



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-09870

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Bau- und Finanzierungsbeschluss Prager Straße von An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
SBB Südost	12.11.2024	Anhörung
FA Stadtentwicklung und Bau	29.10.2024	1. Lesung
FA Finanzen	04.11.2024	1. Lesung
FA Finanzen	18.11.2024	2. Lesung
FA Stadtentwicklung und Bau	12.11.2024	2. Lesung
zeitweilig beratender Ausschuss Verkehr und Mobilität	30.10.2024	Vorberatung
Ratsversammlung	21.11.2024	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Die komplexe Baumaßnahme i-19 Prager Straße von An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei wird realisiert. (Baubeschluss gemäß §10, Absatz 2, Ziffer 1b der Hauptsatzung in der zurzeit gültigen Fassung).
2. Die Gesamtkosten für die Planung und Bau betragen 5.900.800 € (brutto) bei einem Stadtanteil von 5.245.900 € (brutto). Darin enthalten sind 419.000 € (brutto) für die Stadtbeleuchtungsanlagen, welche aus dem Ergebnishaushalt zu finanzieren sind.
3. Die Auszahlungen sind im PSP-Element „Prager Straße (Tabaksm.–Friedhofsg) i-19“ (7.0002488.700) wie folgt geplant:

2025: 3.430.711 €

2026: 2.051.090 €

Die Aufwendungen in Höhe von 419.000 € (brutto) sind im Innenauftrag „Straßenbeleuchtung investiv“ (106654100010) folgendermaßen vorgesehen:

2025: 419.000 €

2026: 0 €

4. Die Einzahlungen sind im PSP-Element „Zweckgebundene Zuweisungen von Dritten“ (7.0002488.705) geplant:

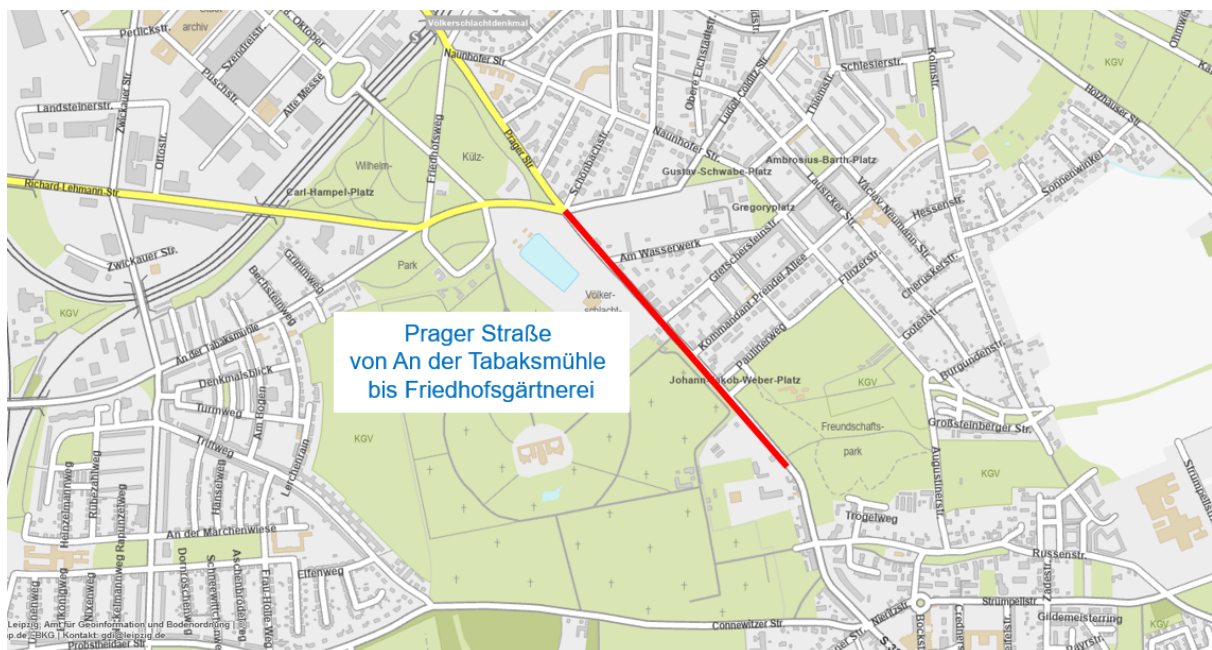
2025: 400.000 €

2026: 254.900 €

5. Für das Haushaltsjahr 2025 sind folgende Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen:
kassenwirksam 2026: 2.051.100 €
6. Der Baubeschluss gilt vorbehaltlich der Beschlussfassung und der Genehmigung der Haushaltssatzung für die jeweiligen Haushaltsjahre.
7. Die Einordnung der Auszahlungen/Aufwendungen für die Haushaltsjahre 2025 und 2026 erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanung 2025/2026 innerhalb des Budgets des Verkehrs- und Tiefbauamtes.
8. Die ab dem Haushaltsjahr 2026 anfallenden Folgekosten sind innerhalb des gesamtstädtischen Haushaltes gedeckt. Über eine Aufstockung des vorhandenen Budgets im VTA ist im Rahmen der Haushaltsplanung 2025/2026 zu entscheiden. Die Mittel werden entsprechend durch das Verkehrs- und Tiefbauamt angemeldet.
9. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, eine Kostenteilungs- und Geschäftsbesorgungsvereinbarung zwischen der Stadt Leipzig und der LVB sowie eine Bauherrenvereinbarung zwischen der Stadt Leipzig, der LVB und den Leipziger Wasserwerken zu verhandeln und abzuschließen.

Räumlicher Bezug

Leipzig Südost, Stadtteil Stötteritz



Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften Stadtratsbeschluss Verwaltungshandeln

Sonstiges:

Die Maßnahme ist Bestandteil des Basismodul Hauptachsen (Vorlage VII-DS-07679-DS01-NF04, Anlage 1 – Maßnahme i-19 Prager Straße, An der Tabakmühle bis Friedhofsgärtnerei).

Im komplexen Verkehrsbauvorhaben der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB), der Leipziger Wasserwerke (LWW) und der Stadt Leipzig ist im Baubereich der Prager Straße ein grundhafter Ausbau der Verkehrsanlagen, eine Deckensanierung, die Errichtung von Radverkehrsanlagen sowie Erneuerung der Straßenbeleuchtungsanlagen geplant. Die Straßenbahn- und Bushaltestellen erhalten einen barrierefreien Ausbau. Im Baubereich kommt es zu umfangreichen Leitungsbau (vordergründig der LWW und LVB).

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	<input 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 Stadtbeleuchtung		2025 2026	419.000 0	106654100010
Finanzhaushalt	Einzahlungen		2025 2026	400.000 254.900	7.0002488.705
	Auszahlungen		2025 2026	3.430.711 2.051.090	7.0002488.700
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)		ab 2026	2.240 500 700	1.100.55.1.0.01 1.100.54.1.0.01.09 1.100.54.1.0.01
	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

Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

2030 – Leipzig wächst nachhaltig!

