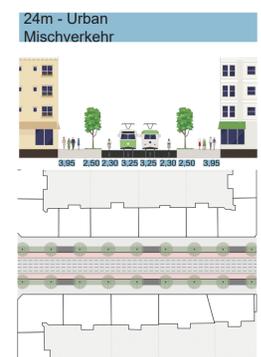
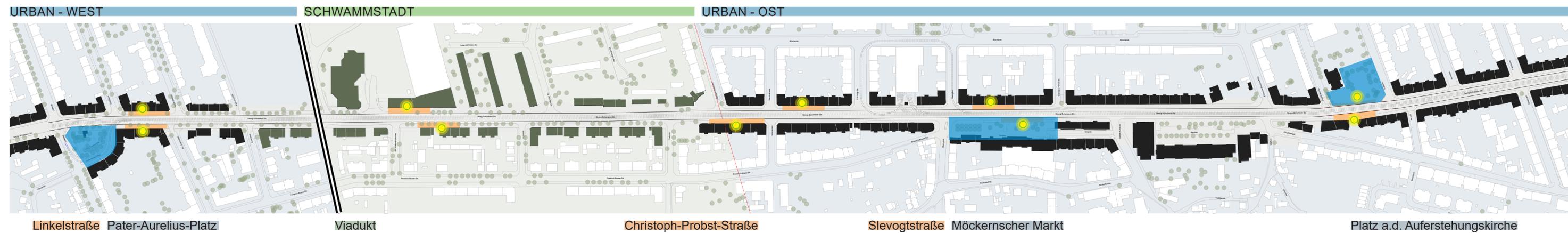




Prämisse in allen Abschnitten

- **Priorität haben Umweltverbund, Aufenthalt, Begrünung und Kühlung.**
- **ÖPNV-Beschleunigung ist herzustellen.**
- **Haltestellen sind barrierefrei herzustellen. Haltestellen sind als Kap mit angehobener RadFahrbahn bzw. mit angehobener KFZ-Fahrbahn auszubauen (im Betrachtungsraum keine Inselhaltestellen).**
- **Radverkehrs- und barrierefreie Fußverkehrsanlagen müssen durchgängig geführt werden.**
- **möglichst schlanke Knoten – Wo möglich auf Links- und Rechtsabbiegespuren des MIV verzichten.**
- **Alle öffentlichen Stellplätze sind in den Seitenstraßen einzuordnen. Andienflächen sind vorzugsweise am Beginn der Seitenstraßen einzuordnen.**
- **Mobilitätsstationen sind im Nebennetz in Haltestellennähe zu verorten.**
- **Bestandsbäume sind zu erhalten.**
- **beidseitig durchgehende Baumreihen sind bis zu den Knoten einzuplanen.**
- **beidseitig durchgehende Multifunktionsstreifen (Urban) bzw. Grünstreifen (Schwammstadt) sind bis zu den Knoten einzuordnen (ggf. mit Ausnahme der Haltestellenbereiche).**
- **durchgängige Beschattung der Seitenräume vorsehen.**
- **es sollen möglichst viele Flächen entsiegelt werden.**
- **Das Niederschlagswasser soll vor Ort bewirtschaftet werden.**



Prämisse - Urban West (24m) - Lösungsansatz 1

Orientierungsbreiten:							
Gehweg	Multifkt.-streifen	Radweg	MIV mit Bahnkörper	MIV mit Bahnkörper	Radweg	Multifkt.-streifen	Gehweg
3,95m	2,50m	2,30m	3,25m	3,25m	2,30m	2,50m	3,95m

2026
 Folgende Prämisse gelten für notwendige Achsausweitung der Straßenbahn im Bestandsquerschnitt (revisierter Baubeginn 2026) | Maßnahme i-29b):

- Kein baulicher Eingriff in den Seitenraum bis zum Ablauf der Fördermittelbindung 2032 (außer Haltestelle)
- Trassierung unter Berücksichtigung der zukünftigen Straßenraumteilung vornehmen
- (teil-)barrierefreier Ausbau der Haltestelle Wahren
- Erhalt und Ergänzung des Baumbestandes im Haltestellenbereich zur Beschattung
- Befahrbarkeit Buslinie 80 am Knotenpunkt Georg-Schumann-/Linkelstraße herstellen
- am Knoten Georg-Schumann-/Linkelstraße müssen die derzeitigen Abbiegebeziehungen des MIV bestehen bleiben (Rechtsabbiegen von Süden nach Osten untersuchen)
- durchgehende Radverkehrsanlagen am Knoten Georg-Schumann-/Linkelstraße herstellen
- temporäre Bus-Abstellmöglichkeiten am Pater-Aurelius-Platz (ohne Eingriff in Bordlagen) sind zu prüfen

