- und Busverkehr) zu erzielen. Zusätzlich ist für die Prager Straße der Einbau von Rasengleis zu prüfen.

#### **IV. Sachverhalt**

##### **1. Anlass**

Anlass für den Ausbau der Prager Straße ist die Mobilitätsstrategie 2030. Die Komplexmaßnahme ist im Rahmenplan zur Umsetzung in der Maßnahmenliste II-10a "Komplexmaßnahmen VTA - L-Gruppe und weitere Maßnahmen der LVB" unter der Nummer I-19 Prager Straße (An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei) enthalten. Der Planungsbeschluss für die Maßnahme liegt damit vor.

Zudem wird der Beschluss zu VI-A-06162-NF-02 "Verbesserung der Radwegesituation Prager Straße" umgesetzt.

##### Planungsgrundlagen

Im Beschluss zum Nahverkehrsplan (NVP) ist die Prager Straße zwischen Südfriedhof und An der Tabaksmühle mit der Umsetzungspriorität 2019 - 2024 in Tabelle 16, Maßnahme Nr. 22 für Gleiserneuerung mit Achsaufweitung sowie barrierefreier Haltestellenausbau enthalten.

Im „Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum sind u. a. die Gleisachsenaufweitungen auf 2,40 m und die entsprechende Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs verankert.

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept „Leipzig 2030“ (INSEK) sind im Fachkonzept Nachhaltige Mobilität der ÖPNV und die grundsätzlichen Vorgaben für die unterschiedlichen Verkehrsarten in den einzelnen Maßnahmebündeln fixiert.

Entsprechend Lärmaktionsplan sind Lärminderungsmaßnahmen durch die Stärkung des Umweltverbundes (Verbesserung der Bedingungen für den Straßenbahnverkehr, Einrichtung von Rasengleis) zu erzielen sowie die Maßnahme M 15 (Herstellung von Radverkehrsanlagen) zu berücksichtigen.

Entsprechend Luftreinhalteplan sind die Maßnahmen B11 Erhöhung der Fahrgastzahlen des

ÖPNV, B 19 Verbesserung der Querbarkeit von verkehrsreichen Straßen und B 33 Pflanzung von 1000 zusätzlichen Straßenbäumen pro Jahr zur Verringerung der Schadstoffbelastung bei der Planung zu beachten.

Das Sofortmaßnahmenprogramm zum Klimanotstand 2020 und die darin verankerten Handlungsschwerpunkte bei der Klimawandelanpassung Nachhaltige Mobilität sind zu berücksichtigen.

#### weitere Planungsgrundlagen:

Entsprechend Regionalplan Westsachsen (Beschluss 08/2021) gibt es den grundsätzlichen Auftrag zur Sicherung der Mobilität für alle Einwohner mit einer differenzierten, bedarfsgerechten Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, auch für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr, und einer angepassten Angebotspolitik des ÖPNV.

Der Streckenabschnitt Prager Straße zwischen An der Tabaksmühle und Friedhofsgärtnerei ist Bestandteil des Stadtbahnprogramms aus dem Jahr 2003, welches nach Nachweis eines ausreichenden Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Gesamtheit aller betrachteten Abschnitte auf den Linien 7, 11 und 15 in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen wurde und nach Neubewertung des Stadtbahnprogrammes 2017-2019 die Beibehaltung des besonderen Bahnkörpers als wesentliches Kriterium für einen störungsfreien Betrieb beinhaltet.

Die aus dem Projekt „Mach's leiser“ des Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. zur Lärmaktionsplanung in Leipzig-Stötteritz mit Anwohnenden entwickelten Maßnahmen 8, 30, 31 zur Lärmreduktion sowie zur Stärkung des Umweltverbundes, welche im Anschluss (teilweise) in das ExWoSt-Projekt „Aktiv mobil in Stötteritz“ überführt wurden, konnten im Rahmen dieser Maßnahme einbezogen werden.

## **2. Beschreibung der Maßnahme**

### **Einordnung und verkehrliche Funktion**

Die Prager Straße befindet sich im südöstlichen Teil von Leipzig. Sie verbindet als Staatsstraße S 38 und Hauptverkehrsstraße einschl. Straßenbahntrasse die südöstlichen Stadtteile und angrenzenden Gemeinden mit der Leipziger Innenstadt. Sie dient zudem als Autobahnzubringer zur A 38 über die Anschlussstelle Leipzig-Südost.

Die Planung umfasst den grundhaften Ausbau im Abschnitt von An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei auf einer Länge von ca. 1 km. In diesem Abschnitt soll der Gleismittenabstand als letzter Bereich in der Prager Straße ebenfalls auf 2,80 m aufgeweitet und damit der Einsatz 2,40 m breiter Wagenzüge für die Stadtbahnlinie 15 ermöglicht werden. Der Planungsabschnitt ist durch das Kulturdenkmal Völkerschlachtdenkmal und das Gartendenkmal Südfriedhof auf der Westseite geprägt. Auf der Ostseite grenzen einzelne Denkmalschutzobjekte sowie das Wasserwerk in seiner Gesamtheit als Baukulturdenkmal an. Weiterhin tangiert der Planungsabschnitt im südlichen Teil das Landschaftsschutzgebiet Freizeitpark Südost.