Ziele und Handlungsschwerpunkte

Leipzig setzt auf Lebensqualität

Leipzig besteht im Wettbewerb



- 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

- 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
- Stadtrat
- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

Leipzig stärkt seine Internationalität

- Weltoffene Stadt
- Vielfältige, lebendige Kultur- und Sportlandschaft
- Interdisziplinäre Wissenschaft und exzellente Forschung
- Attraktiver Tagungs- und Tourismusstandort
- Imageprägende Großveranstaltungen
- Globales Denken, lokal verantwortliches Handeln

Sonstige Ziele

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

Trifft nicht zu

Klimawirkung

Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage

Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)

- | | | | |
|---|--|--|---------------------------------|
| Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff) | <input checked="" type="checkbox"/> keine / Aussage nicht möglich | <input type="checkbox"/> erneuerbar | <input type="checkbox"/> fossil |
| Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch | <input checked="" type="checkbox"/> Aussage nicht möglich | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |
| Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumpflanzungen) | <input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich | <input checked="" type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |
| Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement) | <input checked="" type="checkbox"/> Aussage nicht möglich | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |
| Abschätzbare Klimawirkung mit erheblicher Relevanz | <input type="checkbox"/> ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |
| Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung | <input type="checkbox"/> ja (<i>Prüfschema endet hier.</i>) | | |

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: msetzung Rahmenplan, siehe Ausführungen III. Strategische Ziele und Punkte 2.4, 2.5 und 2.7 _____ wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)

Sachverhalt

Beschreibung des Abwägungsprozesses:

Im verwaltungsseitigen Abwägungsprozess waren unterschiedliche Standpunkte zu den Themen Radverkehrsanlagen und ÖPNV sowie Klimawandelanpassung/Stadtklima abzuwägen.

Mit der Ratsentscheidung und Bestätigung der Vorzugsvariante zur Vorplanung Komplexmaßnahme Prager Straße von An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei (Vorlage VII-DS-07613 vom 15.12.2022) wurde die Einspurigkeit für den Kfz-Verkehr und die Radverkehrsanlagen als Radfahrstreifen auf der Prager Straße stadtauswärts und stadteinwärts beschlossen. Mit dem Beschluss zur Vorzugsvariante wurden Änderungsanträge angeknüpft. Zu den einzelnen Punkten aus den Änderungsanträgen wird unter Punkt 2.12 flankierende Maßnahmen eingegangen. Im Großen und Ganzen bestand die Vermutung, dass mit der Querschnittsänderung der Prager Straße ein deutlicher Anstieg des Schleichverkehrs zu Spitzenzeiten, trotz der prognostizierten rückgängigen Verkehrszahlen bis 2035, in die anliegenden Wohngebiete erfolgen könnte. Um diesen möglichen Schleichverkehr zu verhindern, werden verschiedenen Maßnahmen vor dem Ausbau der Prager Straße umgesetzt (vgl. Punkt 2.12).

Um den Zielen der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig und des Nachhaltigkeitsszenarios gerecht zu werden, soll das Angebot für den Radverkehr ausgebaut werden. Damit wird sowohl die Verkehrssicherheit für den Radverkehr als auch für den Fußverkehr deutlich verbessert. In stadtauswärtiger Richtung ist gegenwärtig ein gemeinsamer Rad-/Gehweg angeordnet. In stadteinwärtiger Richtung gibt es einen getrennten Rad- und Gehweg. Beide Anlagen sind untermaßig und entsprechen nicht den erforderlichen Standards an eine funktionierende Verkehrsanlage. In beiden Richtungen werden die Radverkehrsanlagen mit einer Breite von 2,00 m auf die Fahrbahn verlegt, welche als Radfahrstreifen markiert werden. Die Richtungsfahrs pur für den motorisierten Verkehr wird mit einer Breite von 3,65 m hergestellt. Im Rettungsfall können Einsatzfahrzeuge in Stausituationen in Teilen den Radfahrstreifen und den verbleibenden Verkehrsraum der KFZ-Fahrs pur benutzen. Somit kann eine Verbesserung im Notfall gegenüber der bestehenden zwei Kfz-Fahrs puren erreicht werden.

Zur Einspurigkeit des Kfz-Verkehrs in der Prager Straße ist anzumerken, dass die Knotenpunkte Prager Straße/An der Tabaksmühle und Prager Straße/Kommandant-Prendel-Allee an Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr verlieren. Bei den prognostizierten Aufstelllängen kann es in den Spitzenstunden zu einer Überstauung der Knotenpunkte führen (vgl. Punkt 2.3) In der Abwägung wurden die Kfz-Fahrs treifen zugunsten von Radverkehrsanlagen, dem Erhalt der Baumallee und der Einordnung einer barrierefreien Bushaltestelle reduziert.

Weiterhin wurde die Einordnung einer zusätzlichen Radspur entgegen der Einbahnstraße in der Schönbachstraße geprüft und ermöglicht. Der Knotenpunkt wird an die Verkehrssituation baulich angepasst. In der Schönbachstraße wird der Radverkehr zukünftig in beiden Richtungen ermöglicht. Auf Grund der bestehenden Einzelbebauung in der Schönbachstraße wird auf den einseitig angeordneten Parkstreifen zugunsten der Radverkehrsanlage verzichtet. Der Parkstreifen dient überwiegend den anliegenden Grundstückseigentümern, welche über ausreichend verfügbare Abstellmöglichkeiten auf den eigenen Grundstücken verfügen.

Die bestehende Baumallee in der Prager Straße soll zwingend erhalten bleiben. Dies entspricht den Anforderungen des Klimaschutzes. Die Baumallee hätte unter Erhalt der Zweispurigkeit des Kfz-Verkehrs und der Einordnung einer regelgerechten Radverkehrsanlage gefällt werden müssen. Aus Sicht des Klimaschutzes ist die Fällung der Bäume nicht vertretbar. Lediglich im Knotenpunkt Kommandant-Prendel-Allee müssen 4 Bäume auf Grund der notwendigen Schlepplagen gefällt werden. Im gesamten Baubereich werden 16 Bäume als Nachpflanzungen, zum Teil in vorhandene Baumscheiben, gepflanzt.

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

entfällt

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

entfällt

III. Strategische Ziele

Durch die Realisierung der Maßnahme wird den Zielen Nachhaltige Mobilität, leistungsfähige Infrastruktur und Qualität im öffentlichen Raum entsprochen. Die Maßnahme ist Bestandteil des Basismodul Hauptachsen (Vorlage VII-DS-07679-DS-01-NF-04, Anlage 1 – Maßnahme i-19 Prager Straße, An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei).

Der Betrieb auf der wichtigen städtischen Straßenbahntrasse der Linie 15 im Zuge der Prager Straße wird für zukünftige breitere Fahrzeuggenerationen durch Aufweitung des Gleismittenabstandes auf mindestens 2,80 m langfristig gesichert. Die Prager Straße erhält im Baubereich regelgerechte Radverkehrsanlagen. In der anliegenden Schönbachstraße und in der Ludolf-Colditz-Straße wird durch die Einordnung von Radverkehrsanlagen der Radverkehr in Gegenrichtung des Kfz-Verkehrs zugelassen. Dem Fußverkehr werden durch die Separierung vom Radverkehr zukünftig breitere Anlagen zur Verfügung stehen. Der Förderung des Umweltverbundes wird somit entsprochen.