2032

Für die Neuaufteilung des Straßenraums frühestens ab 2032, z.B. im Zusammenhang mit einer Realisierung einer Straßenbahnerweiterung zum S-Bf. Wahren empfiehlt das Planungsteam Phase Null die Umsetzung des Lösungsansatzes 1 (Mischverkehr MIV/Tram). Folgende Prämisse sind der HOAI-Planung zugrunde zu legen:

- die Aufteilung des Straßenraums ist ohne Verlagerung der Gleisstrasse vorzunehmen
- Erhalt des Altbaumbestands
- Andienflächen sind im Multifunktionsstreifen am Blockanfang und -ende einzuordnen
- Weiterentwicklung des Pater-Aurelius-Platzes zu einem multifunktionalen Quartiersplatz im Rahmen des Straßenbauprojektes Wahren4Link
- Gewährleistung der vollständigen barrierefreiheit an allen Haltestellen
- Rückbau und Verlagerung der Gleisschleife sowie der temporären Busabstellmöglichkeiten zur neuen Endstelle S-Bahnhof Wahren
- am Knoten Linkelstraße müssen die derzeitigen Abbiegebeziehungen des MIV bestehen bleiben (Rechtsabbiegen von Süden nach Osten untersuchen)
- Ausweitung des Planungs- und Baumgriffs wegen Starkregenretention auf Hopfenbergstraße und Gottlaßstraße



Prämisse - Schwammstadt (28m) - Lösungsansatz 2

Im Schwammstadtbereich soll der Straßenraumcharakter durch das Zusammenspiel von grünen Seitenräumen und Rasengleis geprägt sein. Außerdem soll durch wassersensible Gestaltung das Mikroklima positiv beeinflusst werden. Zu untersuchen im Lösungsansatz 2 sind die

Orientierungsbreiten:

Varianten A) symmetrische Gleislage									
Gehweg	Grünstreifen	Radweg	MIV	separiertes Gleis	separiertes Gleis	MIV	Radweg	Grünstreifen	Gehweg
2,85m	2,50m	2,30m	3,25m	3,10m	3,10m	3,25m	2,30m	2,50m	2,85m

und B) asymmetrische Gleislage

Gehweg	Grünstreifen	Radweg	MIV	separiertes Gleis	separiertes Gleis	MIV	Radweg	Grünstreifen	Gehweg
2,35m	2,00m	2,30m	3,25m	3,10m	3,10m	3,25m	2,30m	3,00m	2,85m

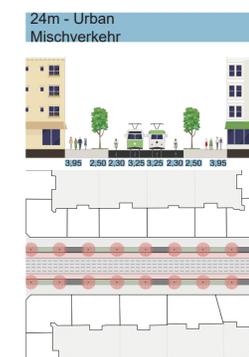
- Es ist ein separater Gleiskörper vorzusehen
- Der separate Gleiskörper ist als Rasengleis auszuführen
- ein Grünstreifen ist durchgängig und beidseitig einzuplanen (Ausnahme: Haltestellen)
- ÖPNV-Beschleunigung am Knotenpunkt Kaufland durch Separierung der Straßenbahn
- Haltestelle Annaberger Straße verlagern an die Schubertstraße / Gerstäckerstraße / Christoph-Probst-Straße

A:

- Grünstreifen mit Orientierungsbreite 2,5m

B:

- Untersuchung eines asymmetrischen Querschnitts mit:
 - > unveränderter Lage der südlichen Borde zum Erhalt der Bestandsbäume auf der Südseite einschließlich Einordnung von Grünstreifen zwischen den Baumstandorten
 - > Herstellung eines Grünstreifens auf der Nordseite mit Bäumen, Orientierungsbreite: 2,0m