Der Straßenraum ist durch die Straßenbahn auf mittigem besonderem Bahnkörper, beidseitigen 2streifigen Fahrbahnen sowie Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer im Seitenraum mit Abgrenzung durch eine Baumallee (mit Grünstreifen) von der Fahrbahn, klar gegliedert. Der geradlinige Verlauf der Verkehrsanlage im Planungsabschnitt unterstützt die Integration des Straßenraumes in das gesamtstädtebauliche Bild, welches durch die angrenzenden Kulturdenkmäler und -objekte bestimmt wird. Der maximale Erhalt des bestehenden Straßenbildes in diesem sensiblen Bereich steht bei dem geplanten Ausbau neben den verkehrsplanerisch definierten Zielen als Planungsziel im Vordergrund.

Es ist im Bestand eine Straßenraumbestandbreite 26,50 m – ca. 28,10 m verfügbar. Der Planungsbereich im Bestand stellt sich zusammengefasst wie folgt dar:

- besonderer Bahnkörper, ohne Achsaufweitung = 2,56 m, vorhanden
- Straßenbahnhaltstellen barrierefrei (Sonderlösung), Bushaltstellen nicht barrierefrei
- stadtwärtig untermaßiger getrennter Geh- /Radweg
- landwärtig untermaßiger gemeinsamer Geh- /Radweg
- keine Park-/Andienmöglichkeiten
- beidseitige Baumstandorte im Grünstreifen
- Abschnittslänge ca. 1 km

### Einstufung im Straßennetz

Gemäß den Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN 08) ist die Prager Straße (S 38) in die Straßenkategorie HS III (regional, angebaute innergemeindliche Hauptverkehrsstraße) einzustufen. Als Staatsstraße S 38 und Hauptverkehrsstraße verbindet sie die südöstlichen Stadtteile und Gemeinden mit der Leipziger Innenstadt. Sie dient zudem als Autobahnzubringer zur A 38 über die Anschlussstelle Leipzig-Südost.

Die Prager Straße wird im Planungsabschnitt durch die Straßenbahnlinie 15 als auch teilweise die Linie 2, die Buslinie 76 (Probstheida – Herzzentrum) der LVB sowie die Buslinie 690 (Grimma – Leipzig) der Regionalbus Leipzig GmbH befahren. Die Buslinie 79 der LVB verkehrt im Teilabschnitt der Prager Straße südlich der Kommandant-Prendel-Allee.

Der Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 (RB V–1261/12 vom 20.06.2012) bzw. die Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplans (RVEP) (Beschluss RV VII-DS-00604-NF-01 vom 18.02.2021) und die Vorlage Hauptnetz Rad (VI-Ifo-08223) weisen im Planungsgebiet die Prager Straße als IR III (innergemeindliche Haupttradverbindung) im Hauptnetz Rad für den Alltagsradverkehr gemäß der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) aus.

### Verkehrsbelegung

Gegenwärtig weist die Prager Straße gemäß Zählung vom 09.07.2020 im Bestand Verkehrsbelastungen (DTV) von ca. 23.500 Kfz/Tag nördlich und ca. 27.700 Kfz/Tag südlich der Kommandant-Prendel-Allee auf. In der Prognose 2035 (unter Annahme einstreifiger Richtungsfahrbahnen) sind geringe Änderungen des DTV zu verzeichnen: ca. 21.200 Kfz/Tag nördlich und ca. 24.210 Kfz/Tag südlich der Kommandant-Prendel-Allee.

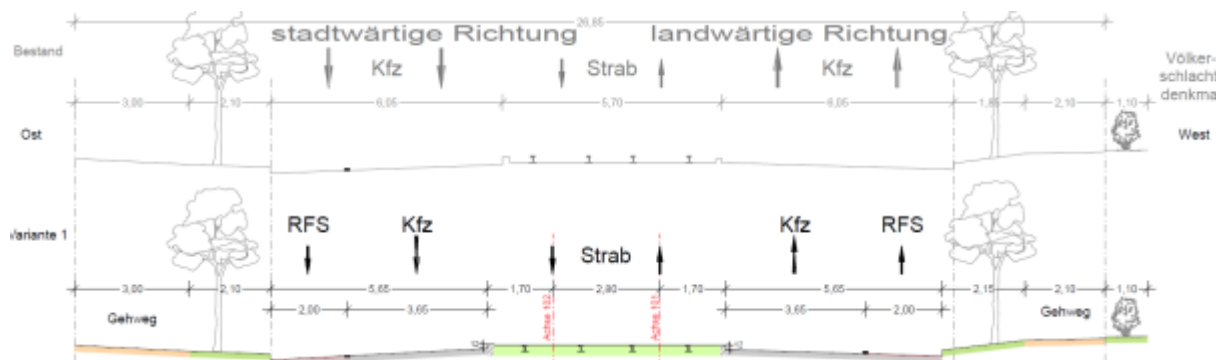
### **Inhalt der Voruntersuchung**

Es wurde in der Vorabwägung eine Variante ohne Ausbau der Straßenverkehrsanlagen untersucht. Dabei war lediglich der Gleisbau mit besonderem Bahnkörper ohne weiteren Straßenbau oder bauliche Anpassung vorgesehen. Bei Erhalt des 4streifigen Straßenquerschnitts wäre für den Radverkehr als mögliche Alternativroute die parallel verlaufende Naunhofer Straße als umzuwidmende Fahrradstraße in Betracht zu ziehen. Diese Variante wurde ausgeschlossen, da im nördlichen sowie südlichen Anschluss der Prager Straße bereits beidseitig Radverkehrsanlagen vorhanden sind und als zusätzliche Zielstellung bei der Planung der Gleisachsaufweitung in der Prager Straße eine durchgängige beidseitige Radverkehrsanlage zu realisieren sein soll. Ausgehend vom Planungsgrundsatz des Ausbaus im vorhandenen Straßenraum wurden dann 4 Varianten untersucht:

#### **Variante 1**

(Bahnkörper, 2 Fahrstreifen Kfz, beidseits Radfahrstreifen)

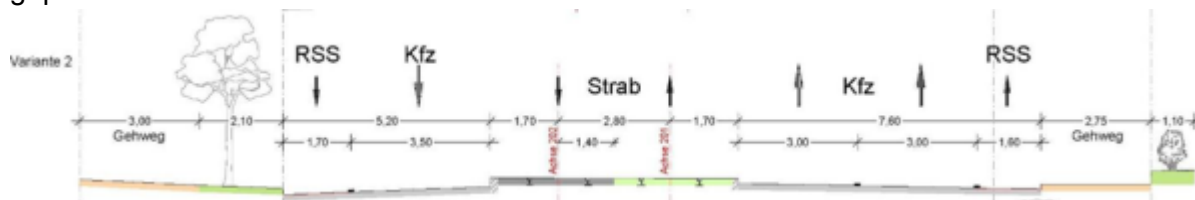
Bei Variante 1 erfolgt eine symmetrische Erweiterung des besonderen Bahnkörpers mit Gleismittenabstand auf 2,80 m, unter beidseitiger Inanspruchnahme einer Fahrspur der angrenzenden 2streifigen Fahrbahnen je Richtung. Dadurch werden die Breiten der Fahrbahnen auf 5,65 m und somit auf einen Fahrstreifen pro Richtung reduziert. Die Fahrbahn wird in einen 2,00 m breiten Radfahrstreifen und einen 3,65 m Kfz-Fahrstreifen unterteilt. Die vorhandene Baumallee bleibt erhalten. Die seitlich von der Fahrbahn abgesetzten Geh- und Radwege werden zu Gehwegen umgewidmet und dementsprechend gestaltet.



### Variante 2

(Bahnkörper, 3 Fahrstreifen Kfz, beidseits Radfahr- bzw. schutzstreifen)

Die Variante 2 geht vom Erhalt der Baumreihe auf der Ostseite und vollständigen Fällen der Baumreihe auf der Westseite sowie Entfall des Grünstreifens zur Verbreiterung der landwärtigen Fahrbahn aus. Damit wird landwärts Raum zur Anlage von 2 Kfz-Fahrstreifen mit einer Mindestbreite von je 3,0 m und für einen Radfahr- bzw. -schutzstreifen mit einer Breite von 1,60 m neben dem aufgeweiteten besonderen Bahnkörper geschaffen. Landwärts verbleibt eine Restbreite von 2,75 m für ein Gehweg und stadtwärts wird der bestehende Geh- und Radweg zum Gehweg umgewidmet und ein Radfahrstreifen in einer Breite 1,70 m geplant.

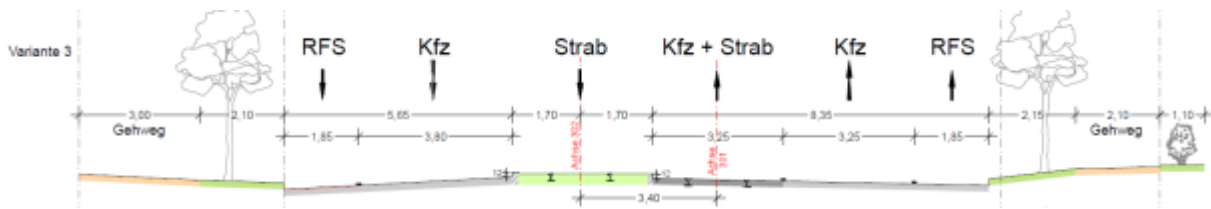


### Variante 3

(halbseitiger Bahnkörper, 3 Fahrstreifen Kfz, beidseits Radfahrstreifen)

Die Variante 3 geht von einem halbseitigen Rückbau des vorhandenen besonderen Bahnkörpers aus. Während stadtwärts eine bauliche Separierung der Gleisanlagen auch weiterhin vorgesehen ist, erfolgt landwärts die Mitnutzung des Gleisbereichs durch den Kfz-Verkehr. Dementsprechend wird der Gleismittenabstand angepasst. Durch Teilüberlagerung der Verkehrsräume der Straßenbahn mit dem des MIV können 2 Fahrstreifen und ein Radfahrstreifen landwärts im vorhandenen Straßenraum angelegt werden. In stadtwärtiger Richtung entspricht diese Variante der Variante 1 (3,40 m besonderer Bahnkörper und 5,65 m Fahrbahn geteilt in Radfahrstreifen und einen Kfz-Fahrstreifen). Die bestehenden beidseitigen Geh- und Radwege werden zu Gehwegen analog Variante 1 umgewidmet, die Baumallee bleibt erhalten.

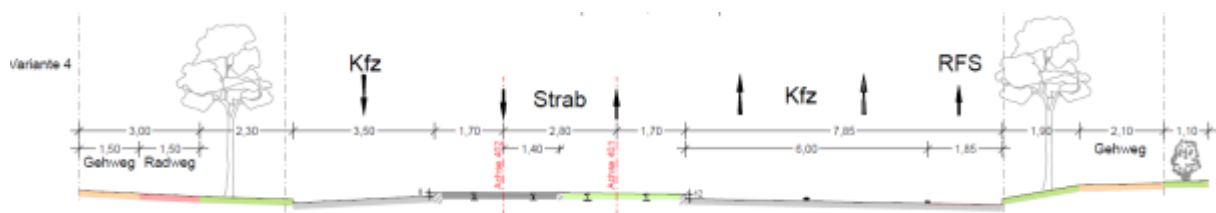




#### Variante 4

(Bahnkörper, 3 Fahrstreifen Kfz, landwärts Radfahrstreifen)