Grundlagen

- Fortschreibung des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig (VII-DS-09238 vom 25.04.2024)
- Terminliche Einordnung der Maßnahmen des Basismodul Hauptachsen aus der Anlage II-10 a der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig - Rahmenplan zur Umsetzung (VII-DS-00547-NF-01) (VII-DS-07679-DS-01-NF-04 vom 16.11.2023)
- Zweite Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig (VI-DS-08001 vom 18.12.2019)
- Radverkehrsentwicklungsplan 2030 + (VII-DS-08911-NF-04 vom 23.05.2024)
- Bestätigung der Vorzugsvariante zur Vorplanung Komplexmaßnahme Prager Straße von An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei (Vorlage VII-DS-07613 vom 15.12.2022)
- Vorentwurf Straßenbau und Kostenermittlung nach der „Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS), Stand 04/2024 und 06/2024

- Abstimmungen zur gemeinsamen Baudurchführung (Komplexmaßnahme) sowie zu Kostenteilungen zwischen LVB, LWW und der Stadt Leipzig

IV. Sachverhalt

1. Anlass

Derzeitige Situation

Die Prager Straße gehört gegenwärtig und in der perspektivischen Entwicklung als Nord-Süd-Achse zum Hauptverkehrsnetz der Stadt Leipzig und bildet eine wichtige Nahverkehrsstrasse. Die Prager Straße ist in Abschnitten eine Bundesstraße (B2) und ab den Knoten An der Tabaksmühle stadtauswärts eine Staatsstraße (S 38). Die Straße verbindet die südöstlichen mit den zentrumsnahen Stadtteilen.

Aktuelle Verkehrszählungen aus dem Jahr 2020 am Knotenpunkt Prager Straße/Kommandant-Prendel-Allee weisen im Querschnitt der Prager Straße eine Verkehrsbelastung von ca. 27.850 Kfz/24h südlich des Knotens und von ca. 23.510 Kfz/24h nördlich des Knotens aus. Im Bestand ist die Verkehrsbelastung durch die vierstreifige Fahrbahn zu bewältigen. Für die Radfahrenden liegen Werte laut Zählung vom 13.10.2020 von ca. 2.590 Rad/24h (ca. 1.360 stadteinwärts und ca. 1.230 stadtauswärts) vor.

Für das Prognosejahr 2035 werden ca. 24.210 Kfz/24h südlich und 21.220 Kfz/24h nördlich des Knotens Prager Straße/Kommandant-Prendel-Allee prognostiziert. Gegenüber den Analysenwerten sind keine wesentlichen Änderungen, jedoch ein leichter Rückgang, zu verzeichnen.

Zurzeit werden die Haltestellen im Planungsbereich durch die Straßenbahnlinie 15 mit bis zu 6 Fahrten in der Stunde und Richtung bedient. Zusätzlich verkehrt die Straßenbahnlinie 2 von Montag bis Freitag zur Früh- und Nachmittagsspitze mit je 3 Fahrten pro Stunde und Richtung auf diesem Abschnitt. Die LVB beabsichtigen, die Anzahl der Fahrten der Linie 2 von Montag bis Freitag, außer in den Abend- und Nachtstunden, durchgehend mit bis zu 3 Fahrten pro Stunde und Richtung zu erhöhen. Unabhängig von der Baumaßnahme wird zukünftig die Hauptverkehrszeit auf den Bereich von 06:00 Uhr bis 20:30 Uhr erweitert, sodass zukünftig täglich mehr Straßenbahnverkehr im Planungsbereich zu erwarten ist.

Die entlang der Prager Straße verkehrenden Buslinien 76 und 690 führen den Fahrgastwechsel derzeit am Fahrbahnrand durch. Es besteht kein barrierefreier Ein- und Ausstieg.

Der bauliche Zustand der Gleise ist schlecht. An den Fahrbahnen sind Verschleißschäden in der Deckschicht erkennbar. Tragfähigkeitsmessungen haben jedoch eine ausreichende Tragfähigkeit der Tragschichten für die derzeitige und prognostizierte Verkehrsbelastung ergeben. Die Straßenentwässerungsanlagen sind beschädigt.

Grundsätzlich fehlen in der Prager Straße eigenständige Radverkehrsanlagen oder sind im Bestand untermaßig.

Es sind keine Blindenleitsysteme vorhanden und die Barrierefreiheit ist nicht gewährleistet. Veraltet und sanierungsbedürftig sind auch die vorhandenen Straßenbeleuchtungsanlagen.

Erheblicher Handlungsbedarf besteht zudem an Anlagen der Leipziger Wasserwerke.

Zielstellung

Mit der anstehenden Verkehrsbaumaßnahme sollen die aufgeführten Mängel beseitigt werden; folgende Ziele werden angestrebt:

- Sicherung des Straßenbahnbetriebs in der Prager Straße sowie Ertüchtigung der Straßenbahnbetriebsanlagen für zukünftige Fahrzeuggenerationen
- Gewährleistung von barrierefreiem Ein- und Ausstieg auch für die Fahrgäste der Buslinien
- Erneuerung der Fahrbahnsubstanz (Deckschicht bzw. teilweise grundhafter Ausbau)
- Herstellung regelgerechter Radverkehrsanlagen
- Nachrüstung von Anlagen zur Barrierefreiheit an den anliegenden Knotenpunkten
- Erneuerung und Modernisierung der Stadtbeleuchtungsanlagen (CO₂-emissionsarm) und Lichtsignalanlagen

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Allgemeines

Der Planungsabschnitt erstreckt sich von der Marienbrunnenstraße bis in Höhe des Parks an der Etzoldschen Sandgrube und 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 einen mittigen besonderen Bahnkörper, beidseitige zweistreifige Fahrbahnen sowie untermaßige Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer im Seitenraum mit Abgrenzung durch eine Baumallee von der Fahrbahn gekennzeichnet.

Wesentliches Planungsziel ist die Verbreiterung des separaten Bahnkörpers, damit zukünftig Straßenbahnen mit einer Breite von 2,40 m den Streckenabschnitt befahren können.

Mit der Umgestaltung der Prager Straße im Baubereich sind regelgerechte Radverkehrsanlagen im Hinblick auf die Zielbreiten des Radverkehrsentwicklungsplans 2030+ im Straßenraum einzuordnen, dies erfolgt durch die Einordnung von Radfahrstreifen.

Durch die Verbreiterung des separaten Bahnkörpers, die Einordnung regelgerechter Radverkehrsanlagen sowie dem Erhalt der Baumallee entfällt in der Konsequenz zukünftig ein Fahrstreifen je Richtung für den Kfz-Verkehr.

Der Ausbau soll konzentriert als Komplexmaßnahme der Bauherren Stadt Leipzig, Leipziger Verkehrsbetriebe, Leipziger Wasserwerke und Leipziger Stadtwerke realisiert werden, um Synergieeffekte in Form reduzierter Auswirkungen auf Anlieger und Minimierung von Verkehrsumleitungen zu erzielen.

2.2 Fahrbahn

Die Führung des Kfz-Verkehrs erfolgt entlang der Prager Straße auf Richtungsfahrbahnen neben dem besonderen Bahnkörper. Der Radverkehr wird zukünftig grundsätzlich auf der

Fahrbahn auf Radfahrstreifen geführt. Folglich steht der vorhandene Seitenraum entlang der Prager Straße hinter der Baumreihe zukünftig grundsätzlich dem Fußverkehr zur Verfügung.

Es ist folgende Aufteilung geplant:

- 6,20 m mittig eingeordneter besonderer Bahnkörper mit Rasengleiseindeckung
- 3,65 m beidseitig Kfz-Fahrstreifen auf Richtungsfahrbahnen
- 2,00 m beidseitig Radfahrstreifen
- ca. 2,0 m beidseitig bestehende Grünstreifen mit Bestandsbäumen und partiell Neupflanzungen
- 2-4,00 m beidseitig vorhandene Gehwege

Grundsätzlich sind mit Ausnahme von Leitungsbaumaßnahmen keine baulichen Maßnahmen an den Gehwegen vorgesehen.

