

Herzlich willkommen zum Bürgerforum „Straßenbahnnetzerweiterung im Leipziger Südosten“



Anlass

- Mittel- bis langfristig ist von einer Entwicklung des Klinikstandortes auszugehen.
- Untersuchungen haben gezeigt, dass dauerhaft auch bei einer Takterhöhung eine Busanbindung nicht ausreichen wird.
- Langfristig ist eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung des Klinikstandortes mit einer Straßenbahn erforderlich.
- Aufgrund der Entwicklung der letzten 20 Jahre und geänderter Rahmenbedingungen ist eine Überprüfung der Trassenoptionen notwendig.

Ziel

Diskussion zur Sicherung von Trassenoption(en), um perspektivisch eine Straßenbahn einordnen zu können

- **kein Baubeschluss**
- **Trassenvorhaltung**
- **Sicherung von Optionsflächen**

Entscheidungsparameter

Grundlagen	Raum	Umwelt	Mobilität	Ökonomie
Streckenverlauf	Stadtentwicklung	Landschaftsraum	Verkehrsplanung	Kursanzahl
Längenvergleich	Flächennutzungsplan	Ackerflächen	Verkehrsorganisation	Taktzeiten
Fahrzeiten	Stadtraum	Grünflächen	Auswirkungen auf den Straßenraum	Umsteigebeziehungen
Flächenverfügbarkeit	Stadtstrukturen	Naherholung	Fußgänger und Radverkehr	Fahrzeugeinsatz
	Räumliche Vernetzung	Freiflächennutzung	Wirtschaftsverkehr	Aufnahmekapazität
	Lärmimmissionen	Freiflächenverbund	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Fahrgastgewinne / -verluste
	Denkmale	Naturschutz	Rettungsfahrzeuge	Investitionsvolumen
	Baustruktur	Biotope	Wege- / Fahrbeziehungen	Betriebskosten
				Linienetz

Grundlagen der Flächenentwicklung

Zusammenstellung der Rahmenpläne



Rahmenplan des Klinikstandortes – 1994

Konzeption des Medizinisch-Wissenschaftlichen Zentrums (MWZ) sah zwei Bereiche vor:

Klinikstandort

- ausgehend vom Herzzentrum sollten weitere Kliniken, medizinnahe Labor-, Forschungs-, und Entwicklungseinheiten angesiedelt werden
- zur siedlungsräumlichen Fassung war bis zur Rietzschke Wohnungsbau geplant

Ergänzungsstandort

- auf den Ackerflächen nördlich des Herzzentrums war die Ansiedlung eines Studiencampus mit Ergänzungsfunktionen beabsichtigt
 - Ergänzung von Wohngebieten in den Randbereichen zu Stötteritz
- Aufgrund der erwarteten Frequentierung sowohl des Campus als auch des MWZ wurde eine durchgehende Straßenbahnerschließung beider Areale vorgesehen
- wegen der Nähe zur Endhaltestelle erfolgte eine Verlängerung der Linie 4
- Die in der Gesamtkonzeption entwickelte Lage der ÖPNV-Trasse wurde Teil der Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepte

Rahmenplan zu den Wohnbauentwicklungen – 1995

Kennzeichen der Rahmenplanung sind:

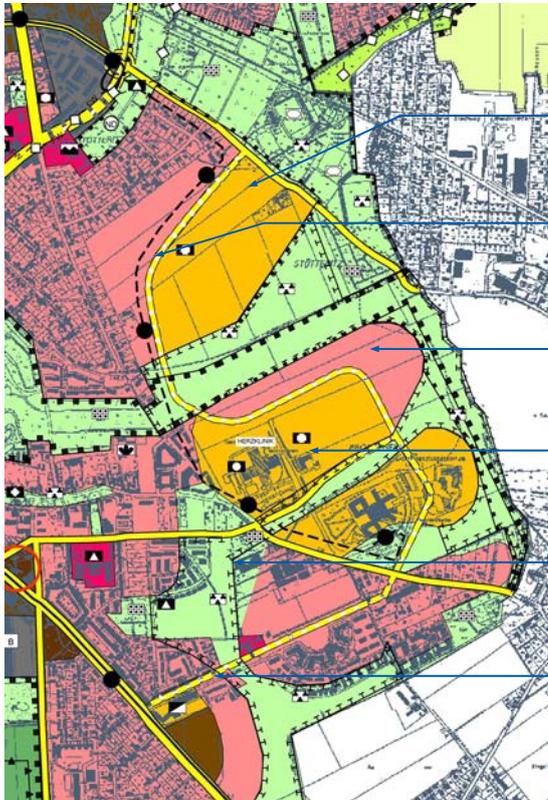
- Gebäudestrukturen mit einer vergleichsweise hohen städtebaulichen Dichte und Geschossigkeit
 - Grün- und Naherholungsflächen, die parallel zur Wohngebietenentwicklung parkähnlich angelegt wurden und werden
 - Anlage der Franzosenallee als Haupterschließungsachse mit Anbindung an das Klinikgelände
- die städtebauliche Dichte der Rahmenplanung wurde aufgrund der zwischenzeitlich geänderten Nachfragebedingungen nicht flächen-deckend umgesetzt
- Anlage der ca. 18 m breiten Franzosenallee als Baumallee mit Rad- und Fußweg
- keine Straßenbahnerweiterung in den Wohngebieten vorgesehen wegen der im Norden bereits vorgesehenen Straßenbahnerschließung und dem Anfang der 90er Jahre noch nicht erkennbaren Stadtbahnausbau in der Prager Straße
- die öffentlichen Grünzüge wurden als Parkanlagen entwickelt



Übersicht über Klinikstandort und die Wohngebiete an der Franzosenallee (Stand 2012)

Flächennutzungsplan (FNP)

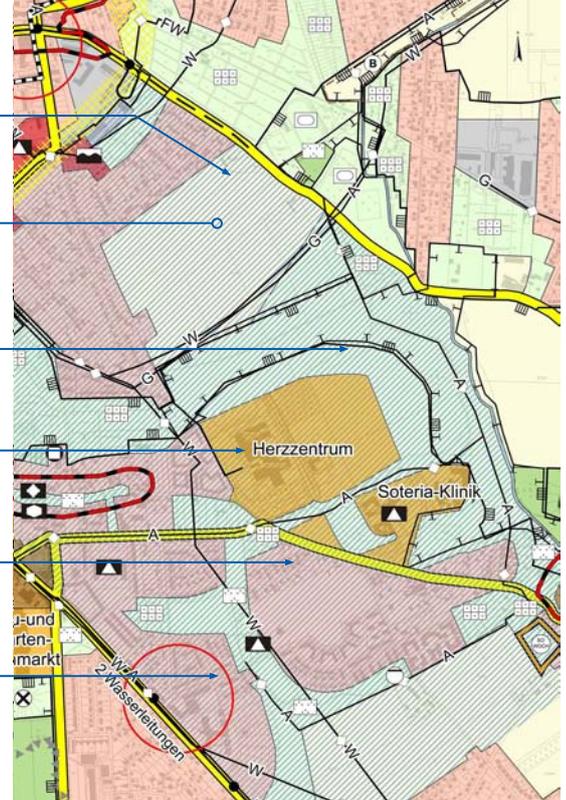
Wirksamer FNP – Stand 2000



Vergleich FNP 2000/FNP 2013

- Rücknahme der Flächenentwicklung
- ÖPNV-Untersuchungsgebiet
- Entfall von Wohnbauflächen
- Reduzierung von Sondergebietsflächen
- Ausdehnung von Wohnbauflächen
- Darstellung in Fortschreibung auf Hauptverkehrsstraßen beschränkt
- Haupterschließung der Kliniken über Nieritzstraße und Franzosenallee

Fortgeschriebener FNP-Entwurf – Stand 2013



Masterplanung zur Klinikerweiterung

- Flächenentwicklung: heute bereits ca. 13 ha baulich entwickelt – weitere 12,5 ha stehen auf Grundlage der Masterplanung zur Verfügung
- Arbeitsplätze: heute vorhanden ca. 2.200 Arbeitsplätze – perspektivisch geplant ca. 6.000 Arbeitsplätze
- Frequentierung: Standort wird heute täglich von ca. 5.000 Personen (Patienten, Besucher, Angestellte) frequentiert – prognostisch ist eine Anhebung auf mehr als 11.000 Personen pro Tag zu erwarten, das entspricht ca. 22.000 Fahrten
- Steigende Nutzungsintensität führt zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens:
 - Erhöhung des KFZ-Verkehrs auf den Zubringerstraßen
 - Erhöhung des Stellplatzbedarfs (Parkhaus, Parkraumbewirtschaftung)
- Notwendigkeit einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung des Klinikstandortes
- Zeitpunkt des Endausbaus ist offen

