



Verwaltungsstandpunkt zur Petition-Nr. VIII-P-00254-VSP-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:

Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Stammbaum:

VIII-P-00254 Dieter Kriegsmann

VIII-P-00254-VSP-01 Dezernat Stadtentwicklung und Bau

VIII-P-00254-DS-02 Petitionsausschuss /
Petent: Dieter Kriegsmann

Betreff:

Petition zur geplanten Baumaßnahme Prager Straße wegen breiterer Straßenbahnen

**Beratung im Gremium
(Änderungen vorbehalten)**

DB OBM - Vorabstimmung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters
Petitionsausschuss
Ratsversammlung

Voraussichtlicher Sitzungstermin

01.11.2024

Zuständigkeit

Vorberatung
Bestätigung
Vorberatung
Beschlussfassung

Vorschlag der Verwaltung: **Abwägungsmaterial**

Beschlussvorschlag

Über die Baumaßnahme wird mit der Vorlage VII-DS-09870 Bau- und Finanzierungsbeschluss Prager Straße von An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei vom Stadtrat entschieden. Der Stadtrat nimmt Petition und Verwaltungsstandpunkt dazu als Abwägungsmaterial zur Kenntnis.

Räumlicher Bezug

Südost

Zusammenfassung

Der Stadtrat befindet zur Vorlage VII-DS-09870 Bau- und Finanzierungsbeschluss Prager Straße von An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei über das ob und wie der Maßnahme. Der Inhalt der Petition und des Verwaltungsstandpunktes stehen dem Stadtrat dazu als Abwägungsmaterial zur Verfügung.

I. Begründung Nichtöffentlichkeit

entfällt

II. Sachverhalt

1. Begründung des Vorschlags

Der Stadtrat und seine Gremien hat bereits die Vorlage VII-DS-09870 Bau- und Finanzierungsbeschluss Prager Straße von An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei zur Beratung und Beschlussfassung übergeben bekommen. Ein separater Beschluss zur Petition ist daher nicht zielführend. Das Anliegen der Petition wird mit dem Beschluss zu genannter Vorlage entschieden. Dem Stadtrat stehen die Petition und dieser Verwaltungsstandpunkt dafür als Abwägungsmaterial zur Verfügung.

2. Sachstandsbericht

Die Komplexmaßnahme i-19 Prager Straße (An der Tabaksmühle bis Friedhofsgärtnerei) ist in der "Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig - Rahmenplan zur Umsetzung (VII-DS-00547-NF-01)" in der Maßnahmenliste II-10a "Komplexmaßnahmen VTA - L-Gruppe und weitere Maßnahmen der LVB" enthalten. Im Dezember 2022 wurde dazu die Vorzugsvariante der Vorplanung (VII-DS-07613) vom Stadtrat als Grundlage für die weitere Planung beschlossen und damit der geplante Straßenquerschnitt festgelegt.

Eine Mitbenutzung der Gleisanlagen durch den motorisierten Individualverkehr, wie in der Petition vorgeschlagen, würde im Abschnitt der Prager Straße zu einer Verlangsamung des ÖPNV und zu einer zusätzlichen Versiegelung führen. Im Sinne der Mobilitätsstrategie ist jedoch die Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zu priorisieren. Innerhalb der Vorplanung des Bauprojektes wurden bereits verschiedene Varianten entwickelt und anschließend von der Ratsversammlung die zu planende Vorzugsvariante beschlossen (VII-DS-07613). Dabei wurde auch die Führung der Straßenbahn im sogenannten straßenbündigen Bahnkörper – d.h. das Teilen des Straßenraumes zwischen Straßenbahn und Kraftfahrzeugverkehr - untersucht, um ggf. zwei Richtungsfahrbahnen anbieten zu können. Eine solche Führung der Straßenbahn bietet jedoch keine Fahrplanstabilität und widerspricht so den Zielen der „Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig“. Der Wegfall des besonderen Gleiskörpers könnte zudem zu einer erheblichen Rückzahlung von Fördermitteln in Höhe von bis zu 40 Mio. € führen. Aus diesen Gründen wurde sich in der Ratsversammlung für die Vorzugsvariante mit Verbreiterung des besonderen Gleiskörpers, Reduzierung auf eine Fahrspur für den Kraftfahrzeugverkehr, und vom Kfz-Verkehr abgetrennte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn entschieden. Dies stellt auch die kostengünstigste der untersuchten Varianten dar.