Die Bordanlagen und anschließende Fahrbahnbereiche werden grundhaft ausgebaut, die Deckschichten der Fahrbahnen und die Straßenentwässerungsanlage wird erneuert.

2.3 Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen

Prager Straße / An der Tabaksmühle / Ludolf-Colditz-Straße / Schönbachstraße

Der Knotenpunkt ist signalisiert. Die bestehende Lichtsignalanlage wird erneuert.

Gegenwärtig existiert am Knotenpunkt ein Unfallschwerpunkt. Unfallauffällig sind dabei die Konflikte zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus Radfahrenden. Konkret treten die Unfälle zwischen den aus dem Knotenarm An der Tabaksmühle rechtsabbiegenden Kfz in die Prager Straße (stadtauswärts) und geradeaus Radfahrenden aus dem Knotenarm An der Tabaksmühle in die Ludolf-Colditz-Straße auf. Als Unfallursache wird durch die Verkehrsunfallkommission angesehen, dass der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg zum Knoten geführt wird und von den Rechtseinbiegern nicht bzw. zu spät wahrgenommen wird. Die Furt ist im Bestand weit vom Knoten abgesetzt.

Am Knotenpunkt werden primär partiell einzelne Bordlagen verändert. Für Radfahrende wird zukünftig an allen Knotenpunktarmen das indirekte Linksabbiegen ermöglicht. An den Knotenpunktarmen Schönbachstraße und Ludolf-Colditz-Straße wird baulich die Voraussetzung für die geplanten Radfahrstreifen in Einbahnstraßengegenrichtung geschaffen. Das sich aufspannende Dreieck zwischen Schönbach- und Ludolf-Colditz-Straße wird als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgebildet um alle Fahrbeziehungen für den Radverkehr zu ermöglichen. Dazu wird in der Schönbachstraße im Knotenpunktbereich die Radverkehrsanlage als Radweg ausgebildet.

In der Zufahrt Prager Straße stadtauswärts (Nordost) sind gegenwärtig zwei Geradeaus- und ein Rechtsabbiegestreifen eingeordnet. Da zukünftig in der gegenüberliegenden Abfahrt nur noch ein Geradeausfahrstreifen vorgesehen ist, wird ein Geradeausfahrstreifen entfernt. Der dadurch entstehende Raum wird genutzt um die vorhandene Bushaltestelle barrierefrei in Form eines Haltestellenkaps auszubauen. Die vorhandene Dreiecksinsel wird verbreitert.

An der Zufahrt An der Tabaksmühle wird auf einer Länge von ca. 20 m vor der querenden Fußgängerfurt ein Radfahrstreifen eingerichtet und dazu die Bordlage verändert. Die Maßnahme wird die Sichtbarkeit der Radfahrenden verbessern.

Die Zufahrt Schönbachstraße wird auf einen Geradeaus-/Rechtsfahrstreifen und einen Geradeaus-/Linksfahrstreifen reduziert. Die Abbiegebeziehung für Radfahrende von der Prager Straße kommend stadteinwärts in die Schönbachstraße erfolgt im Fahrbahnbereich. Zur Verdeutlichung der Abbiegebeziehung wird im Anschlussbereich Schönbachstraße eine Verkehrsinsel eingebaut. Der Radverkehr in der Zufahrt Schönbachstraße wird abweichend vom Gestaltungsprinzip des Knotenpunktes als Radweg im Seitenraum geführt, um die Rechtsabbiegebeziehung zur Prager Straße stadteinwärts zu gewährleisten.

In der Knotenabfahrt Ludolf-Colditz-Straße sind gegenwärtig 2 Kfz-Fahrstreifen sowie ein Radfahrstreifen vorhanden. Zukünftig entfällt ein Kfz-Fahrstreifen zugunsten eines Radfahrstreifens in Gegenrichtung der Einbahnstraße.

Der Knotenpunkt wird vollständig mit Bodenindikatoren und Signalen für Sehbehinderte ausgestattet.

Im Knoten Prager Straße/An der Tabaksmühle sind bzgl. von Einbußen in der Leistungsfähigkeit hauptsächlich die Kfz-Abbiegefahrspuren aus der Schönbachstraße in die Prager Straße, der linksabbiegende Kfz-Verkehr von der Prager Straße stadteinwärts, der geradeausfahrende Kfz-Verkehr in der Prager Straße stadtauswärts und der linksabbiegende Kfz-Verkehr von An der Tabaksmühle stadteinwärts betroffen. Die Leistungsfähigkeit für die vorgenannten Verkehrsbeziehungen wurden mit einer Qualitätsstufe für den Verkehrsablauf (QSV) mit E beurteilt. Das bedeutet, dass in der Zufahrt Schönbachstraße in der Spitzenstunde Rückstaulängen von ca. 130 – 150 m, für Linksabbieger aus der Straße An der Tabaksmühle in die Prager Straße von ca. 140 m und für geradeausfahrende Kfz in der Prager Straße stadtauswärts von ca. 93 m auftreten können.

Prager Straße/Kommandant-Prendel-Allee

Der Knotenpunkt Kommandant-Prendel-Allee ist signalisiert. Die bestehende Lichtsignalanlage wird erneuert. Unmittelbar nördlich an den Knoten grenzt die Haltestelle Südfriedhof an. Am Ende der Haltestelle befindet sich die Zufahrt zum Südfriedhof, welche signalisiert und Bestandteil des LSA-Knotens ist. Die Lichtsignalanlage im Haltestellenbereich wird als Zeitinsel signalisiert.

Die Auswertung der Unfallkarte für den Knotenpunkt Prager Straße/Kommandant-Prendel-Allee im Zeitraum 2015 - 2017 zeigt Unfalldhäufungen zwischen dem in die Kommandant-Prendel-Allee abbiegenden Kfz-Verkehr und stadteinwärts fahrenden Radfahrenden. Die entlang der Prager Straße auf dem von der Fahrbahn abgesetzten Radweg Radfahrenden können schwer durch den abbiegenden Kfz-Verkehr wahrgenommen werden. Der Baumstreifen verschlechtert die Sichtbarkeit der Radfahrer zusätzlich. Eine Änderung der Signalisierung zum Schutz des Radfahrenden durch eine getrennte Freigabe für MIV vom Radfahrer wurde bereits umgesetzt.

Durch die Verlegung der Radverkehrsanlagen als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn werden Radfahrende im unmittelbaren Sichtbereich des Kfz-Verkehrs geführt. Somit wird die Verkehrssicherheit erhöht und o.g. Konflikten infolge von Sichtproblemen entgegengewirkt.

Im Bereich der Haltestelle Südfriedhof wird der Konflikt zwischen den Radfahrenden und den wartenden Fahrgästen durch einen Radfahrstreifen gelöst. Dadurch entsteht die Notwendigkeit den Linksabbieger aus der Prager Straße in die Kommandant-Prendel-Allee von der angehobenen Kfz-Fahrbahn in den Gleisbereich zu verlegen. Zur Wahrung der

Fahrstreifenbreite muss der Gleismittenabstand in der Haltestelle auf 3,50 m aufgeweitet werden. Auf Grund dessen muss die Haltestelle Südfriedhof umgestaltet werden.