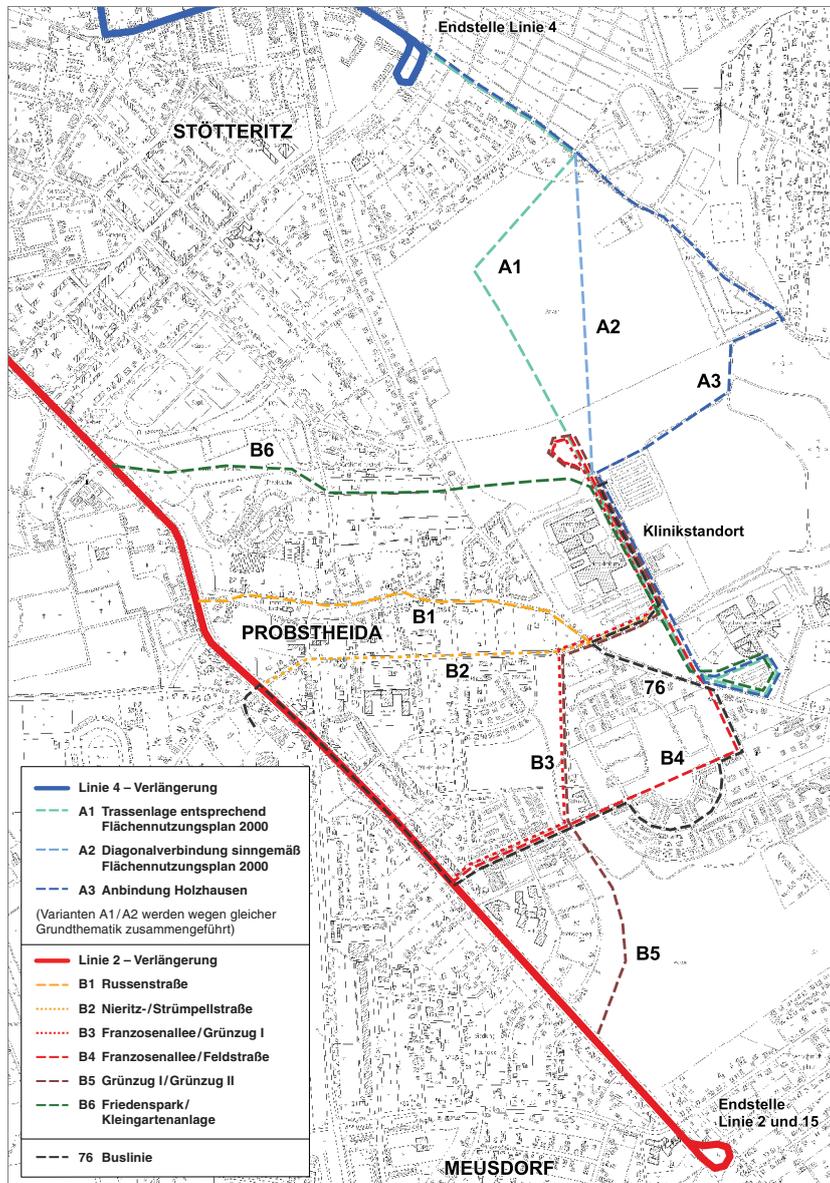


Wohngebietsentwicklung um die Franzosenallee

- Im Verlauf der letzten 20 Jahre wurden die Planungsabsichten den aktuellen Entwicklungen angepasst.
- Zur Siedlungsentwicklung mit heute ca. 1.000 Wohneinheiten gehören außerdem das Stadtteilzentrum „Sonnenpark“, ein Kindergartenneubau, ein Gebäudekomplex für betreutes Wohnen, ein neuer Schulstandort, öffentliche Grünanlagen.
- Das Erschließungskonzept berücksichtigte bereits Mitte der 90er Jahre eine Haupterschließung über die Franzosenallee mit Verbindung zum Klinikstandort.
- Die Wohngebietsentwicklung wurde abschnittsweise an die konkreten Standortbedingungen angepasst und mit zunehmend mehr Einfamilienhäusern statt Geschosswohnungsbau realisiert.
- Flächenreserven im Rahmenplangebiet sind die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 313 „Katzstraße“ (ca. 6,7 ha) und Nr. 350 „Wohngebiet an der grünen Ecke“ (0,6 ha).
- Nach Abschluss der Gesamtentwicklung wird das Gebiet ca. 3.000 neue Anwohner haben.

Linienvarianten – ÖPNV-Anbindung

Linienführungen



ÖPNV-Erschließung

Der Klinikstandort Probstheida ist heute über die Buslinie 76, mit Umstieg von den Straßenbahnlinien 2 und 15, in einem 20-Minuten-Takt an das ÖPNV-Netz der Stadt Leipzig angebunden.

Heute wird der Klinikstandort täglich von ca. 5.000 Personen (Angestellte, Besucher, Patienten) angesteuert, von denen nur etwa 6 Prozent das ÖPNV-Busangebot nutzen. Dies ist vor allem der Umsteigenotwendigkeit am Ortskern Probstheida zuzuschreiben. In der Hauptverkehrszeit ist die Kapazitätsgrenze der Buslinie 76 erreicht.

Der Ausbau des Klinikstandortes ist auf einen Zeithorizont von mehr als 20 Jahren ausgerichtet. Der Zeitpunkt, wann die Straßenbahn notwendig sein wird, ist heute nicht abzuschätzen.

- Die LVB planen parallel zur Ansiedlungsentwicklung zunächst eine Erhöhung der Bustakte
- mittelfristig kann auch eine taktverdichtete Busandienung den zunehmenden Kapazitätsbedarf nicht bewältigen
- langfristig ist die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Straßenbahnerschließung anzunehmen
- Hierfür sind unterschiedliche Linienvarianten denkbar:

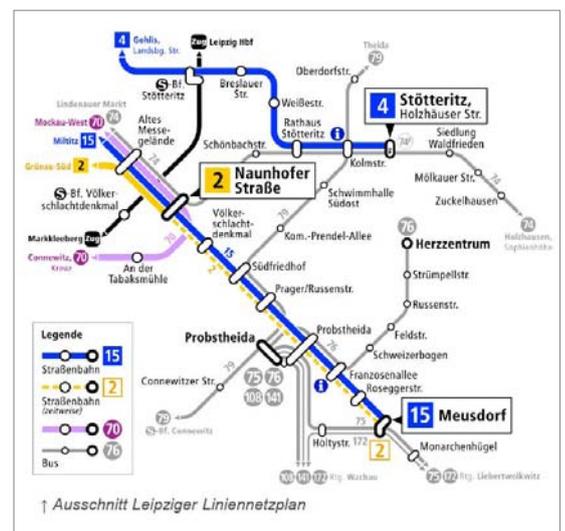
- Verlängerung der Linie 4
- Verlängerung der Linie 2