Prämisse - Urban ost (24m) - Lösungsansatz 1

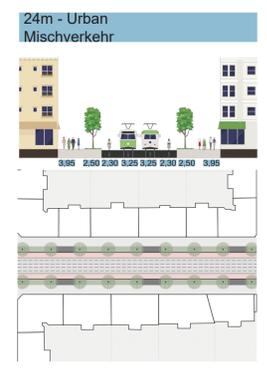
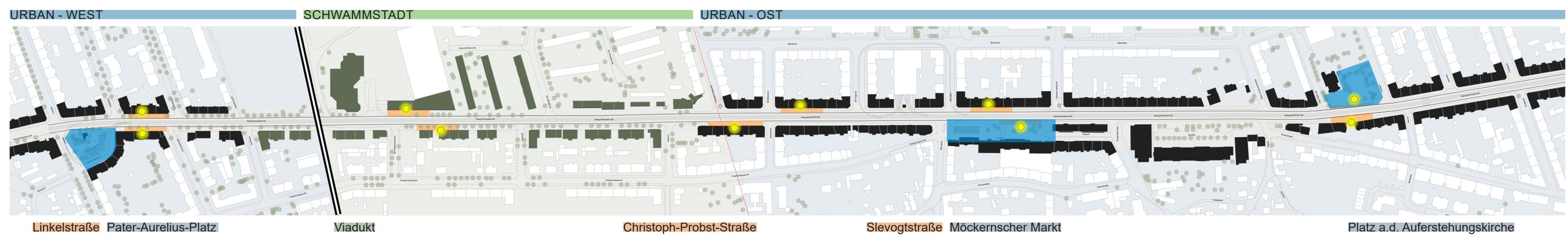
Orientierungsbreiten:							
Gehweg	Multifkt.-streifen	Radweg	MIV mit Bahnkörper	MIV mit Bahnkörper	Radweg	Multifkt.-streifen	Gehweg
3,95m	2,50m	2,30m	3,25m	3,25m	2,30m	2,50m	3,95m

- Umsetzung des Lösungsansatzes 1 (Mischverkehr MIV/ÖPNV)
- aus förderrechtlichen Gründen ist neben dem Lösungsansatz 1 (Mischverkehr MIV/Straßenbahn außerhalb der Haltestelle einschl. dynamischer Straßenraumfreigabe an den Knotenpunkten für die Straßenbahn) zusätzlich der Lösungsansatz 3 (separater Gleiskörper) zu untersuchen und dem Lösungsansatz 1 gegenüberzustellen. Ziel ist der Nachweis, dass mit beiden Lösungsansätzen eine im Verhältnis vergleichbare Beschleunigung des ÖPNV erzielt werden kann.
- Erweiterung Gleisschleife Slevogtstraße / Blücherstraße / Elli-Voigt-Straße um Anbindung aus / in Richtung Schkeuditz
- Separierung der Gleisanlagen in den Knotenzufahrten am Knoten Georg-Schumann- / Slevogtstraße
- Im Bereich des Möckernschen Marktes und am Rentplatz sind Baumergänzungen zu prüfen.
- Andienflächen sind im Multifunktionsstreifen am Blockanfang und -ende einzuordnen
- Ausweitung des Planungs- und Baumgriffs wegen Starkregenretention auf Christoph-Probst-Straße
- Ausweitung des Planungsauftrags und des Baumgriffs bis Huygensplatz prüfen, um einen städtebaulich erkennbaren Auftakt des Lösungsansatz 1 (Multifunktionsstreifen mit Bäumen) am Huygensplatz zu definieren (unter Beibehaltung der bereits erfolgten Gleistrassierung)