Die Straßenbahnhaltestellen werden als Kap-Haltestellen mit angehobener Kfz-Fahrbahn ausgebildet. Der Linksabbiegestreifen aus der Prager-Straße in stadtauswärtiger Richtung in die Kommandant-Prendel-Allee befindet sich im Bereich des Bahnkörpers. Der Fahrstreifenwechsel erfolgt in Höhe der Zufahrt zum Südfriedhof. Der Radverkehr wird zukünftig vollständig fahrbahnbündig mittels Radfahrstreifen über den Knotenpunkt geführt. Gegenüber der einmündeten Kommandant-Prendel-Allee wird für linksabbiegende Radfahrende ein Aufstellbereich für das direkte Linksabbiegen geschaffen. In der Kommandant-Prendel-Allee wird der Querschnitt neu aufgeteilt. Das ist notwendig um die Befahrbarkeit für abbiegende Bemessungsfahrzeuge zu gewährleisten. Der kurze Radfahrstreifen in der Zufahrt zwischen den beiden Abbiegespuren entfällt. Der linksabbiegende Radverkehr in die Prager Straße stadtauswärts wird über eine Mischspur mit dem MIV geführt, auf der Kfz rechtsabbiegen und Radfahrende geradeaus in den Knoten hereinfahren und ab den querenden Gleisanlagen mittels Markierung in die Prager Straße geführt werden.

Die Hauptzufahrt des Südfriedhofs bleibt als signalisierter Fahrbahnanschluss erhalten. Die zwei kreisförmigen Nebenanschlüsse werden als Gehwegüberfahrt ausgebildet.

Der Knotenpunkt wird mit Bodenindikatoren ausgestattet.

Durch die Änderung des Straßenquerschnittes im Bereich der Haltestelle Südfriedhof und der südlichen Knotenzufahrt (von zwei Kfz-Fahrstreifen auf einen Kfz-Fahrstreifen) reduziert sich die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr. In der Spitzenstunde können daher Rückstaulängen von ca. 170 m aus der LSA Zufahrt Südfriedhof (Überstauung ca. 80 m ab der LSA Prendel-Allee) und ca. 250 m aus der Aufstelllänge der LSA Kommandant-Prendel-Allee entstehen. Somit kann eine Rückstaulänge in der KFZ-Spitzenstunde (Überstauung LSA Südfriedhof und Aufstelllänge LSA Prendel-Allee) von ca. 330 m, gemessen ab der LSA Prendel-Allee, also bis etwas in Höhe des Gebäudes Prager Straße 214, auftreten. Ein mögliche Überstauung mit erhöhten Rückstaulängen löst sich nach der KFZ-Spitze auf.

Zu Gunsten des Erhalts der bestehenden Baumallee und zu Gunsten einer regelgerechten Radverkehrsanlage wurde an der Einspurigkeit für den Kfz-Verkehr in der stadtwärtigen Knotenzufahrt Prager Straße festgehalten.

Auch für den linksabbiegenden Kfz-Verkehr aus der Kommandant-Prendel-Allee in die Prager Straße können Rückstaulänge in der Spitzenstunde bis ca. 98 m auftreten.

2.4 Radverkehr

Im Rahmen des Radverkehrsentwicklungsplan 2030+ ist die Prager Straße Teil des Hauptnetz Rad. Das vorgesehene Zielnetz definiert für die Prager Straße eine Hauptroute (IR III-Verbindung nach den „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung“). Eine Hauptroute entsprechend Hauptnetz Rad erfordert gewisse Qualitätsstandards – dazu zählt auch die Zielbreite für die Radverkehrsanlage. Radfahrstreifen auf einer Hauptroute sollen dabei eine Zielbreite von mindestens 2,25 m aufweisen (vgl. Anlage 2 des Radverkehrsentwicklungsplans 2030+). Im Zuge der Abwägung anhand der örtlichen Gegebenheiten (breiterer separater Bahnkörper und vorhandene Baumallee) kann für den Radfahrstreifen eine Breite von 2,00 m erreicht werden.

Am Knotenpunkt Prager Straße/An der Tabaksmühle werden die Knotenpunktarme Schönbachstraße und Ludolf-Colditz-Straße so umgestaltet, dass für Radfahrende die Befahrung entgegen der Einbahnrichtung möglich ist. Damit werden die Voraussetzungen für ein verdichtetes Radverkehrsnetz nordöstlich bis zur Naunhofer Straße geschaffen.

2.5 Fußverkehr

Die neue Aufteilung des Straßenquerschnittes führt zu einer deutlichen Verbesserung für den Fußverkehr. Die beidseitig vorhandenen Gehwege sind zum Teil untermaßig. Der stadtauswärtige Gehweg ist als gemeinsamer Rad-/Gehweg angeordnet. Es kommt zu Konfliktsituationen zwischen Radverkehr und Fußverkehr. Durch die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn stehen die Seitenräume zukünftig als Gehwegflächen zur Verfügung.

Der stadteinwärtige getrennte Rad-/Gehweg ist als asphaltierter Radweg und gepflasterter Gehweg baulich getrennt. Der asphaltierte Radwegbereich wird entsiegelt und somit kann die vorhandene Baumscheibe vergrößert werden. Ein verbleibender Bereich des alten Radweges wird als Gehwegfläche neu gepflastert. Somit kann die Gehwegbreite vergrößert werden.

Im Bereich der Haltestelle Südfriedhof werden die Gehwege grundhaft ausgebaut. Ferner wird die stadteinwärtige Bushaltestelle Völkerschlachtdenkmal und der südlich anschließende Gehweg bis zur Zufahrt des Wasserwerks grundhaft ausgebaut. Es ist geplant den Gehweg mit Betonverbundsteinen mit einer Kantenlänge von 25 cm im Diagonalverband mit Bischofsmütze zu befestigen. Die stadtauswärtige Bushaltestelle Völkerschlachtdenkmal wird am gleichen Standort barrierefrei ausgebaut.

Die gegenwärtigen Radwegbereiche, welche infolge des Leitungsbaus aufgenommen werden, werden mit Betonpflaster 25x25 wiederhergestellt und sind zukünftig als Gehwegfläche definiert.

2.6 Ruhender Verkehr

Auf der Prager Straße ist ruhenden Verkehr nicht betroffen. Im Zuge der Entwurfsplanung wurden die Untersuchungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes Prager Straße/An der Tabaksmühle aus der Vorplanung mit Eingriffen in die Straßenraumaufteilung der Schönbachstraße und der Ludolf-Colditz-Straße detailliert. In der Schönbachstraße zwischen Prager Straße und Naunhofer Straße entfällt der einseitig angeordnete Parkstreifen zu Gunsten einer Radverkehrsanlage in Gegenrichtung der Einbahnstraße. Es entfallen dabei ca. 27 Kfz-Stellflächen (bei Vorwärtseinparken). Die Nutzung des Parkstreifens erfolgt überwiegend durch die Anrainer der angrenzenden Einzelgrundstücke, daher kann der Parkbedarf auf den Privatgrundstücken abgebildet werden.

2.7 ÖPNV-Anlagen

2.7.1 Bushaltestellen

Im Baubereich befinden sich 2 Bushaltestellen im Zuge der Prager Straße, welche jeweils 2 Richtungshaltestellen aufweisen:

- Bushaltestelle Völkerschlachtdenkmal (Linie 76)
- Bushaltestelle Südfriedhof (Linien 76 und 690)

Alle Richtungshaltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

Die Bushaltestelle Völkerschlachtdenkmal wird jeweils am Fahrbahnrand mit 18,00 m Nutzlänge zuzüglich Rampen am bereits vorhandenen Standort barrierefrei ausgebaut. In stadtauswärtiger Richtung rückt die Haltestellenposition ca. 8 Meter vom Knoten ab, sodass der angrenzende unsignalisierte Überweg zur Straßenbahnhaltestelle angepasst und erweitert werden muss.