Prager Straße mit Anbindung Russenstrasse / Nieritzstraße / Franzosenallee

Quelle: Henry Pfeiffer, Prof Luftbild

Vorhandenes ÖPNV-Netz

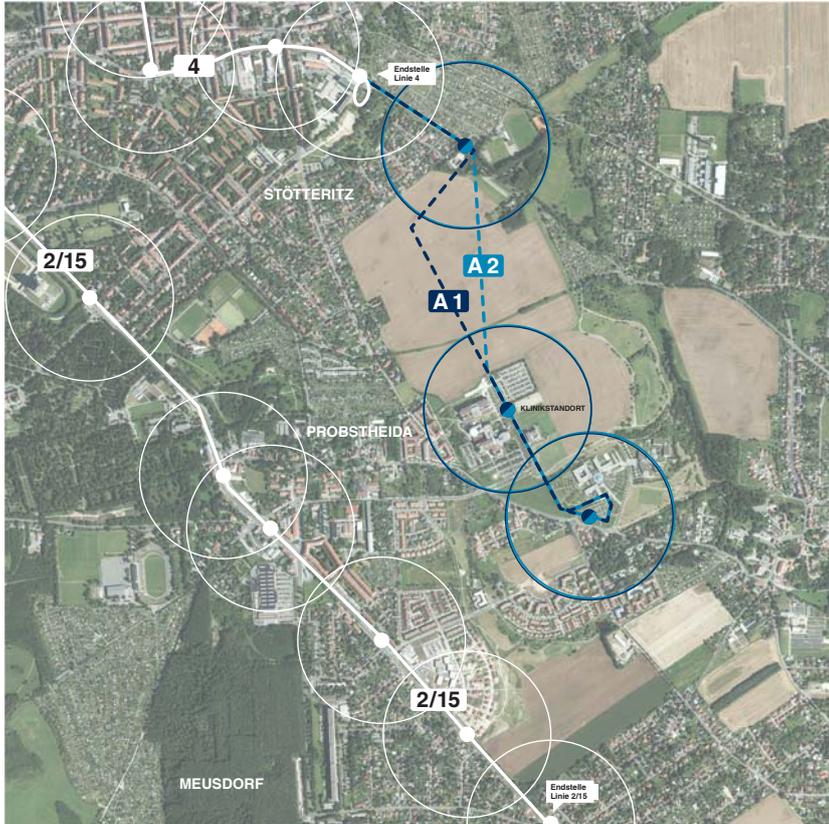


Auszug LVB-Netzplan

Linie 4

Variante: **A1** **A2**

Linienverlauf



© Haltestellen mit Einzugsgebiet 300 m

Quelle Luftbild: Leipzig-Atlas

Visualisierung: Holzhäuser Straße



Vertiefung: Landschaftszerschneidung



baumfreier Bereich

Grundlagen	Raum	Umwelt	Mobilität	Ökonomie
<p>Streckenverlauf Holzhäuser Straße – Ackerfläche (in zwei verschiedenen Linienführungen) – LSG „Etzoldsche Sandgrube“ – Klinikstandort – Wendeschleife (Morawitzstraße)</p> <p>Neubaulängen Variante A1: 2.500 m Variante A2: 2.200 m</p> <p>Fahrzeit Klinikstandort – Innenstadt Variante A1: 23 Minuten Variante A2: 22 Minuten</p> <p>Bus Linie 76 entfällt</p> <p>Flächen Flächen weitgehend im Eigentum der Stadt bzw. der Klinik Trassenverlauf und Wendeschleife am Klinikstandort bereits planungsrechtlich gesichert</p>	<p>Stadtentwicklung Rücknahme der ca. 28 ha großen potenziellen Entwicklungsfläche zwischen Stötteritz und Probstheida absehbar keine bauliche Entwicklung der Ackerflächen zwischen Stötteritz und Probstheida Verlängerung der Linie 4 mit Führung über die Ackerflächen als Trassenoption jedoch vorbehalten</p> <p>Stadtraum geringer Eingriff in städtebauliche Strukturen durch weitgehende Lage der Trasse außerhalb der bebauten Siedlungsflächen</p> <p>Lärm vergleichsweise geringe besondere Lärmbetroffenheit von Anwohnern durch Trassenlage weitgehend außerhalb bestehender Wohngebiete Neuverlärnung eines Landschafts-, Agrar- und Erholungsraums</p>	<p>Freiraumplanung Erstdurchschneidung eines ca. 50 ha großen Landschafts-, Agrar- und Erholungsraums Eingriff in die Bewirtschaftung der Ackerflächen durch Gleisquerung 12 m breite Trasse im Landschaftsraum mit einer Länge und Fläche von: A1 – ca. 900 m / ca. 10.800 m² A2 – ca. 730 m / ca. 8.800 m²</p> <p>Landschaftsschutzgebiet Zerschneidung des LSG und der Biotopverbundachse mit einer Länge und einem Flächeneingriff von ca. 170 m / 2.000 m² Querungsvorbehalt für ÖPNV-Trasse in der Verordnung zum LSG berücksichtigt</p> <p>Naturschutz struktureller Eingriff in den Landschaftsraum, das Landschaftsbild, großräumige ökologische Verflechtungen Verlust von ca. 0,88 – 1,08 ha Boden in hoher bis sehr hoher Qualität großer Ökoausgleich</p>	<p>Verkehrsplanung Trassenverlauf ist Bestandteil des Stadtentwicklungsplans „Verkehr und öffentlicher Raum“ Wartungsweg der Trasse auch als zweite Rettungszufahrt zum Klinikgelände sowie als Rad- und Fußweg nutzbar</p> <p>Straßenraum Ausbau der Holzhäuser Straße ab Wendestelle auf einer Länge von ca. 500 m erforderlich Rasengleis im offenen Landschaftsraum und im Querungsabschnitt des Landschaftsschutzgebiets</p> <p>Wirkung ÖPNV-Erschließung der Kliniken von Norden entlastet die Verkehrsknoten und den Ortsteil Probstheida Abnahme der verkehrsseitigen Abhängigkeit von der Prager Straße Neue Anbindung des Klinikstandortes über Stötteritz Verlust der Linienverbindung zwischen Klinikstandort und dem Ortskern Probstheida</p>	<p>Fahrgastentwicklung Klinikstandort: • ca. 6.000 Arbeitsplätze (Prognose Endausbau) • ca. 2.600 Fahrgäste pro Tag Wohngebiete: Fahrgastpotenzial im direkten Haltestelleneinzugsgebiet (Umkreis 300 m) • ca. 1.400 Anwohner • ca. 500 Anwohner durch Einstellung Buslinie 76 ungünstiger angebunden (Fahrgastverluste)</p> <p>Fahrzeugsinsatz auf Linie 4 heute zeitweise Kapazitätsengpässe Anschaffung größerer Fahrzeuge bereits eingeplant zusätzliche Anschaffung von 2 Straßenbahnen erforderlich</p> <p>Baukosten A1: > ca. 9,5 Mio Euro A2: ca. 8,94 Mio Euro (ohne Planung/Grunderwerb/Ökoausgleich)</p> <p>Betriebskosten II. Kategorie mittlerer Saldo u. a. wegen Betrieb von zwei weiteren Straßenbahnen</p>