Details in allen Abschnitten

- Umwelt**
- möglichst enges Baumraster (Ziel: max. 10m Abstand) / Etablierung durchgehender, geschlossener Baumreihen (beidseitig) mit möglichst gleichmäßiger Anordnung (axial sowie untereinander)
 - Baumraster muss mit Blick auf den 2. Rettungsweg mit der Branddirektion in LP 2 abgestimmt werden
 - Pflanzkonzepte mit Schwerpunkt auf ökologischem Mehrwert für Straßenbäume und für Grün- / Multifunktionsstreifen erarbeiten
 - > Verwendung von standortgerechten, heimischen Pflanzenarten
 - > Baumarten mit größeren Kronendurchmessern sind zu bevorzugen
 - > Baumarten sind so auszuwählen, dass sie im Verbundkonzept die größtmöglichen Überlebenschancen haben
 - bei Straßenbaumneupflanzungen sind die „Standards der Stadt Leipzig für die Planung und Ausschreibung von Straßenbegleitgrün“ einzuhalten
 - Beachtung Baumschutz einschließlich dendrologische Baubegleitung (einbeziehen in alle Planungsphasen)
 - Herstellung großzügiger, offener Baumscheiben
 - > Baumscheiben sollten als Rigolen ausgeführt werden
 - > Baumscheiben sind von Leitungen freizuhalten
 - > Leitungsumverlegungen/ Neuverlegungen sind in ihrer Lage so zu planen, dass keine wurzelhemmende Schutzvorrichtung in der Baumgrube erforderlich ist
 - > Sofern Mindestabstände unterschritten werden, sind neue Leitungen direkt im Leitungsgraben zu schützen
 - > ggf. Vergrößerung des Wurzelraumes durch Verwendung überbaubarer Substrate
 - Konzept zur dezentralen Niederschlagswasserbewirtschaftung der öffentlichen Verkehrsflächen erstellen und umsetzen
 - > Versickerungsfähigkeit frühzeitig im Baugrundgutachten darstellen
 - > Kein ungefiltertes Einleiten von Straßenwässern in den Wurzelbereich der Bäume (gilt sowohl für alte als auch neue Baumstandorte)
 - > Gehwege mit Gefälle zur Baumscheibe und ohne Anschlag auf der gehwegseitigen Baumscheibeneinfassung
 - > Beim Einsatz von Rigolen ist sicherzustellen, dass die Baumstandorte weder geflutet (Stauässe) noch trockengelegt werden
 - > Oberflächenbeläge möglichst durchlässig gestalten
- Städtebau**
- im Multifunktionsstreifen Wechsel zwischen Grün und Aufenthaltsbereichen, an definierten Stellen auch Andienflächen möglich
 - möglichst kurze Übergangsbereiche zwischen den verschiedenen Abschnitten (zwischen urbanen Abschnitten und Schwammstadtbereich)
 - Oberflächenmaterialien der Gehwege entsprechend dem Leipziger Standard herstellen
- Mobilität**
- die Mindestfahrbahnbreite beträgt 3,25 m pro Fahrspur
 - Aufweitung Gleismittenabstand für 2,40m breite Fahrzeuge
 - kompakte Haltestellenkombination für Bus- und Straßenbahn vorsehen
 - Form der Fahrleitungsbefestigung (Mast oder Fassade) für den Baumerhalt und die Baumneupflanzung klären
 - Bauform der Gehwegausleuchtung ist im Zusammenhang mit der Fahrleitungsbefestigung zu prüfen
 - barrierefreie gesicherte Querungen an ÖPNV Haltepunkten
 - der Orientierungswert für Radfahrstreifen beträgt 2,30 m in jede Richtung
 - an Knotenpunkten Priorisierung des ÖPNV und Radverkehrs gegenüber dem MIV
 - durchgehend aufgepflasterte Gehwegüberfahrten zu den Anliegerstraßen planerisch und baulich vorsehen (bei allen Nicht-LSA-Knoten), Bauweise bei Busbefahrung klären
 - Gleisanlage ist aus Gründen des Fahrgastkomforts möglichst geradlinig zu planen
 - Behindertenstellplätze sind ausnahmsweise im Multifunktionsstreifen zu verorten
- Wirtschaftlichkeit**
- Aus technischer und hydraulischer Sicht ist die überstaufreie Ableitung des Abwassers über das Kanalsystem zu bewerkstelligen.
 - > Aus baulicher Sicht ist zur schadlosen Ableitung des Abwassers eine DWA-Zustandsklasse von größer als 3 zu erreichen (Eliminierung von Undichtigkeiten, Fehlschlüssen etc. mittels baulicher Sanierung).
 - für die Trinkwasserleitungen ist ein guter baulicher Zustand herzustellen (Wasserverluste und das Eindringen von Fremdwasser ist zu verhindern)
 - Bei der Einordnung von Leitungen im unterirdischen und oberirdischen Bauraum sind bei der Aufteilung des Straßenraums ausreichend dimensionierte Trassen einzuplanen



24m - Urban Mischverkehr

Details - Urban West (24m) - Lösungsansatz 1

Folgende Details gelten für notwendige Achsaufweitung der Straßenbahn im Bestandsquerschnitt (avisiertes Baubeginn 2026 | Maßnahme I-29b):

Mobilität

- Keine Änderung des Seitenraums, deshalb kein Mitbaubedarf VTA

Rad

- Fahrspurmarkierung im Zuge Achsaufweitung anpassen und bis zum Knotenpunkt Georg-Schumann-Straße/Linkelstraße vervollständigen

ÖPNV

- stadteinwärtige Haltestelle Wahren zunächst als teilbarrierefreie Zwischenlösung mit nachträglicher Erweiterungsmöglichkeit für vollständige Barrierefreiheit herstellen
- > In Bestandslage
- > für barrierefreien Ausbau der stadteinwärtigen Haltestelle Radius der Gleisschleife in LPH2 prüfen
- > Bedienung auch durch Bus/SEV
- nachträgliche Einordnung eines Gleisabzweiges in/aus Linkelstraße für die Netzerweiterung S-Bf. Wahren in LPH 2 prüfen, Bedingungen: beidseitige Baumreihe in der Linkelstr., Mindestgehwegbreite 2,50m
- Für den Gleiskörper ist eine verbesserte lärmindernde Bauweisen anzuwenden.