Die Bushaltestelle Südfriedhof ist gegenwärtig mit der Straßenbahnhaltestelle kombiniert. Zukünftig werden die Richtungshaltestellen von der Straßenbahnhaltestelle abgerückt, damit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist. Die Bushaltestellen werden jeweils am Fahrbahnrand mit 18,00 m Nutzlänge zuzüglich Rampen barrierefrei ausgebaut. Beide Richtungshaltestellen werden mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet. Die Bushaltestelle Südfriedhof in der Kommandant-Prendel-Allee ist nicht von der Baumaßnahme betroffen.

2.7.2 Straßenbahnbetriebsanlagen der LVB (nicht Gegenstand des Beschlusses)

Die Gleise in der Prager Straße werden komplett neu gebaut mit symmetrischer Mittellage im Straßenraum mit einem Gleisachsabstand von mindestens 2,80 m. Im Zuge der Gleiserneuerung der Prager Straße muss die vorhandene Fahrleitungsanlage innerhalb der Baugrenzen auf den aufzuweitenden Gleismittenabstand angepasst werden. Das offene Querschwellengleis wird durch ein Rasengleis grundhaft ersetzt. Im Bereich der Haltestelle Südfriedhof ist das Gleis eingedeckt, damit eine Befahrung durch abbiegende Kfz gewährleistet wird.

Mit der Realisierung der Baumaßnahme i-19 (Prager Straße von An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei) und der Baumaßnahme i-17 (Jahnallee, Interim, Zeppelinbrücke bis Bowmannstraße) kann eine Befahrung mit 2,40 m breiten Straßenbahnen ab Ende 2026 auf der Linie 15 erfolgen.

Straßenbahnhaltestelle Völkerschlachtdenkmal

An der Straßenbahnhaltestelle verkehren die Linien 15 und 2.

Sowohl die stadtein- als auch die stadtauswärtige Straßenbahnhaltestelle befinden sich als Inselbahnsteige in der jeweiligen Zufahrt der Prager Straße. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt über die signalisierten Fußgängerfurten am Knotenpunkt. Ferner befindet sich jeweils am Ende des Bahnsteigs eine nicht signalisierte Querung als Zugang zum Bahnsteig. Hierbei wird jeweils nur die an den Bahnsteig angrenzende Fahrbahn gequert. Die Querung des Bahnkörpers sowie der entgegengesetzten Richtungsfahrbahn ist nicht vorgesehen. Beide Bahnsteige sind bereits barrierefrei ausgebaut worden. Das im Bahnsteig verbaute Blindenleitsystem entspricht nicht mehr dem aktuellen Standard, sodass dieses ausgetauscht werden muss. Ebenfalls werden die bestehenden vierzeiligen DFI-Anzeigen abgebaut und durch fünfzeilige DFI-Anzeigen ersetzt. Davon abgesehen sind die Bahnsteige nicht Bestandteil der Baumaßnahme und bleiben dort im Bestand bestehen.

Straßenbahnhaltestelle Südfriedhof

An der Straßenbahnhaltestelle verkehren die Linien 15 und 2.

Die Straßenbahnhaltestellen werden als Kaphaltestellen mit angehobener Kfz-Fahrbahn ausgebildet. Am Anfang und Ende befinden sich jeweils LSA-gesicherte Fußgängerfurten, welche an beiden Enden des Bahnsteigs ein Queren für zu Fuß Gehende absichert. Die Haltestellen haben eine Nutzlänge von jeweils 46 m. Die Rampenlänge ist zu jeweils 5,50 m

gewählt um die Bahnsteige in der Regelnutzlänge im Zusammenwirken mit den Fußgängerfurten einordnen zu können.

Aufgrund der Einordnung der Radfahrstreifen und der Verlegung des Linksabbiegers in die Kommandant-Prendel-Allee müssen die Bahnsteige grundhaft ausgebaut werden. Dabei müssen auf beiden Bahnsteigen jeweils der Fahrgastunterstand, ein Sitzelement, zwei Abfallbehälter und eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) versetzt werden. Gleichzeitig werden die bestehenden vierzeiligen DFI-Anzeigen abgebaut und durch fünfzeilige DFI-Anzeigen ersetzt.

Im Bereich der stadtwärtigen Haltestelle Völkerschlachtdenkmal wird ein Rasengleis eigeordnet. Hintergrund dieser Entscheidung sind die positiven Eigenschaften wie Regulation des Wasserhaushalts, die Verbesserung des Mikroklimas sowie die Reduzierung von Schadstoffen und Lärmemissionen.

2.8 Straßenbeleuchtung

Im gesamten Baubereich wird eine neue Beleuchtungsanlage errichtet. Dabei werden die geplanten Leuchten des Typs „Citea NG Midi“ (LED, Lichtfarbe warmweiß) an Stahlmasten von 8 m bzw. 10 m Länge befestigt, soweit möglich soll es Kombilösungen an LVB-Masten und mit der LSA geben.

2.9 Versorgungsleitungen

Mit der Umsetzung des Verkehrsbauvorhaben Prager Straße werden auch Versorgungsleitungen wie Trinkwasserleitungen und Abwasserleitungen der Leipziger Wasserwerke ausgewechselt und erneuert.

Zusätzlich sind punktuelle Anpassungen an den Telekommunikationsanlagen und den Anlagen der Stadtwerke Leipzig erforderlich.

2.10 Gestaltung

In Planungsabschnitt werden nur geringfügige gestalterische Änderungen im Straßenraum vorgenommen. Es werden alle Kreuzungsbereiche mit einem Blindenleitsystem ausgestattet, Bäume in bereits vorhandene Baumscheiben gepflanzt und 4 neue Bäume im Bereich der stadteinwärtigen Haltestelle Südfriedhof ermöglicht. Weiterhin wird an untergeordneten Einmündungen der Prager Straße der Gehwegbelag optisch durchgezogen, damit die Vorrangregelung für den Fußverkehr verdeutlicht wird. Der stadteinwärtige Radweg wird zum Teil entsiegelt und der anschließende Gehweg etwas verbreitert. Es werden 2 Bänke aufgestellt.

2.11 Umweltbelange/Verkehrsgrün/Verkehrslärm

Im Zuge der Maßnahme müssen durch Änderungen am Bordverlauf insgesamt 4 Bäume durch die Stadt Leipzig gefällt werden. Im unmittelbaren Bereich der Maßnahme werden insgesamt 16 neue Straßenbäume gepflanzt. Die Baumgruben benachbarter Baumstandorte werden verbunden. Es ist der Einbau von überbaubarem Substrat vorgesehen.

Die Gleisanlagen erhalten außerhalb des Bereichs der Haltestelle Südfriedhof eine Rasengleiseindeckung.

Die Aufweitung des Gleismittenabstandes hat zur Folge, dass der vorhandene besondere Bahnkörper verbreitert werden muss. Eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der 16. BImSchV konnte nur an den straßenseitigen Fassadenbereichen des Gebäudes Prager

Straße 191 festgestellt werden. Da sich aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht realisieren lassen, besteht Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach.