Holzhäuser Straße

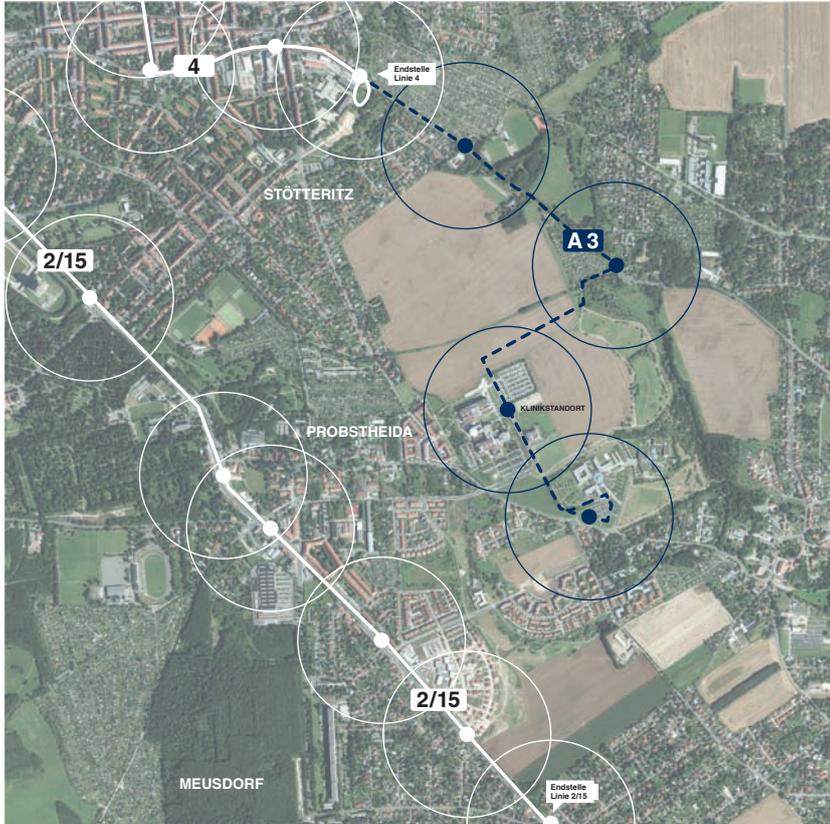


Holzhäuser Straße: Endhaltestelle Linie 4

Linie 4

Variante: A3

Linienverlauf



© Haltestellen mit Einzugsgebiet 300 m

Quelle Luftbild: Leipzig-Atlas

Visualisierung: Haltestelle Herzzentrum



Vertiefung: LSG-Zerschneidung



Grundlagen	Raum	Umwelt	Mobilität	Ökonomie
<p>Streckenführung Holzhäuser Straße – Kleingarten „Friedenseck“ – LSG „Etzoldsche Sandgrube“ – Klinikstandort – Wendeschleife (Morawitzstraße)</p> <p>Neubaulänge 2.800 m • längste Neubaustrecke</p> <p>Fahrzeit 24 Minuten Klinikstandort – Innenstadt</p> <p>Bus Linie 76 entfällt</p> <p>Flächen Flächen weitgehend im Eigentum der Stadt bzw. der Klinik Trassenverlauf und Wendeschleife am Klinikstandort bereits planungsrechtlich gesichert Eingriff in die Kleingartenanlage „Friedenseck“</p>	<p>Stadtentwicklung Rücknahme der ca. 28 ha großen potentiellen Entwicklungsfläche zwischen Stötteritz und Probstheida Ziel der Stadtentwicklung ist die Erhaltung der Freiräume zwischen den Ortsteilen Stötteritz und Holzhausen entlang des vergleichsweise langen Trassenverlaufs befinden sich nur geringe bauliche Entwicklungspotentiale</p> <p>Stadtraum geringer Eingriff in städtebauliche Strukturen durch weitgehende Lage der Trasse außerhalb der bebauten Siedlungsflächen</p> <p>Lärm vergleichsweise geringe besondere Lärmbetroffenheit von Anwohnern durch Trassenlage weitgehend außerhalb bestehender Wohngebiete Neuverlärnung eines Landschafts-, Agrar- und Erholungsraums</p>	<p>Freiraumplanung Erstdurchschneidung eines ca. 50 ha großen Landschafts- und Naherholungsraums 12 m breiter Trassenkorridor im Landschaftsraum mit einer Länge und Fläche von ca. 730 m / ca. 8.760 m² einseitige Beseitigung von landschaftsprägenden Alleebäumen an der Holzhäuser Straße</p> <p>Landschaftsschutzgebiet Zerschneidung des LSG und der Biotopverbundachse auf einer Länge und mit einem Flächeneingriff von ca. 320 m / ca. 3.800 m² Querungsvorbehalt für ÖPNV-Trasse in der Verordnung zum LSG deckt nicht diesen Flächenumfang ab</p> <p>Naturschutz Eingriff in nach § 21 SächsNatSchG geschützte Biotopflächen (32010.R) struktureller Eingriff in den Landschaftsraum, das Landschaftsbild, großräumige ökologische Verflechtungen Verlust von ca. 0,87 ha Boden in hoher bis sehr hoher Qualität sehr großer Ökoausgleich</p>	<p>Verkehrsplanung Nahverkehrsplanung beinhaltet bislang keine Straßenbahnbindung von Holzhausen notwendiger Wartungsweg der Straßenbahntrasse ist auch als zweite Rettungszufahrt zum Klinikgelände sowie als Rad- und Fußweg nutzbar</p> <p>Straßenraum wesentliche Veränderung und Erweiterung des Straßenraums der Holzhäuser Straße entlang der Neubaustrecke von ca. 1.100 m Rasengleis im offenen Landschaftsraum und im Querbereich des Landschaftsschutzgebiets</p> <p>Wirkung ÖPNV-Nordosterschließung des Klinikareals entlastet die Verkehrsknoten und den Ortsteil Probstheida Abnahme der verkehrsseitigen Abhängigkeit von der Prager Straße Neue Anbindung des Klinikstandortes über Stötteritz Verlust der Linienverbindung zwischen Klinikstandort und dem Ortskern Probstheida</p>	<p>Fahrgastentwicklung Klinikstandort: • ca. 6.000 Arbeitsplätze (Prognose Endausbau) • ca. 2.600 Fahrgäste pro Tag Wohngebiete: Fahrgastpotenzial im direkten Haltestelleneinzugsgebiet (Umkreis 300 m) • ca. 1.430 Anwohner • ca. 500 Anwohner durch Einstellung Buslinie 76 ungünstiger angebunden (Fahrgastverluste)</p> <p>Fahrzeugeinsatz auf Linie 4 heute zeitweise Kapazitätsengpässe Anschaffung größerer Fahrzeuge bereits eingeplant zusätzliche Anschaffung von 2 Straßenbahnen erforderlich</p> <p>Baukosten ca. 10,5 Mio Euro (ohne Planung/Grundenerwerb/Ökoausgleich)</p> <p>Betriebskosten III. Kategorie negativer Saldo u. a. wegen vergleichsweise langer Streckenführung und Betrieb von zwei neuen Straßenbahnzügen</p>