MIV

- Fahrspurmarkierung im Zuge Achsaufweitung anpassen
- keine Prämissen zum ruhenden Verkehr, da 2017 hergestellt

Für die Neuaufteilung des Straßenraums frühestens ab 2032, z.B. im Zusammenhang mit Wahren4Link empfiehlt das Planungsteam Phase Null die Umsetzung des Lösungsansatzes 1 (Mischverkehr MIV/Tram). Folgende Details sind der HOAI-Planung zugrunde zu legen:

Umwelt

- Baumraster ergänzen
- Zur Erhöhung der Resilienz gegenüber Starkregenereignissen soll das Niederschlagswasser in der Rasenfläche des Abstandsgrüns der Kleingartenanlage „Am Hopfenberg“ und in den Multifunktionsstreifen bewirtschaftet werden.
- Zur Reduzierung der Starkregenzufüsse aus der Hopfenbergstraße und der Gottliebstraße ist die Anlage von Retentionsflächen in den beiden Straßenräumen zu prüfen.

Städtebau

- Vor Geschäftseinrichtung im Multifunktionsstreifen Bereiche für Freisitze und Auslagen einplanen (ohne die Gehbahn einzuschränken)
- punktuell im Bereich fehlender Schaufenstergeschäfte Verdunstungs- und Versickerungsanlagen in den Multifunktionsstreifen integrieren
- Pro Blocklänge sind mehrere Sitzgelegenheiten im Multifunktionsstreifen einzuordnen.

Mobilität

Rad

- Radabstellanlagen sind partiell im Multifunktionsstreifen unterzubringen
- Für die IR IV-Route ist zu prüfen, wo am Viadukt eine Querung möglich ist.

Teilhabe

- im Bereich des Pater-Aurelius-Platzes ist ein Trinkbrunnen einzuplanen.
- Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Toilettenkonzepts ist zu prüfen, ob im Bereich des Pater-Aurelius-Platzes eine öffentliche Toilette errichtet wird.



28m - Schwammstadt separierter Bahnkörper A

Details - Schwammstadt (28m) - Lösungsansatz 2

Im Schwammstadtbereich soll der Straßenraumcharakter durch das Zusammenspiel von grünen Seitenräumen und Rasengleis geprägt sein. Außerdem soll durch wassersensible Gestaltung das Mikroklima positiv beeinflusst werden. Zu untersuchen im Lösungsansatz 2 sind die Varianten A) symmetrische Gleislage und B) asymmetrische Gleislage

Umwelt

- die Bewirtschaftung der Gleisentwässerung ist im Rahmen des Konzepts zur dezentralen Niederschlagswasserbewirtschaftung zu klären
- Grünstreifen soll vor allem aus Verdunstungs- und Versickerungsanlagen bestehen, insbesondere soll das Oberflächenwasser der Gehwege im Grünstreifen bewirtschaftet werden
- befestigte Bereiche im Grünstreifen sind lediglich für Mülltonnen im Bereich der Grundstückszufahrten vorzusehen und auf die Mindestgröße zu beschränken
- ein Retentionsraum am Geländedelfpunkt (Kreuzungsbereich Am Viadukt/G.-Schumann-Str., siehe Starkregengefahrenkarte) ist gestalterisch zu berücksichtigen

Mobilität

Fuß

- zur Herstellung der Mindestbreite Gehweg vor HNr. 294 öffentliche Widmung oder Grundstücksankauf prüfen

A)

- Verbreiterung des Seitenraums auf Orientierungswert 5,35m
- > Gehbahn mit Orientierungswert 2,85m
- > Grünstreifen mit Orientierungswert 2,50m

B)