Die Erarbeitung einer Aufgabenstellung zur Straßenraumaufteilung hat im Vorfeld zusammen mit dem Fachausschuss für Stadtentwicklung und Bau ergebnisoffen stattgefunden. Eine erneute Betrachtung der möglichen Straßenraumaufteilung auf Grundlage der bereits untersuchten Varianten sowie der damit verbundenen Kostensteigerung sowie dem einhergehenden Bauverzögerung ist daher nicht zielführend.

Mit der Baumaßnahme verbreitern die Leipziger Verkehrsbetriebe den Gleismittenabstand für den Einsatz der neuen XXL Straßenbahnwagen NGT 12+, um eine kollisionsfreie Begegnung von zwei Straßenbahnen zu ermöglichen. Die Verbreiterung erfolgt dabei unter Beibehaltung des besonderen Gleiskörpers und dem Erhalt der vorhandenen Baumallee mit der Konsequenz, dass nach dem Umbau der Prager Straße zugunsten des ÖPNV eine Kfz-Fahrspur in stadtwärtiger und landwärtiger Richtung entfällt.

Es reicht bei der Verbreiterung nicht aus, nur die vorhandenen Gleise innerhalb des bahneigenen Körpers um 5 cm nach außen zu verlegen. Verkehrs- und Gleisplanungen sind deutlich komplexer als in der Petition angenommen wird. Beim Einsatz der breiteren Straßenbahnen muss ein Gleismittenabstand auf der gesamten Länge gewährleistet sein. In Kurven verringert sich der Abstand zwischen zwei sich begegnenden Straßenbahnen auf Grund der Achsgeometrie der Fahrzeuge. Nach den anzuwendenden Planungsvorschriften sind ebenso alle Sicherheitsabstände einzubeziehen. Aktuell liegt der Gleismittenabstand bei mindestens 2,56 m, muss jedoch auf mindestens 2,80 m geweitet werden, um die notwendigen Sicher-

heitsabstände im Begegnungsfall einzuhalten. Eine Aufweitung des Gleismittenabstands hat zur Folge, dass die Sicherheitsabstände zum angrenzenden Kraftfahrzeugverkehr nicht eingehalten werden können. Aus diesem Grund ist eine Verbreiterung des besonderen Bahnkörpers zwingend notwendig, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Mit dem Ausbau der Prager Straße zugunsten des ÖPNV und der Neuordnung des Querschnitts haben Rettungsfahrzeuge keinen Nachteil in diesem Straßenabschnitt. Im Ist-Zustand sind 2 untermaßige Kfz-Fahrspuren je Richtung vorhanden. Im Einsatzfall kann in einer Stausituation mangels Breite keine Rettungsgasse hergestellt werden. Die Rettungsfahrzeuge stehen wie alle anderen Fahrzeuge im Stau. Zukünftig wird es eine vorschriftmäßige Fahrspurbreite für den Kfz-Verkehr zzgl. eines 2,00 m breiten Radfahrstreifens pro Fahrtrichtung geben. Im Notfall können die Rettungsfahrzeuge den Radfahrstreifen unter Nutzung des Sicherheitsabstandes zum Kfz-Verkehr als Rettungsgasse benutzen.

Die Verbreiterung des besonderen Gleiskörpers für den Einsatz der bereiteren Straßenbahnen ist eine Aufgabe und Leistung der Leipziger Verkehrsbetriebe, die auch die Kosten tragen. Als Straßenbaulastträger entfallen auf die Stadt die Kosten der Deckensanierung der Fahrbahn, Entwässerungsrinne und die Bordanlagen können bestehen bleiben. Die Erneuerung der Stadtbeleuchtung mit LED-Leuchtmitteln wird zukünftig die Betriebskosten deutlich senken. Im Bereich der Leitungsverlegung (stadtwärtiger Radweg) wird es keine erneute Versiegelung geben. Im mittleren Abschnitt erfolgt zudem ein grundhafter Ausbau, um einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen.

Um dem befürchteten „Ausweichverkehr“ in der Augustinerstraße und Naunhofer Straße, sowie den umliegenden Nebenstraßen entgegenzuwirken, wurde die Überprüfung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu dessen Verhinderung mit Beschluss der Vorzugsvariante ebenfalls beschlossen (vgl. Beschlusspunkt 2). Die Unterbrechung der Augustinerstraße für den durchgehenden Kfz-Verkehr ist dabei eine dieser Maßnahmen, die in diesem Rahmen geprüft und als geeignet eingeschätzt wurde, zu einer deutlichen Verkehrsentlastung des Dorfgangers Probstheida sowie entlang der Verkehrsrelation Augustinerstraße/Naunhofer Straße beitragen zu können. Die Unterbrechung wurde Mitte Oktober baulich umgesetzt.

3. Zeitplan

entfällt

Anlage/n
Keine