Um bei dieser Variante Raum für eine 2streifige Fahrbahn und Radfahrstreifen landwärts neben einem besonderen Bahnkörper zu schaffen, muss die gesamte Straßenbahntrasse nach Osten verschoben werden, so dass ein 3,5 m breiter Kfz-Fahrstreifen stadtwärts vorgesehen werden kann. Die Einordnung eines Radfahrstreifens in stadtwärtiger Richtung muss bei dieser Variante entfallen. Der Radverkehr wird analog Bestand auf dem bestehenden abgesetzten Geh-/und Radweg geführt. Die vorhandenen Geh- und Radwegbreiten bleiben erhalten. Das stadtwärtige Gleis muss eingedeckt werden, um die Überfahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge und im Havariefall zu ermöglichen. Landwärts wird eine 2streifige Fahrbahn mit einer Mindestbreite von 6,00 m neben einem 1,85 m breiten Radfahrstreifen geplant. Der bestehende landwärtige kombinierte Geh- /Radweg wird zu einem Gehweg umgewidmet. Die Baumreihen bleiben, bis auf die notwendige Aufweitung in der Knotenpunktabfahrt Prager Straße/An der Tabaksmühle, erhalten.



#### Haltestellen im Planungsbereich

Während die Haltestelle Völkerschlachtdenkmal als vorhandene Inselhaltestelle unverändert nördlich an den Planungsbereich angrenzt, wurden für die notwendige Umgestaltung der Haltestelle Südfriedhof unterschiedliche Varianten betrachtet:

- Variante gemeinsame Haltestelle Strab/Bus (überfahrbares Kap):
- Variante Buskap am Fahrbahnrand getrennt bzw. gemeinsam im Bereich der Straßenbahnhaltestelle
- Variante Buskap am Fahrbahnrand mit angehobener Radfahrbahn

Unter Beachtung des jeweils barrierefreien Ausbaues wurden hierzu die unterschiedlichen Haltestellenvarianten unter den folgenden Gesichtspunkten eingeschätzt und im Rahmen der Planung eingearbeitet:

- Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit der Haltestellen und Zustiege zu den Fahrzeugen,
- Wegelängen, Erreichbarkeit
- Möglichkeit der Haltestellenbedienung, gegenseitige Behinderungen zwischen Straßenbahn und Bus, Nutzung/Anmeldemöglichkeiten durch betriebsfremde Busse
- Signalisierungs- und Anforderungsmöglichkeiten für die Freigabe bzw. Sicherung des Fahrgastwechsels
- Flächenbedarf, Berücksichtigung von Schleppkurven/Lichtraum zu entgegenkommender

- Straßenbahn erfordert eine größere Breitenentwicklung (Gleismittenabstände)
- Eingriff in den Baumbestand
- Verkehrsablauf und Gleistrassierung
- Förderfähigkeit und Finanzierung

### **Variantenbeurteilung (Voruntersuchung)**

Die Vorabwägung zeigte, dass die Variante 2 aus denkmalpflegerischen, städtebaulichen und umweltrelevanten Aspekten gegenüber den anderen Varianten nicht genehmigungsfähig ist. Die Baumreihe auf der Westseite einschließlich des Grünstreifens müsste zur Verbreiterung der Fahrbahn vollständig (85 Bäume) entfallen. Das würde eine starke Beeinträchtigung des angrenzenden Kulturdenkmals Völkerschlachtdenkmal und des Gartendenkmals Südfriedhof durch den verlorenen Alleecharakter darstellen. Eine Ersatzpflanzung vor Ort wäre auf Grund des entfallenden Grünstreifens nicht möglich. Die Variante 2 wurde daher nicht weiter vertieft.

Ergänzend zu den Grundvarianten wurden als Planungsansätze weitere Details erarbeitet, um eine entsprechende Beurteilung vornehmen zu können:

- Querschnitt/Verkehrsführung landwärts nach An der Tabaksmühle als Kombination Variante 1 mit Variante 3 (tw. Mitbenutzung des Gleiskörpers durch Kfz) als Var. 1a
- Berücksichtigung einer veränderten Radverkehrsführung Ludolf- Colditz-Straße mit entsprechender Anbindung am Knotenpunkt (als Zweirichtungsverkehr Rad)

Die Abwägungskriterien wurden in der Voruntersuchung in folgende Hauptkategorien (Cluster) mit einer entsprechenden Wichtung innerhalb der Gesamtgewichtung (100%) aufgeteilt und für die jeweilige Variante ermittelt:

- *entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung der gesamten Verkehrsanlage:*

Diese beinhaltet die Beurteilung der Trassierung, der Aufteilung und Gestaltung des Querschnittes, der Separierung der verschiedenen Verkehrsarten (ÖPNV-MIV), möglicher Unterbindung von Abbiegebeziehungen, Ermöglichen von Querungsmöglichkeiten und der Barrierefreiheit.

In dieser Hauptkategorie schneidet am besten die Variante 1 ab. Variante 4 wird auf Grund der Verschlechterung der Trassierung durch Versetzung der Gleise nach Osten hinter Variante 1 eingestuft. Die Variante 3 ist bedingt durch den halbseitigen Rückbau des besonderen Bahnkörpers am schlechtesten bewertet.

- *verkehrliche Wirkung:*

Diese Hauptkategorie wird in die 2 Unterkategorien Straßenverkehrsanlagen (Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte gem. Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), Radverkehr, Fußverkehr) und Straßenbahnbetriebsanlagen (ÖPNV-Beschleunigung, Vermeidung von Konflikt mit MIV, Fahrgastkomfort) unterteilt.