Blick von Stötteritz zum Klinikstandort

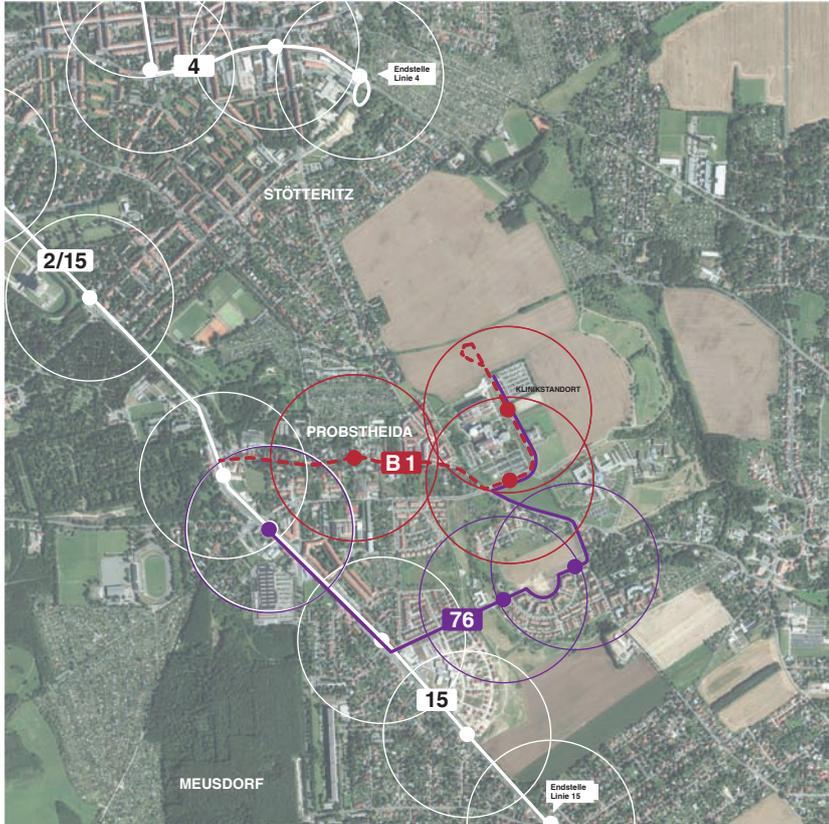


Holzhauser Straße auf Höhe der Kleingartenanlage „Friedenseck“

Linie 2

Variante: B1

Linienverlauf



Haltestellen mit Einzugsgebiet 300 m

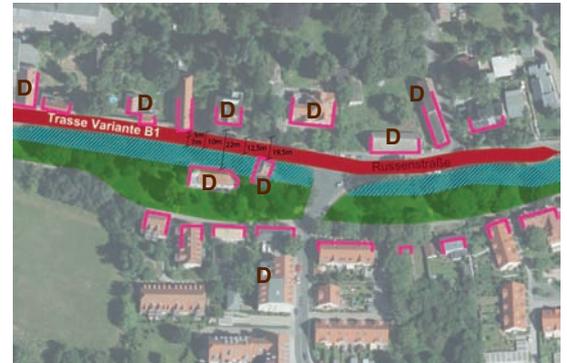
Bus 76

Quelle Luftbild: Leipzig-Atlas

Visualisierung: Russenstraße/Dorfanger



Vertiefung: räumliche Aufweitung am Dorfanger



besondere Lärmbetroffenheit

D Denkmal

baumfreier Bereich

Grundlagen	Raum	Umwelt	Mobilität	Ökonomie
<p>Streckenführung Russenstraße – Strümpellstraße – Klinikstandort – Wendeschleife (nördlich Klinikstandort)</p> <p>Neubaulänge 1.775 m</p> <p>Fahrzeit 19 Minuten Klinikstandort – Innenstadt</p> <p>Bus Weiterbetrieb Linie 76</p> <p>Flächen Flächen mehrheitlich im Eigentum der Stadt straßenbegleitend Eingriff in private Flächen verschiedener Eigentümer nicht ausgeschlossen eventuell Eingriff in denkmalgeschützte Gebäude</p>	<p>Stadtentwicklung Ziel der Stadtentwicklung ist die Erhaltung der Gesamtanlage des Dorfangers Dorfanger ist der wichtigste stadträumliche Identifikationskern von Probstheida Dorfanger und angrenzend bebauete Bereiche bilden natur- und kulturhistorische Einheit</p> <p>Stadtraum Dorfanger ist geschützt als denkmalpflegerisches Ensemble (historische Gebäudeanlagen i. V. m. Grünflächen und altem Baumbestand) bauliche Maßnahmen zum Schutz denkmalgeschützter Gebäude bei regelmäßiger Bodenerschütterung Aufweiten des Stadtraums auch bei flächenreduzierter Lösung Veränderung des Ortsbildes durch Einbringen technischer Anlagen (z.B. Leitungsmasten höher als angrenzende Bebauung)</p> <p>Lärm Anlage einer zweiten Emissionstrasse parallel zur Nieritzstraße ohne städtebauliche Abschirmmöglichkeit (flächenhafte Verlärmung)</p>	<p>Freiraumplanung Dorfanger ist Bestandteil der östlichen, südlichen und nördlichen Freiflächen und Bestandteil des Naherholungsverbunds</p> <p>Grünflächen Reduzierung und Veränderung der Grünanlagen Eingriff in den ortsbildprägenden Baumbestand Neukonzeption der Freiflächen Eingriff in die Naherholungsfunktionen</p> <p>Naturschutz Schädigung/Beseitigung eines Naturdenkmals (100-jährige Eiche) struktureller Eingriff in Boden, Natur und Landschaft und insbesondere das durch Grün geprägte Ortsbild großer Ökoausgleich</p> <p>Umwelteffizienz geringe Umwelteffizienz durch den notwendigen parallelen Betrieb von Buslinie 76 und Straßenbahn</p>	<p>Verkehrsplanung Ziel der Verkehrsplanung ist der Erhalt des Dorfstraßencharakters Verkehrskonzept sieht keine Trasse über Dorfanger vor dichte Verkehrsknotenfolge der Prager Straße mit Russen-/Nieritz-/Chemnitzstraße (Verkehrsorganisation)</p> <p>Straßenraum kurvenreiche Trassenführung oder Straßenbegradigung mit Aufweitung des Straßenraums auf < 10 m (Sonderlösung) Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen auch bei fahrbahnintegrierter Gleislösung Umbau Haltestelle am Knoten Russenstraße/Prager Straße</p> <p>Wirkung Veränderung des historischen Straßenraums und Dorfstraßencharakters Veränderung der verkehrlichen Bedeutung und Nutzungsintensität in der Russenstraße im Falle der Aufweitung Veränderungen in der Verkehrsorganisation durch Verlagerung von Individualverkehr</p>	<p>Fahrgastentwicklung Direktverbindung mit den Unikliniken/Innenstadt ÖPNV-Umsteigeknoten am Ortskern Probstheida wird nicht erreicht Klinikstandort: (Prognose Endausbau) • ca. 6.000 Arbeitsplätze • ca. 2.600 Fahrgäste pro Tag Wohngebiete: Fahrgastpotenzial im Umkreis von 300 m um neue Haltestellen: • ca. 900 Anwohner Erhalt der Buslinie 76 für Wohngebiete an der östlichen Franzosenallee und Feldstraße • ca. 1.500 Anwohner</p> <p>Fahrzeugsatz Linie 2 hat im Bestand Kapazitätsreserven zusätzliche Anschaffung einer Straßenbahn erforderlich</p> <p>Baukosten ca. 10,8 Mio Euro höchste Baukosten aller Varianten (ohne Planung/Grundenwerb/Ökoausgleich)</p> <p>Betriebskosten III. Kategorie negativer Saldo u. a. wegen weiterem Busbetrieb</p>