Als Deckschicht wird außerhalb der Gleisanlagen ein lärmtechnisch optimierter Splittmastixasphalt gemäß RLS-19 Tabelle 4a gewählt. Im Bereich des befahrbaren Bahnkörpers wird Gussasphalt verwendet.

2.12 flankierende Maßnahmen

Mit dem Beschluss der Ratsversammlung vom 15.12.2022 zur Vorzugsvariante aus der Vorplanung (Vorlage VII-DS-07613) wurden aus Änderungsbeschlüssen weitere Beschlusspunkte formuliert:

2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, vor der Fahrbahnreduzierung in der Prager Straße, geeignete Maßnahmen zu prüfen und umsetzen, um den steigenden „Ausweichverkehr“ in der Augustiner- und Naunhofer Straße und umliegenden Nebenstraßen entgegenzuwirken.
3. Der Stadtbezirksbeirat Südost und Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau wird über die Planungen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen im II. Quartal 2023 informiert.
4. In die weiteren Vorplanungen ist die Untersuchung von verbesserten Bedingungen für Park & Ride einzubeziehen und Ergebnisse sind in Folgevorlagen darzustellen.

zu Beschlusspunkt 2:

Parallel zur Entwurfsplanung der Prager Straße wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt, wie Ausweichverkehr/Schleichverkehr im Zuge der Augustiner Straße und Naunhofer Straße als Paralleltrasse vermieden werden kann. Es wurden 5 verschiedene Varianten untersucht, die eine veränderte Verkehrsführung (z.B. Sperrung der Augustinerstraße oder Drehung der Einbahnstraßenregelung in der Augustinerstraße) für den Kfz-Verkehr zur Folge haben. In der Bewertung der verkehrlichen Wirkung hat sich dabei herausgestellt, dass diese Varianten nicht zielführend sind. Eine Abbildung von Ausweichverkehr/Schleichverkehr ist zudem nicht im integrierten Verkehrsmodell der Stadt Leipzig darstellbar.

In der Konsequenz sollen daher nachfolgende flankierende Maßnahmen entlang der Trasse Nieritzstraße/Augustinerstraße/Naunhofer Straße unter Beibehaltung der bestehenden Verkehrsorganisation umgesetzt werden, um „Schleichverkehr“ in der Augustiner- und Naunhofer Straße und umliegenden Nebenstraßen entgegenzuwirken. Die Nummerierung der Maßnahmen kann in der Anlage 7 flankierende Maßnahmen örtlich zugeordnet werden.

1. Planung und Bau eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt Naunhofer Straße/Ludolf-Colditz-Straße als „Provisorium“
2. Planung und Bau von Gehwegnasen bzw. angehobenen Gehwegüberfahrten im Bereich Naunhofer Straße/Kommandant-Prendel-Allee
3. bauliche Sicherung durch beidseitige Fahrbahneinengung und sicheren Querung für zu Fuß Gehende sowie ggf. Poller und Radbügel
 - 2 Parkzugänge zum Freundschaftspark, Zufahrt
 - Bereich Zufahrt Klangberg/Garagenhof
4. Umgestaltung der Einmündung Augustinerstraße und der gegenüberliegenden

Parkzugänge sowie Wiederherstellung Bord

5. Umgestaltung der großen Verkehrsfläche Russenstraße

Auf der Naunhofer Straße wurden in der Vergangenheit bereits bauliche Veränderungen vorgenommen, um Schleichverkehr entgegenzuwirken:

- a) Verkleinerung der Verkehrsfläche am Knotenpunkt Naunhofer Straße/Holzhäuser Straße (Änderung der Einmündung Holzhäuser Straße)
- b) Markierung/Beschilderung für Tempo 30 Zone Nebennetz
- c) Umbau des Knotens Naunhofer Straße/Gletschersteinstraße mit Einordnung von Gehwegnasen

Zu Beschlusspunkt 3:

Der Stadtbezirksbeirat Südost und der Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau wurden am 16.04.2024 über die Untersuchungen und flankierenden Maßnahmen informiert.

Zu Beschlusspunkt 4:

Die Untersuchungen für einen P+R-Platz in Meusdorf haben ergeben, dass dafür ausschließlich eine Fläche sinnvoll erscheint. Diese befindet sich auf einem Feld südlich der Haltestelle Roseggerstraße nordöstlich der Prager Straße. Für die Herstellung eines P+R Platzes auf dieser Fläche wäre zunächst Baurecht zu schaffen und Grunderwerb zu tätigen. Hierfür wäre eine Änderung des bestehenden Flächennutzungsplans und ein Bebauungsplan erforderlich. Dafür sind zurzeit weder personelle noch finanzielle Kapazitäten vorhanden.

Daher soll zunächst der Ausbau des P+R-Platzes am S-Bahnhof Connewitz forciert werden. Das Grundstück befindet sich mittlerweile im Eigentum der Stadt Leipzig. Für die Fortschreibung des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 wird daher die Maßnahme „P+R Meusdorf“ (Projektnummer Mobi2030_II-10_P_7) aus der Anlage I mit der Maßnahme „P+R S-Bahnhof Connewitz“ (Projektnummer Mobi2030_II-10_P_6) aus der Anlage II getauscht.

3. Realisierungs- / Zeithorizont

Die Realisierung der Maßnahme ist von Anfang April 2025 bis Dezember 2025 geplant.

Aus gesamtbaurechtlichen und grünplanerischen Gründen sind Teilleistungen (u.a. Baumfällungen) bereits im Vorlauf in der vegetationsfreien Zeit vorgesehen.

Die flankierenden Maßnahmen sollen im Vorfeld der Hauptbaumaßnahmen über Rahmenverträge realisiert werden.

Verkehrsführungskonzept

Auf Grund der kompakten Bauzeit und der gleichzeitig laufenden Arbeiten ist eine großräumige Umleitungsführung während der gesamten Bauzeit vorgesehen. Die Baumaßnahme wird unter Vollsperrung gebaut. Lediglich der Schienenersatzverkehr wird zeitweilig durch die Baustrecke fahren, um die östlichen Wohngebiete andienen zu können (siehe Anlage 8 Schleichverkehr und Umleitung).

- großräumige Umleitung über Connewitzer Straße, Probstheidaer Straße

Zwickauer Straße, Richard-Lehmann-Straße und An der Tabaksmühle

- Radverkehrsführung über das nähräumige Straßennetz
- Gewährleistung von Anliegerverkehr und Grundstückszufahrten unter Baustellenbedingungen mit Einschränkungen
- Absicherung der Anlieferung für Gewerbetreibende; ggf. mithilfe der Baufirma
- Sicherung von Fußverkehr im Baufeld
- Sicherstellung der Müllentsorgung

4. Finanzielle Auswirkungen

4.1 Grundlagen

Das Vorhaben ist ein gemeinsames Vorhaben der Stadt Leipzig, der LVB und der Leipziger Wasserwerke.

Vom Grundansatz erfolgt die Kostenzuordnung so, dass LVB und Stadt Leipzig die Leistungen an ihren eigenen Anlagen jeweils zu 100 % finanzieren. Eine Kostenteilung erfolgt nur für wenige Fachgewerke; es wird sinngemäß nach dem Verursacherprinzip verfahren.

Für die Folgemaßnahmen an Leitungen sind Regelungen auf Basis der Anwendung der Konzessionsverträge mit den einzelnen Versorgungsunternehmen (VU) vorgesehen.

Für die Baumaßnahme sollen - getrennt durch die LVB und die Stadt Leipzig - Fördermittelanträge gestellt werden.