In den kurzen Zeiträumen der morgendlichen bzw. nachmittäglichen Spitzenbelastung des Verkehrs kann es bei beiden Knotenpunkten zu Rückstauerscheinungen in den einzelnen Zufahrten für den MIV bzw. zu Behinderungen des ÖPNV je nach Variante bei gemeinsamer Verkehrsführung kommen. Außerhalb der Spitzenstunden ist eine Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufes gewährleistet.

Die Variante 1 schneidet in der Hauptkategorie am besten und mit einem positiven Gesamtwert der Hauptkategorie ab, während Variante 4 (eine leichtere) und Variante 3 (eine deutlichere) Verschlechterung darstellen.

- *stadtgestalterische Wirkung:*

Diese schließt die Integration der Verkehrsanlage in die bestehende Umgebung,

Berücksichtigung des Denkmalschutzes, Ausführung der Fahrleitung und mögliche Kombination mit Straßenbeleuchtung, Gestaltung der Seitenräume für Fußgänger und Aufwertung der Aufenthaltsqualität, Grüngestaltung und Baumpflanzung ein.

Bei dieser Hauptkategorie schneidet am besten die Variante 1 ab, knapp dahinter wird die Variante 3 eingestuft. Am schlechtesten wird die Variante 4 bewertet, es tritt hier sogar eine Verschlechterung gegenüber dem Bestand ein.

- *Umweltverträglichkeit:*

Diese Hauptkategorie berücksichtigt bei der Bewertung den Eingriff in Schutzgüter, die Flächenversiegelung, die Baumbilanz, die Lärm- und Schadstoffbelastung sowie die Einordnung von Rasengleis.

Die Unterkategorie Lärm- und Schadstoffbelastung wird bei allen Varianten auf Grund der selben Fahrstreifenreduzierung gleich bewertet, es tritt jeweils eine leichte Verschlechterung gegenüber dem Bestand ein. (Hier erfolgt eine Vertiefung in der weiteren Planung über ein Schall- und ggf. ein Luftschadstoffgutachten). Differenziert wird weiter hinsichtlich des Umfangs von lärmminderndem Rasengleis für den Bahnkörper.

Bei dieser Hauptkategorie schneidet die Variante 1 am besten, die Variante 4 am schlechtesten ab, insbesondere durch die schlechteste Baumbilanz und maximale Flächenversiegelung.

- *Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit:*

Diese Hauptkategorie berücksichtigt die Gesamtkosten, Förderfähigkeit, möglichen Einfluss Dritter auf das Baurechtsverfahren, ggf. Grunderwerb und dessen Verfügbarkeit.

Da bei allen Varianten der Ausbau im vorhandenen Straßenraum erfolgt, ist kein Grunderwerb erforderlich.

Auch in dieser Hauptkategorie ist die Variante 1 mit den geringsten Investitionskosten und maximal möglicher Förderfähigkeit als beste Variante zu bewerten. Die Förderfähigkeit der Variante 3 ist bedingt durch den Entfall des landwärtigen besonderen Bahnkörpers nicht ohne weiteres garantiert, es besteht nach Aussagen der LVB die Gefahr der Rückzahlung von Fördergeldern durch den Rückbau eines einseitigen besonderen Bahnkörpers. Sie wird hier als schlechteste Variante bewertet.

**Aus der Abwägungsmatrix (vgl. Anlage) ergibt sich folgende Rangfolge der Varianten:**

1. Variante 1 mit einer bemerkenswerten Verbesserung gegenüber Bestandsanlage (Gesamtbewertung des Nutzens 0,40)
2. Variante 4 mit dem Bestand angenäherten Verhältnissen und keiner Verbesserung des Nutzens (Gesamtbewertung -0,12)
3. Variante 3 mit einer bemerkenswerten Verschlechterung gegenüber Bestandsanlage insbesondere für den ÖPNV (Gesamtbewertung -0,32)

**Die Variante 1 stellt damit in fast allen Kriterien - bis auf die trotzdem nachgewiesene Leistungsfähigkeit - die beste Variante und auch eine Verbesserung gegenüber dem Bestand dar.** Die Reduzierung der Anzahl der landwärtigen Fahrstreifen gegenüber Variante 3 und 4 auf einen Fahrstreifen und damit verbundene Verschlechterung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) am Knotenpunkt An der Tabaksmühle bzw. Kommandant-Prendel-Allee kann bei Gesamtbetrachtung aller Bewertungskriterien hingenommen werden.

**Vorzugsvariante: Variante 1b (Mitbau)**

Im Rahmen der Beurteilung durch die Verwaltung wurde die Variante 1 dann als Grundlage weitergeführt und angepasst, weshalb hier nun als Bezeichnung Variante 1b (Mitbau) benutzt wird.

Mit der symmetrischen Gleisachsaufweitung der Variante 1 ergibt sich eine Verbreiterung des Bahnkörpers in die angrenzenden Fahrstreifen und beidseitig ist die Herstellung von Radfahrstreifen im heutigen äußeren Fahrbahnbereich vorgesehen. Auf Grund des vorhandenen Zustandes und der abgefragten Maßnahmen der Versorgungsunternehmen wird nicht im gesamten Planungsbereich ein grundhafter Ausbau der Fahrbahn notwendig, so dass eine Reduzierung des städtischen Bauumfangs erfolgen konnte. So wird nur in den unumgänglichen Bereichen ein grundhafter Ausbau der Verkehrsanlage berücksichtigt, für einen großen Teil der Fahrbahnen ist stattdessen eine Deckensanierung ausreichend.