Kreuzung Prager Straße / Russenstraße

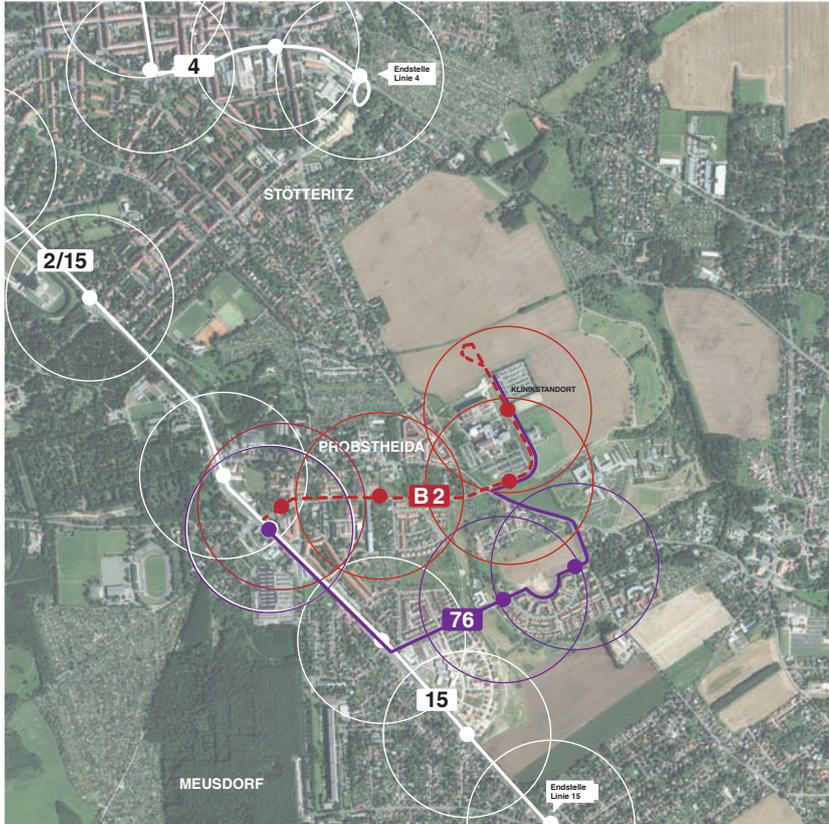


Russenstraße mit Dorfanger

Linie 2

Variante: B2

Linienverlauf



Haltestellen mit Einzugsgebiet 300 m

Bus 76

Quelle Luftbild: Leipzig-Atlas

Visualisierung: Nieritzstraße



Konfliktfolge im Straßenraum



besondere Lärmbetroffenheit

D Denkmal

▲ Knotenumbau

Grundlagen	Raum	Umwelt	Mobilität	Ökonomie
<p>Streckenführung Nieritzstraße – Strümpellstraße – Klinikstandort – Wendeschleife (nördlich Klinikstandort)</p> <p>Neubaulänge ca. 1.625 m</p> <p>Fahrzeit 19 Minuten Klinikstandort – Innenstadt</p> <p>Bus Weiterbetrieb Linie 76</p> <p>Flächen mittlere bismäßige Flächenverfügbarkeit Inanspruchnahme diverser privater Flächen aufgrund räumlicher Engpässe und Straßenraumerweiterung</p>	<p>Stadtentwicklung Trassenanordnung innerhalb bestehender Straßen ist grundsätzlich möglich daher keine Darstellung in den Stadtentwicklungsplanungen erforderlich</p> <p>Stadtraum enge Abfolge funktionaler und räumlicher Konflikte im Abschnitt zwischen der Prager Straße bis Mitte Strümpellstraße (Autohaus) Nieritzstraße: durch Wohngebäude flankierter schmaler Straßenraum; vorhandene Gebäude für Leitungsspannung zu niedrig, daher Leitungsmasten erforderlich Strümpellstraße: Bei Erweiterung der Straßenfläche Eingriff in denkmalgeschützte Gebäude optische Dominanz technischer Anlagen (z. B. Leitungsmasten), teilweise höher als vorhandene Bebauung</p> <p>Lärm Bündelung der Verkehrs- und Emissionstrassen im Stadtgebiet besondere Lärmbetroffenheit von Anwohnern Nieritz-/Strümpellstraße: ca. 120 Wohneinheiten (WE)</p>	<p>Freiraumplanung kurzer Streckenverlauf mit vergleichsweise geringem Eingriff in Grün- und Freiflächen</p> <p>Grünflächen keine weitergehende Teilung von Grünflächen und Naherholungsflächen</p> <p>Naturschutz geringe Beeinträchtigung und geringer Eingriff in intakte Naturräume und Grünflächen geringer Ökoausgleich</p> <p>Umwelteffizienz Energetische Aspekte aus dem parallelen Betrieb von Bus und Straßenbahn</p>	<p>Verkehrsplanung Haupt- und Rettungszufahrt zum Klinikstandort mit hohem und weiter steigendem Verkehrsaufkommen Auswirkung auf Leistungsfähigkeit des Knotens Prager Straße/ Nieritzstraße – Belastungsgrenze des Knotens ist erreicht</p> <p>Straßenraum Nieritzstraße: schmaler Straßenraum (ca. 12,50 m) mit geschlossener Bebauung, Eingriffe in Gebäude wegen geringem Straßenquerschnitt sind Sonderlösungen erforderlich neue Haltestelle am Knoten Prager Straße/Nieritzstraße und vor der Schule Strümpellstraße: zurückgesetzte Bebauung (ähnlich Franzosenallee) Erweiterung des 13 m breiten Straßenraums erforderlich Rückbau des Kreisverkehrs Nieritzstraße, Strümpellstraße, Bockstraße und Ausbau als ampelgeregelter Knoten (LSA-gesteuerter Knoten)</p> <p>Wirkung Verlagerung von Kfz-Verkehr auf andere Straßen aufgrund minderer Durchlässigkeit der Knoten Nieritzstraße/Bockstraße/Prager Straße erwartet</p>	<p>Fahrgastentwicklung Direktverbindung Klinikstandort mit den Unikliniken/Innenstadt ÖPNV-Umsteigeknoten am Ortskern Probstheida wird unmittelbar nicht erreicht Klinikstandort: (Prognose Endausbau) • ca. 6.000 Arbeitsplätze • ca. 2.600 Fahrgäste pro Tag Wohngebiete: Fahrgastpotenzial im Umkreis von 300 m um neue Haltestellen: • ca. 1.100 Anwohner Erhalt der Buslinie 76 für Wohngebiete an der östlichen Franzosenallee und Feldstraße • ca. 1.500 Anwohner</p> <p>Fahrzeugeinsatz Linie 2 hat im Bestand Kapazitätsreserven zusätzliche Anschaffung einer Straßenbahn erforderlich</p> <p>Baukosten ca. 8,7 Mio Euro (ohne Planung/Grunderwerb/Ökoausgleich)</p> <p>Betriebskosten III. Kategorie negativer Saldo u. a. wegen weiterem Busbetrieb</p>



Prager Straße / Nieritzstraße



Kreisverkehr Nieritzstraße/Strümpellstraße/Bockstraße/Augustiner Straße

Linie 2

Variante: B3

Linienverlauf



© Haltestellen mit Einzugsgebiet 300 m

Quelle Luftbild: Leipzig-Atlas

Visualisierung: westliche Franzosenallee



Vertiefung: Lärmwirkung/Teilung Grünzug I



— besondere Lärmbetroffenheit

WE Wohneinheiten

Grundlagen	Raum	Umwelt	Mobilität	Ökonomie
<p>Streckenführung Franzosenallee – Jugendzentrum – Grünzug I – Strümpellstraße – Klinikstandort – Wendeschleife (nördlich Klinikstandort)</p> <p>Neubaulänge ca. 1.575 m kürzeste Neubaustrecke aller Varianten</p> <p>Fahrzeit 20 Minuten Klinikstandort – Innenstadt</p> <p>Bus Linie 76 entfällt</p> <p>Flächen günstige Flächenverfügbarkeit gegeben Trassenverlauf weitgehend über öffentliche Verkehrs- und Grünflächen und Flächen der Klinik</p>	<p>Stadtentwicklung in bestehenden Straßen ist ein Gleiseinbau ohne formelle Darstellung in den gesamtstädtischen Planungen möglich im Falle dieser Trassensicherung ergänzende Darstellung in den Stadtentwicklungsplänen sinnvoll</p> <p>Stadtraum halbe Trassenlänge in siedlungs-integrierter Lage Auswirkung der Gleistrasse auf bestehende Verflechtungen zwischen bebauten und unbebauten Siedlungsgebieten Grundschulgebäude tangiert – aber gesicherter Neubaustandort nördlich der Thierschstraße Jugendzentrum tangiert – Verlegung des Bolzplatzes und freier Spielflächen notwendig</p> <p>Lärm besondere Lärmbetroffenheit von Anwohnern westl. Franzosenallee: ca. 80 Wohneinheiten (WE) Abschirmwirkung der Gebäudezeilen an der Franzosenallee für die dahinter liegende Bebauung Verlärmung des siedlungsintegrierten Grünzugs I</p>	<p>Freiraumplanung Grünzug I ist Bestandteil des Freiflächenverbunds zwischen Stötteritz und dem Südraum Erstdurchschneidung eines sehr hochwertigen Landschaftsraums 12 m breiter Trassenkorridor im Landschaftsraum des Grünzugs I mit einer Länge und Fläche von ca. 400 m / ca. 4.800 m²</p> <p>Grünflächen Auswirkungen auf Nutzbarkeit und Erholungsfunktion im Grünzug I Neukonzeptionierung und teilweise Umgestaltung der öffentlichen Grünanlage vorhandener Weg durch Grünzug kann an Linienführung angepasst und als Wartungsweg genutzt werden</p> <p>Naturschutz Verlagerung von geleisteten Ausgleichsmaßnahmen struktureller Eingriff in den in Entwicklung befindlichen Grünraum Beeinträchtigung der nord-südlichen Biotopverbundachse mittlerer Eingriff in Boden und Natur mittelgroßer Ökoausgleich</p>	<p>Verkehrsplanung Einordnung der Gleistrasse ohne Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Franzosenallee möglich abschnittsweise Trennung von ÖPNV und Kfz-Verkehr</p> <p>Straßenraum straßenintegrierte Gleislösung unter Beibehaltung von Baumreihe und separatem Fuß- und Radweg im ca. 17,50 m breiten Abschnitt Franzosenallee möglich Rasengleis im Grünzug I Querungen im Grünzug als Z-Überweg neue Haltestelle im Grünzug I neben Grundschule/Jugendzentrum Anpassung der bestehenden Haltestelle Franzosenallee/Prager Straße</p> <p>Wirkung keine zusätzliche Belastung der Haupt- und Rettungszufahrt über die Nieritzstraße/Strümpellstraße Abtrennen des ÖPNV vom sonstigen Straßenverkehr auf ca. 1/3 der Neubaustrecke Nutzungseinschränkungen in den Freiraumbeziehungen für Fußgänger und Radfahrer</p>	<p>Fahrgastentwicklung Direktverbindung Klinikstandort mit den Unikliniken / Innenstadt Klinikstandort: (Prognose Endausbau) • ca. 6.000 Arbeitsplätze • ca. 2.600 Fahrgäste pro Tag Wohngebiete: Fahrgastpotenzial im Umkreis von 300 m um neue Haltestellen: • ca. 1.400 Anwohner • ca. 700 Anwohner durch Einstellung Buslinie 76 ungünstiger angebundener (Fahrgastverluste)</p> <p>Fahrzeugeinsatz Linie 2 hat im Bestand Kapazitätsreserven zusätzliche Anschaffung einer Straßenbahn erforderlich ÖPNV-Umsteigeknoten am Ortskern Probstheida wird erreicht</p> <p>Baukosten ca. 7,7 Mio Euro (ohne Planung/Grunderwerb/Ökoausgleich)</p> <p>Betriebskosten I. Kategorie; guter Saldo</p>