4.2 Bau- und Planungskosten

Als Baukosten für die drei Bauherren wurden ermittelt:

Stadt Leipzig:	4,534 Mio € brutto
Leipziger Verkehrsbetriebe:	7,324 Mio € brutto
Leipziger Wasserwerke:	0,830 Mio € brutto
Gesamtkosten:	12,688 Mio € brutto

Der städtische Kostenanteil an der Baumaßnahme wurde mit der Kostenberechnung vom 12.06.2024 nach der Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS) ermittelt. Es wurde von der Verwaltung anhand des im Verkehrs- und Tiefbauamtes vorliegenden Preiskataloges geprüft und als ortsüblich anerkannt.

Danach ergeben sich für die Stadt Leipzig folgende Kosten (brutto):

Für den Straßenbau	
- HT 2 Baustelleneinrichtung:	202.000 €
- HT 3 Verkehrssicherung:	215.000 €
- HT 4 Erdbau:	891.000 €
- HT 5 Oberbau:	2.246.000 €
- HT 7 Landschaftsbau:	117.000 €
- HT 8 Ausstattung:	554.000 €
Für die Radverkehrsanlagen	

- HT 2 Baustelleneinrichtung:	15.000 €
- HT 4 Erdbau:	6.000 €
- HT 5 Oberbau:	288.000 €
- Baukosten:	4.534.000 €
- Planungskosten: ca. 20% der Baukosten für Leistungsphasen 5-9, Bauüberwachung, Kontrollprüfungen etc.	906.800 €
- Baumfällarbeiten (vorgezogene Maßnahme)	10.000 €
- Kostenbeteiligung nach KTV:	100.000 €
- Flankierende Maßnahmen:	350.000 €
- Gesamtkosten Planung und Bau:	<u>5.900.800 €</u>

Die Leistungsphasen 3 und 4 (HOAI) wurden bereits erbracht und sind finanziell im PSP-Element 7.0000583.700 (Planung investiver Vorhaben) abgedeckt.

4.3 Finanzierung

in Euro	gesamt	2025	2026
Ausgaben gesamt:	5.900.800 €	3.849.711 €	2.051.090 €
dav. 7.0002488.000 (Auszahlung)	5.481.800 €	3.430.711 €	2.051.090 €
dav. 106654100010 (Aufwand)	419.000 €	419.000 €	0 €
Zuweisung Dritter 7.0002488.705 (Einzahlung)	654.900 €	400.000 €	254.900 €
Stadtanteil insgesamt:	5.245.900 €	3.449.711 €	1.796.190 €

Es werden Fördermittel für die Radverkehrsanlagen – Förderung über RL KStB, für die Lärmindernden Deckschichten – Förderung SAB (Förderquote 75%) und für die Bushaltestelle - Landesinvestitionsprogramm (LIB) nur im Zusammenhang mit LVB (RL ÖPNV) Förderquote 75% beantragt.

Zuweisungen Dritter (Fördermittel):

Leistung	Baukosten	Anteil Fördermittel
Radverkehrsanlagen	309.000,00 €	
Fördermittel „Radverkehrsanlagen“ 85%		262.650,00 €
Asphaltdeckschicht (Deckschicht + Binderschicht)	438.000,00 €	
Fördermittel „lärmarmer Asphalt“ 75%		328.500,00 €
Bushaltestelle Völkerschlachtdenkmal landwärts	85.000,00 €	
Fördermittel „ÖPNV“ 75%		63.750,00 €
Summe (brutto):	832.000,00 €	654.900,00 €

4.4 Folgekosten

Mit der Baumaßnahme Prager Straße werden 2 neue Bänke und 12 zusätzliche Bäume abzüglich von 4 Fällungen hergestellt.

Ab 2026 fallen diese Kosten dafür an:

Folgekosten pro Jahr				
Bezeichnung	PSP-Element	Kosten/Einheit und Jahr	Beschreibung	Kosten pro Jahr in Euro
Straßenbäume	1.100.55.1.0.01	53,32 €/Stk.	Unterhaltung	640 €
Beleuchtung	1.100.54.1.0.01.09	50 €/Lichtpunkt	Unterhaltung	500 €
Beleuchtung	1.100.54.1.0.01	70 €/Lichtpunkt	Stromkosten	700 €
2 Bänke Binga	1.100.55.1.0.01	800 €/Bank	Unterhaltung	1.600 €

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

keine

6. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt

geplant

nicht nötig

Der Stadtbezirksbeirat Südost wurde am 16.04.2024 über die flankierenden Maßnahmen informiert.

Es erfolgt eine Information zur Baumaßnahme mit der Vorlage zum Bau- und Finanzierungsbeschluss im Stadtbezirksrat Südost. Eine weitere Vorstellung der Baumaßnahme ist gemeinsam mit den anderen beteiligten Bauherren als Bürgerinformationsveranstaltung geplant. Der Termin soll voraussichtlich im Dezember 2024 stattfinden. Vor Baubeginn soll zudem in einer weiteren Informationsveranstaltung zu den Schwerpunkten Bauablauf und Verkehrsführung informiert werden.

Es wird auf der Internetseite der Stadt Leipzig unter: www.leipzig.de/pragerstrasse alle Informationen zur Prager Straße veröffentlicht.

7. Besonderheiten

Flankierende Maßnahmen

Im Vorfeld der Verkehrsbaumaßnahme Prager Straße sollen die flankierenden Maßnahmen (vgl. Punkt 2.12) umgesetzt werden, damit von Baubeginn an, der Schleichverkehr reduziert wird. Die flankierenden Maßnahmen sind nicht Gegenstand der Bauleistungen im Zuge der gemeinsamen Ausschreibung, aber Gegenstand dieses Bau- und Finanzierungsbeschlusses.

Kampfmittel

Kampfmittel können im Baubereich nicht ausgeschlossen werden, daher ist im Zuge von Erdarbeiten eine visuelle Begutachtung durch eine Fachfirma notwendig. Für Mastgründungen und andere tieferliegende Maßnahmen werden Sondierungen erforderlich.

Grunderwerb

Grunderwerb ist für die Baumaßnahme nicht erforderlich.

8. Folgen bei Nichtbeschluss

Die Alternative zum Bauvorhaben wäre die Beibehaltung der gegenwärtigen Situation im

Baubereich mit den benannten baulichen, sicherheitstechnischen und gestalterischen Mängeln. Insbesondere die Gleisbaumaßnahmen sind unabdingbar, da ansonsten der Straßenbahnbetrieb auf der wichtigen Nahverkehrstrasse im Zuge der Prager Straße gefährdet wäre. Auch die völlig unzureichenden Bedingungen an den Haltestellen des ÖPNV würden bleiben. Eine Umsetzung der bestehenden Ratsbeschlüsse ist somit nicht möglich. Das Basismodul Hauptachsen kann in der beschlossenen Form nicht mehr umgesetzt werden. Die Inbetriebnahme der Linie 15 mit den 2,40 m breiten Straßenbahnen NGT12+ Ende 2026 ist nicht möglich.

Anlage/n

- 1 Lageplan 1 (öffentlich)
- 2 Lageplan 2 (öffentlich)
- 3 Lageplan 3 (öffentlich)
- 4 Lageplan 4 (öffentlich)
- 5 Straßenquerschnitt (öffentlich)
- 6 Anlage flankierende Maßnahmen (öffentlich)
- 7 Umleitung (öffentlich)