Für die Richtungsfahrbahnen ergibt sich der Querschnitt mit je einem Fahrstreifen für Kfz sowie einem Radfahrstreifen als Markierung. Dies reduziert auch die Eingriffe in den Wurzelraum der Baumstandorte, da die vorhandenen Bordlagen erhalten und bauliche Eingriffe reduziert werden. Die heutigen Geh-/Radwege verbleiben im Wesentlichen analog zum Bestand und können hinter der Baumreihe künftig als reine Gehwege genutzt werden, die entsprechenden baulichen Anpassungen, Gehwegüberfahrten und Gestaltung der Einmündungen wurden in die Planung aufgenommen.

Insgesamt erfolgte eine weitere Bearbeitung der Planung, so dass Details angepasst und die Variante 1 ergänzt wurde. Eine ergänzende verkehrssicherheitstechnische Beurteilung wurde zur Festlegung der Haltestellenlage Südfriedhof berücksichtigt.

**Somit wird die Variante 1b (Mitbau) für die weitere Vorbereitung der Maßnahme vorgeschlagen.** Gegenüber der Vorplanung (Variante 1) wurden bereits folgende Ergänzungen eingearbeitet (Lageplan siehe Anlage):

Knotenpunkt Prager Straße/An der Tabaksmühle/L.-Colditz-Straße (landwärts)

- Ergänzung der Planung für die bauliche Anpassung der landwärtigen Zufahrt Prager Straße (für die Weiterführung des Querschnittes gemäß Variante 1) durch Rückbau 1x Fahrstreifen geradeaus
- Berücksichtigung Bushaltestelle als Buskap am Fahrbahnrand barrierefrei
- Radverkehrsführung erfolgt bordnah durch den Bushaltestellenbereich in die Knotenpunktzufahrt auf den weiterführenden Radfahrstreifen
- Anpassung des Aufstellbereiches Radverkehr An der Tabaksmühle/südwestliche Bordführung
- Änderung der Zufahrt An der Tabaksmühle (je 1 Fahrstreifen links, gerade, rechts) zur Umsetzung der Radverkehrsführung in beide Richtungen der L.-Colditz-Straße

Knotenpunkt Prager Straße/An der Tabaksmühle/ L.-Colditz-Straße (stadtwärts)

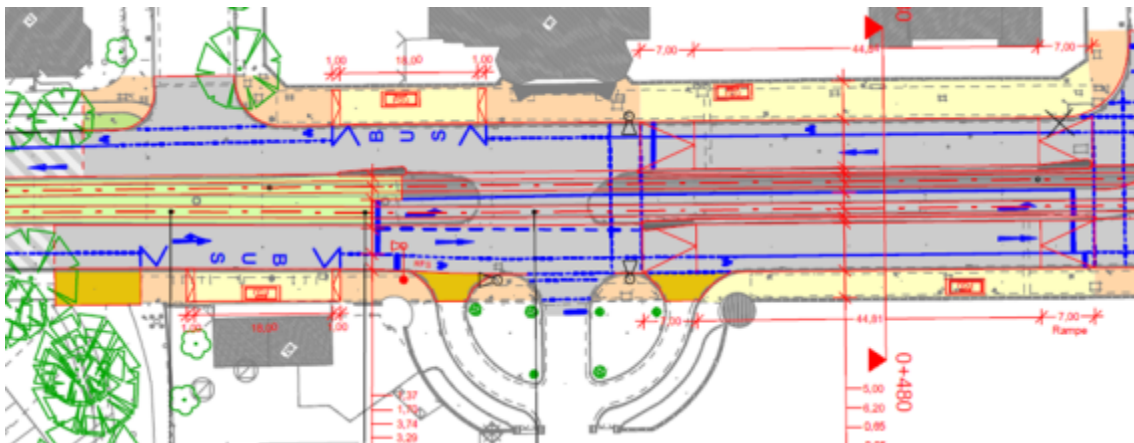
- Berücksichtigung der stadtwärtigen Bushaltestelle barrierefrei als Buskap (Beibehalt der vorhandenen Knotenpunktzufahrt)
- Verkehrsführung linksabbiegende Radfahrer (von An der Tabaksmühle i. R. Stadt) indirekt wird aufgenommen
- Zufahrt L.-Colditz-Straße: künftiger Radverkehr in Gegenrichtung der L.-Colditz-Straße wird berücksichtigt und entsprechend in den Knotenpunkt eingebunden (damit entfällt gleichzeitig 1 Kfz-Fahrstreifen i. R. Stötteritz von An der Tabaksmühle ankommend)



Auszug Voruntersuchung Bereich Knotenpunkt, Lageplan Variante 1b (Mitbau) (Stand 06/2022) EIBS GmbH

### Haltestelle Südfriedhof

- Straßenbahnhaltestellen als überfahrbares Kap- und Bushaltestellen als Kap am Fahrbahnrand jeweils barrierefrei getrennt angeordnet
- Anpassung des Bahnkörperbereiches für die Haltestelle/Bahnkörper mit Linksabbieger auf dem Gleis



Auszug Voruntersuchung Bereich Haltestelle, Lageplan Variante 1b (Mitbau) (Stand 06/2022) EIBS GmbH

### Knotenpunkt Prager Straße/Kommandant-Prendel-Allee

- Berücksichtigung des landwärtigen Radverkehrs als Linksabbieger in die K.-Prendel-Allee (indirekt mit Aufstellfläche)

### Bauende

- Trassierung der Übergänge von Radweg auf Radfahrstreifen optimiert

### Planung von LSA, Fahrleitung, Beleuchtung, Ausstattung

Für die Lichtsignalanlagen einschl. der signaltechnischen Absicherung der Haltestellen erfolgt die entsprechende Anpassung entsprechend der Vorzugsvariante.