Prager Straße / Franzosenallee

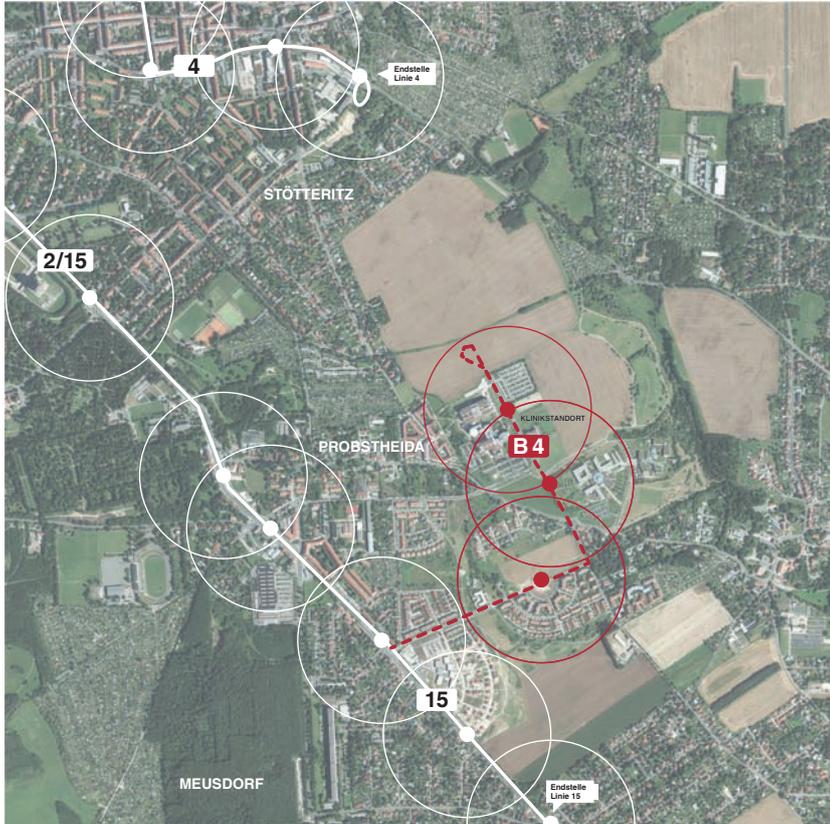


Franzosenallee / Mattheuerbogen

Linie 2

Variante: B4

Linienverlauf



© Haltestellen mit Einzugsgebiet 300 m

Quelle Luftbild: Leipzig-Atlas

Visualisierung: östliche Franzosenallee



Vertiefung: B-Plan Nr. 313 „Katzstraße“



— besondere Lärmbetroffenheit

— separates Rasengleis

Grundlagen	
Streckenführung	Franzosenallee – Feldstraße – Klinikstandort – Wendeschleife (nördlich Klinikstandort)
Neubaulänge	ca. 1.725 m
Fahrzeit	21 Minuten Klinikstandort – Innenstadt
Bus	Linie 76 entfällt
Flächen	mittlere Flächenverfügbarkeit erwartet: ca. 2/3 der Flächen im Eigentum der Stadt Leipzig bzw. der Klinik private Flächenanspruchnahme auf ca. 1/3 der Streckenlänge im Bebauungsplan (B-Plan) Nr. 313 „Katzstraße“ private Flächenanspruchnahme im Kreuzungsbereich Feldstraße / Russenstraße

Raum	
Stadtentwicklung	in bestehenden Straßen ist ein Gleiseinbau ohne formelle Darstellung in den gesamtstädtischen Planungen möglich im Falle dieser Trassensicherung ergänzende Darstellung in den Stadtentwicklungsplänen sinnvoll
Stadttraum	östlich der Grundschule Ergänzung des Straßenraums mit separatem Gleiskörper B-Plan Nr. 313 „Katzstraße“: Sicherung einer ca. 8 m breiten Vorbehaltsfläche für den ÖPNV auf einer Länge und mit einer Fläche von: ca. 470 m / ca. 3.800 m ² plus Haltestellenbereich
Lärm	Anpassung des städtebaulichen Konzeptes des B-Plans Nr. 313 mit einer Neukonzeption im Bogen der Franzosenallee besondere Lärmbetroffenheit von Anwohnern: östl. Franzosenallee / Feldstraße: ca. 80 Wohneinheiten (WE), westl. Franzosenallee (s. B3): ca. 80 Wohneinheiten (WE) separates Rasengleis und Gleisabstand wirken sich günstig auf die Lärmbetroffenheit aus Abschirmwirkung der Gebäude an der Franzosenallee für die dahinter liegende Bebauung

Umwelt	
Freiraumplanung	Beibehalten der Trennung von ruhigen Naherholungsräumen und immissionsbelasteten Verkehrsräumen
Grünflächen	Einbinden der Trasse, der Haltestellen, der Flächen im Bogen der Franzosenallee und der vorgesehenen öffentlichen Grünflächen in die Freiraumplanung Entwicklung eines angemessenen Freiflächenkonzeptes im Rahmen des Grünordnungsplans zum B-Plan Nr. 313 „Katzstraße“
Naturschutz	sehr geringe Beeinträchtigung intakter Naturräume und Grünflächen mittlerer Eingriff in Boden, Natur und Landschaft mittlerer Ökoausgleich

Mobilität	
Verkehrsplanung	Bündelung von ÖPNV und Individualverkehr weitgehend innerhalb bestehender Straßennetze und bebauter Gebiete zusätzliche Anbindung des Klinikstandortes über Verlängerung der Feldstraße bis Strümpellstraße (Ausbau des Wartungsweges)
Straßenraum	vergleichsweise gerader Streckenverlauf westliche Franzosenallee: straßenintegrierte Gleislösung mit Erhalt des bestehenden Straßenquerschnitts östliche Franzosenallee / Feldstraße: separates Rasengleis Umbau des Verkehrsknotens Russenstraße / Feldstraße Anpassung der Haltestelle Prager Straße / Franzosenallee
Wirkung	Einordnung der Gleistrasse mit sehr geringen Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßen keine zusätzliche Belastung der Haupt- und Rettungszufahrt Nieritzstraße / Strümpellstraße

Ökonomie	
Fahrgastentwicklung	Direktverbindung Klinikstandort mit den Unikliniken / Innenstadt ÖPNV-Umsteigeknoten am Ortskern Probstheida wird erreicht Klinikstandort: (Prognose Endausbau) • ca. 6.000 Arbeitsplätze • ca. 2.600 Fahrgäste pro Tag Wohngebiete: Fahrgastpotenzial im Umkreis von 300 m um neue Haltestellen: • über 2.100 Anwohner flächendeckende Erschließung der vorhandenen und in Planung befindlichen Wohngebiete keine Fahrgastverluste
Fahrzeugeinsatz	Linie 2 hat im Bestand Kapazitätsreserven zusätzliche Anschaffung einer Straßenbahn erforderlich
Baukosten	ca. 8,32 Mio Euro (ohne Planung/Grunderwerb/Ökoausgleich)
Betriebskosten	I. Kategorie; sehr guter Saldo