- nördliche Gehbahn mit Orientierungswert 2,35m

Rad

- Radabstellanlagen sind am Beginn der Seitenstraßen unterzubringen

ÖPNV

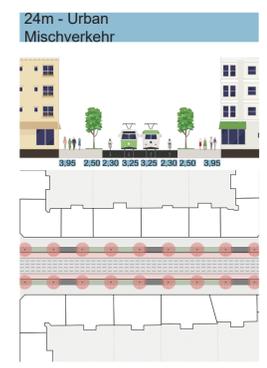
- Barrierefreier Ausbau (H) Am Viadukt
- > Lage für alle Haltepositionen östlich des Knotenpunktes in Höhe Kaufland
- > Bedienung auch durch Bus/SEV
- > Kombiniert mit Separierung in beiden Knotenpunktzufahrten am Knotenpunkt Kaufland
- > Kombiniert mit Haltestellenaufbau angehobene Kfz-Fahrbahn
- > zur Beschattung Haltestellen mit Bäumen ausstatten

MIV

- Variantenuntersuchung in LPH2 zur Knotengeometrie Zufahrt Kaufland
- > ohne Reduzierung der bestehenden Seitenbereiche
- > möglichst mit Baumergänzung
- Untersuchung zum Wegfall der Linksablegebeziehung in die Christoph-Probst-Straße durchführen (Erhalt der Linksablegebeziehung an der Annaberger Straße)
- die Zufahrt zum Kaufland muss von allen Seiten gewährleistet werden



28m - Schwammstadt separierter Bahnkörper B



24m - Urban Mischverkehr

Details - Urban ost (24m) - Lösungsansatz 1

Umwelt

- Zur Reduzierung der Starkregenzufüsse aus der Christoph-Probst-Str. ist die Anlage von Retentionsflächen in der Christoph-Probst-Str. zu prüfen.

Städtebau

- Vor Geschäftseinrichtung im Multifunktionsstreifen Bereiche für Freisitze und Auslagen einplanen.
- > punktuell im Bereich fehlender Schaufenstergeschäfte Verdunstungs- und Versickerungsanlagen in den Multifunktionsstreifen integrieren
- Pro Blocklänge sind mehrere Sitzgelegenheiten im Multifunktionsstreifen einzuordnen.
- Im Bereich der Gustav-Kühn-Straße ist ein kleiner Aufenthaltsplatz im Zuge des Straßenbauprojektes in Abstimmung mit dem Amt für Schule zu gestalten.

Mobilität

Fuß

- Verbreiterung des Seitenraums auf Orientierungswert 6,45m
- Die stadtauswärtige Haltestelle Dantestraße darf nicht zulasten des Fußverkehrs eingeordnet werden, kombinierte Geh- und Wartfläche muss größer als 2,50m sein.
- Es ist am Knotenpunkt Huygensplatz eine Querungshilfe vorzusehen.
- am Knotenpunkt Georg-Schumann-Straße / Kirschbergstraße Verbesserung der Laufbeziehung zur LSA durch Gehwegverbreiterung prüfen (öffentliche Widmung)

Rad

- Radabstellanlagen sind partiell im Multifunktionsstreifen unterzubringen

ÖPNV

- Barrierefreier Ausbau neue (H) Christoph-Probst-Straße
- > in Höhe Einmündung Christoph-Probst-Str./Gerstäckerstraße/Schubertstraße
- > Bedienung auch durch Bus/SEV
- Barrierefreier Ausbau (H) Möckernscher Markt
- > In Bestandslage
- > Bedienung auch durch Bus/SEV
- > kombiniert mit Separierung in beiden Knotenpunktzufahrten am Knoten Slevogtstraße
- Barrierefreier Ausbau (H) Dantestraße
- > in Höhe Platzbereich Auferstehungskirche
- > Bedienung auch durch Bus/SEV
- verbesserte lärmindernde Bauweisen sind anzuwenden

MIV

- Variantenuntersuchung in LPH2 zur Knotengeometrie Slevogtstraße, Kirschbergstraße ohne Reduzierung der bestehenden Seitenbereiche
- keine Linksablegebeziehung von Georg-Schumann-Straße in Kirschbergstraße und Erika von Brockdorff-Straße (Status quo beibehalten)
- Slevogtstraße müssen die derzeitigen Ablegebeziehungen bestehen bleiben
- Die Linksablegebeziehung von der Kirchbergstraße auf die G.-Schumann-Str. prüfen.

Teilhabe

- Jeweils ein Trinkbrunnen ist im Bereich des Möckernschen Markts, am Renfplatz und am kleinen Aufenthaltsplatz a. d. Gustav-Kühn-Str. einzuplanen.
- Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Toilettenkonzepts ist zu prüfen, ob im Bereich des Möckernschen Marktes und im Bereich der Dantestraße jeweils eine öffentliche Toilette errichtet wird.