Die zur Vorplanung entsprechend erstellten Leistungsfähigkeitsnachweise wurden für die Vorzugsvariante mit aktualisierter Prognose 2035 überprüft. Der Knotenpunkt Prager Straße/An der Tabaksmühle/L.-Colditz-Straße kann für die Spitzenstunde in den Zufahrten mit QSV D nachgewiesen werden, für den Knotenpunkt Prager Straße/Kommandant-Prendel-Allee ergibt sich für den Fahrstreifen stadtwärtige Richtung eine QSV E mit

entsprechenden Rückstaulängen.

Auf Grund der veränderten Querschnittsgestaltung ergibt sich jedoch die Notwendigkeit, für die Unterhaltung und Wartung der LSA im Bereich der Steuergeräte eine Andienung / Aufstellung von Kfz zu gewährleisten. Dies wird in der weiteren Planung präzisiert.

Die vorhandene Fahrleitung ist aufgrund der Gleiserneuerung einschl. der Änderung der Gleislage sowie des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle anzupassen bzw. zu erneuern. Grundsätzlich ist von einem Erhalt der vorhandenen Maststandorte auszugehen.

Die Anlagen der Straßenbeleuchtung sind in der weiteren Planung entsprechend zu überprüfen, einschließlich der Umstellung auf LED.

In der Vorplanung wurde für die Ausstattung der Haltestellen zunächst als Regellösung neben der Einordnung eines Fahrgastunterstandes, Sitzgelegenheit/-gruppe und ein Papierkorb berücksichtigt. Vorhandene Fahrradbügel sind in der weiteren Planung ggf. neu einzuordnen und unter Beachtung notwendiger Durchgangsbreiten nach Möglichkeit zu ergänzen.

### Grünplanung

Die vorhandenen Straßenbäume der Baumallee werden erhalten. Zur Umsetzung der Vorzugsvariante 1b sind im Bereich Knoten Prager Straße/Kommandant-Prendel-Allee durch eine notwendige Bordlageänderung 5 Bestandsbäume zu fällen. Es ist eine Ersatzpflanzung von 5 Bäumen unter Beachtung der neuen Bordlage geplant. Die bestehenden Baumstandorte befinden sich in Grünstreifen, die Versickerung des Regenwassers der Gehwege kann damit in den Grünflächen erfolgen.

Das derzeit offene Schottergleis der Straßenbahn wird künftig als Rasengleis im maximal möglichen Umfang vorgesehen. Durch die Bahnkörperverbreiterung auf Grund der Achsaufweitung reduziert sich die versiegelte Fahrbahnfläche.

### Klimawirkung

Es wird auf die Beschreibung im Kap. Variantenbeurteilung verwiesen. Entsprechend der Verkehrsprognose 2035 wird es nicht zu einer Vergrößerung der Verkehrsmengen im Planungsabschnitt bei einer Umsetzung der Planung kommen. Die prognostizierte Verkehrsbelastung für 2035 weist gegenüber dem Bestand eine Verringerung der Verkehrsbelegung auf. Insofern ist nicht mit einer Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu rechnen. Die Lärm- und Schadstoffbelastung wurde bei allen Varianten auf Grund der Fahrstreifenreduzierung gleich bewertet.

Für eine Verbesserung der Luftqualität und insbesondere des Mikroklimas ist neben der o. g. Einordnung von Rasengleis vor allem der Erhalt der Baumallee von wesentlicher Bedeutung.

Entscheidend hinsichtlich der Klimawirkung ist bei dieser Verkehrsbaumaßnahme die Förderung des Umweltverbundes durch eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch die Beschleunigung der Straßenbahn (besonderer Bahnkörper, LSA-Steuerung) mit der Einordnung von behindertengerechten Haltestellen, der konsequenten Berücksichtigung von aktiver Mobilität durch durchgängige Radverkehrsanlagen und breitere Gehwege bei Erhalt der vorhandenen Baumallee zu beurteilen.

Die Einordnung einer offenen Straßenentwässerung im Zuge der Prager Straße ist aufgrund

des Straßenraumkorridors und unter Berücksichtigung der vielfältigen Anforderungen an die Verkehrsanlage nicht umsetzbar. Es sind jedoch Grünstreifen vorhanden, welche ebenso wie die angrenzenden Grün- und Parkflächen Oberflächenwasser direkt aufnehmen können. Eine Entsiegelung der Fahrbahnen wird in geringem Umfang durch die geplante Bahnkörpergestaltung ermöglicht.

### Stellflächenbilanz

Im Bestand sind im Planungsbereich keine Stellflächen vorhanden, so dass hierbei keine Veränderungen gegeben sind.

### Grunderwerb

Es sind keine Eingriffe in Grundstücke zu verzeichnen.

### Versorgungsunternehmen

Die Versorgungsträger wurden in im Rahmen der Planungen beteiligt, es liegen entsprechende Stellungnahmen vor und sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Im Wesentlichen betrifft dies notwendige Folgemaßnahmen. Im Detail wird diese Thematik in den folgenden Planungsphasen bearbeitet und abgestimmt. Das Vorhaben wurde in der städtischen Steuerungsgruppe Infrastruktur als Komplexmaßnahme zwischen Stadt, LVB GmbH und der L-Gruppe abgestimmt.

## **3. Realisierungs- / Zeithorizont**

### bisheriger Verfahrens- und Planungsablauf

- Grundlagen siehe Kap. 1
- Fachgespräch VTA-ASG 12.03.2020 zu planerischen Anforderungen und Randbedingungen
- Information zur Maßnahme und zum Beginn Vorplanung im FA Stadtentwicklung und Bau am 14.07.2020
- Erstellung der Prognose 2035 (IVML) als Grundlage für Planung und verkehrstechnische Bewertung
- Erarbeitung von mehreren Varianten und Untervarianten der Vorplanung in Zusammenarbeit mit LVB
- Ämterumlauf und Beteiligung von Behörden, Versorgungsunternehmen und Auswertung der Stellungnahmen
- Überarbeitung der Vorplanung entsprechend den Forderungen der LVB GmbH und der Ämter und Behörden als Weiterführung der Planung
- Aktualisierung der Prognose 2035 (IVML) unter Beachtung der veränderten Querschnitte und Verkehrsführungen, verkehrstechnische Bewertung Vorzugsvariante, Einarbeitung in die Planung
- Erarbeitung sicherheitstechnisches Gutachten Haltestelle Südfriedhof
- Vorstellung der Vorplanung in der AG Rad am 15.06.2021, Vorstellung Vorzugsvariante am 17.05.2022 in der AG Rad
- Abstimmung/Bestätigung LVB GmbH zur Vorzugsvariante 1b (Mitbau) am 27.06.2022 Projektkonferenz LVB/VTA
- Vorstellung der Vorplanung im Rahmen der Projektkonferenz des Dezernats VI der Stadt Leipzig zur Bestätigung der Variante 1b (Mitbau) als Vorzugsvariante am 21.07.2022
- Erarbeitung der Beschlussvorlage für die RV zur Bestätigung der Vorzugsvariante

### Weiteres Verfahren

- Öffentlichkeitsinformation: Einbeziehung SBB Südost im Rahmen der Vorlage
- Entwurfs- und Ausführungsplanung für das komplexe Bauvorhaben
- Bau- und Finanzierungsbeschluss für städtische Anteile
- Baurechtsverfahren für Straßenbahnbetriebsanlagen
- Vorbereitung Bau ab 2024/2025

#### 4. Finanzielle Auswirkungen

Nach Stand der Vorplanung ist ergeben sich für die Vorzugsvariante Gesamtkosten für Stadt und LVB wie folgt:

Gesamtkosten (Planung und Bau):	7,3 Mio. € brutto
davon Kostenanteile:	2,9 Mio. € brutto Stadt Leipzig
	4,4 Mio. € brutto LVB

Es sind Kosten für die Herstellung Baufeldfreimachung, der Straßenbau und die Straßenbahnbetriebsanlagen, angrenzende Gehweg-/Einmündungsbereiche einschl. Anpassung und Ergänzung technischer Ausstattung/ LSA, Grünmaßnahmen enthalten. Pauschalen wurden für Leitungsbau und Umleitung wurden berücksichtigt. Die vorgenannten Kostenschätzungen basieren auf Durchschnittspreisen einschl. Annahme einer Baupreiserhöhung.

Die exakte Kostenteilung zwischen Stadt Leipzig und LVB GmbH obliegt der weiteren Planung. Leitungsbaumaßnahmen wurden im Rahmen der Notwendigkeit für die Herstellung der geplanten Anlagen berücksichtigt. Darüber hinaus gehende eigene Maßnahmen der Versorgungsunternehmen (speziell der Leipziger Wasserwerke) sind kostenseitig nicht berücksichtigt. Eine Koordinierung beabsichtigter Maßnahmen ist vorgesehen, bestehende Konzessionsverträge sind zu berücksichtigen.

Es besteht eine grundsätzliche Förderfähigkeit für die geplanten Maßnahmen. Der Finanzbedarf des städtischen Anteils ist derzeit im Haushaltsplanentwurf 2023/24 ab dem Jahr 2025 berücksichtigt und in der weiteren Haushaltsplanung entsprechend zu beachten. Es wurde davon ausgegangen, dass Bauleistungen der Versorgungsunternehmen / LVB im Vorfeld ab 2024 beginnen können.

Auf Basis der Entwurfsplanung wird die Planung fortgeschrieben und der Bau- und Finanzierungsbeschluss erarbeitet und der Ratsversammlung vorgelegt.

#### 5. Auswirkungen auf den Stellenplan

keine

#### 6. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt                       geplant                       nicht nötig

- Öffentlichkeitsinformation: Einbeziehung SBB Südost im Rahmen der Beschlussvorlage sowie erneut bei Vorlage eines Bau- und Finanzierungsbeschlusses
- im Rahmen des Baurechtsverfahren für die Straßenbahnbetriebsanlagen
- Information zur Bauausführung/Umleitung



## **7. Besonderheiten**

keine

## **8. Folgen bei Nichtbeschluss**

Eine Weiterführung der Planung für das komplexe Bauvorhaben, einschließlich der Maßnahmen der Versorgungsunternehmen, könnte nicht erfolgen, die Umsetzung wäre nicht möglich. Damit wäre der Einsatz breiterer Fahrzeuge der LVB auf Grund der fehlenden Gleisachsaufweitung nicht oder ggf. nur mit entsprechenden erheblichen Einschränkungen im Betriebsablauf möglich. Die strategischen Ziele lt. Pkt. III können nicht umgesetzt werden.

Anlage/n

- 1 Übersichtslageplan (öffentlich)
- 2 Bewertungsmatrix Voruntersuchung Var1, 3, 4 (öffentlich)
- 3 Vorzugsvariante 1b (Mitbau) (öffentlich)