Franzosenallee / Feldstraße



Franzosenallee / Abzweig Grundschule / Jugendzentrum

Linie 2

Variante: **B5**

Linienverlauf



© Haltestellen mit Einzugsgebiet 300 m

Quelle Luftbild: Leipzig-Atlas

Visualisierung: Grünzug I + II



Vertiefung: Trassenkorridor im Grünzug I + II



Grundlagen	Raum	Umwelt	Mobilität	Ökonomie
<p>Streckenführung Haltestelle Roseggerstraße – Grünzug II – Grünzug I – Strümpellstraße – Klinikstandort – Wendeschleife (nördlich Klinikstandort)</p>	<p>Stadtentwicklung in bestehenden Straßen ist ein Gleisenbau ohne formelle Darstellung in den gesamtstädtischen Planungen möglich im Falle dieser Trassensicherung ergänzende Darstellung in den Stadtentwicklungsplänen sinnvoll</p>	<p>Freiraumplanung Grünzug I + II sind Bestandteil des Freiflächenverbunds zwischen Stötteritz und dem Südraum Erstdurchschneidung eines sehr hochwertigen Landschaftsraums 12 m breiter Trassenkorridor im Landschaftsraum der Grünzüge I+II mit einer Länge und Fläche von ca. 1.000 m/12.000 m²</p>	<p>Verkehrsplanung Straßenbahntrasse wird weitgehend eigenständig und unabhängig vom Straßennetz geführt (außer am Klinikstandort)</p>	<p>Fahrgastentwicklung Direktverbindung Klinikstandort mit den Unikliniken/Innenstadt ÖPNV-Umsteigeknoten am Ortskern Probstheida wird erreicht Klinikstandort: (Prognose Endausbau) • ca. 6.000 Arbeitsplätze • ca. 2.600 Fahrgäste pro Tag Wohngebiete: Fahrgastpotenzial im Umkreis von 300 m um neue Haltestellen: • ca. 1.400 Anwohner • ca. 700 Anwohner durch Einstellung Buslinie 76 (ungünstiger angebunden (Fahrgastverluste))</p>
<p>Neubaulänge ca. 1.955 m</p>	<p>Stadtraum Trasse tangential zum Siedlungsraum geführt kaum städtebauliche Auswirkungen Grundschulgebäude tangiert – aber gesicherter Neubaustandort nördlich der Thierschstraße Jugendzentrum tangiert – Verlegung des Bolzplatzes und freier Spielflächen notwendig Auswirkung der Gleistrasse auf bestehende Verflechtungen zwischen bebauten und unbebauten Siedlungsgebieten</p>	<p>Grünflächen Auswirkungen auf Nutzbarkeit und Erholungsfunktion im Grünzug I+II Neukonzeptionierung und teilweise Umgestaltung der öffentlichen Grünanlagen vorhandener Weg durch Grünzüge kann an Linienführung angepasst und als Wartungsweg genutzt werden</p>	<p>Straßenraum keine wesentlichen Auswirkungen auf den Straßenraum außerhalb des Klinikstandortes neue Haltestelle im Grünzug I neben Grundschule/Jugendzentrum Rasengleis in den Grünzügen I+II Z-Übergänge zur Querung der Trasse in den Grünzügen</p>	<p>Fahrzeugeinsatz Linie 2 hat im Bestand Kapazitätsreserven zusätzliche Anschaffung einer Straßenbahn erforderlich</p>
<p>Fahrzeit 23 Minuten Klinikstandort – Innenstadt</p>	<p>Lärm geringe, gestreute Verlärmung der nächstliegenden Wohngebiete Verlärmung der siedlungsintegrierten Grünzüge I + II</p>	<p>Naturschutz Trasse tangiert nach § 21 Sächs-NatSchG geschützte Biotope (32210.G, 32011.N) Verlagerung von geleisteten Ausgleichsmaßnahmen struktureller Eingriff in den in Entwicklung befindlichen Grünraum Beeinträchtigung der nord-südlichen Biotopverbundachse sehr großer Eingriff in Boden, Natur und Landschaft sehr hoher Ökologischer Ausgleich</p>	<p>Wirkung keine zusätzliche Belastung der Haupt- und Rettungszufahrt Nieritzstraße/Strümpellstraße Abtrennen des ÖPNV vom sonstigen Straßenverkehr auf ca. 3/4 der Neubaustrecke Umbau der Haltestelle Prager Straße/Roseggerstraße Nutzungseinschränkungen in den Freiraumbeziehungen für Fußgänger und Radfahrer</p>	<p>Baukosten ca. 8,01 Mio Euro (ohne Planung/Grunderwerb/Ökologischer Ausgleich)</p>
<p>Bus Linie 76 entfällt</p>				<p>Betriebskosten II. Kategorie; mittlerer Saldo</p>
<p>Flächen sehr günstige Flächenverfügbarkeit gegeben Trasse weitgehend über öffentliche Grünflächen und öffentliche Verkehrsflächen bzw. Flächen der Klinik</p>				

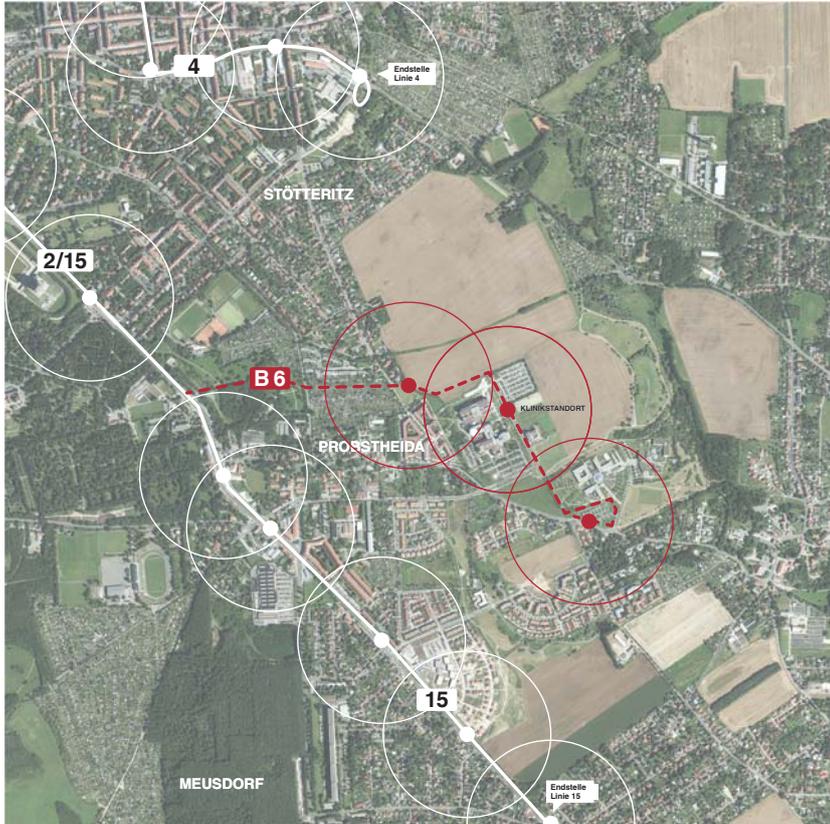


Gelände hinter dem Tübekbogen

Linie 2

Variante: B6

Linienverlauf



© Haltestellen mit Einzugsgebiet 300 m

Quelle Luftbild: Leipzig-Atlas

Visualisierung: Freundschaftspark



Freundschaftspark

Vertiefung: LSG-Zerschneidung



Grundlagen
Streckenführung Haltestelle Südfriedhof – Friedenspark – Kleingartenanlage Denkmalsblick – Klinikstandort – Wendeschleife (Morawitzstraße)
Neubaulänge ca. 1.900 m
Fahrzeit 18 Minuten kürzeste Fahrzeit unter allen Varianten Klinikstandort – Innenstadt
Bus Linie 76 entfällt
Flächen mittlere Flächenverfügbarkeit erwartet Trasse weitgehend über öffentliche Grünfläche, öffentliche Verkehrsflächen und Flächen der Klinik private Flächen: Querung der Kleingartenanlage „Denkmalsblick“

Raum
Stadtentwicklung Im Falle einer Entscheidung zur Sicherung dieser Trassenoption ist eine Übernahme in die gesamtstädtischen Planungen sinnvoll
Stadtraum Trassenlage weitgehend außerhalb der bebauten Siedlungsflächen kaum Eingriff in städtebauliche Strukturen
Lärm im Variantenvergleich geringe besondere Lärmbetroffenheit von Anwohnern Neuverlärnung eines sehr frequentierten Erholungsgebietes und einer Kleingartenanlage

Umwelt
Freiraumplanung Erstdurchschneidung eines sehr hochwertig entwickelten Park- und Landschaftsraums Trasse bis zum Klinikstandort vollständig im LSG „Etzoldsche Sandgrube“ 12 m breiter Trassenkorridor im Landschaftsraum mit einer Länge und Fläche von: ca. 1.100 m / 12.000 m ²
Grünflächen Aufhebung des LSG, Querungsvorbehalt für ÖPNV-Trasse in der Verordnungsung zum LSG deckt diesen Flächenumfang nicht ab Neukonzeption und teilweise Umgestaltung der öffentlichen Grünflächen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktionen Beeinträchtigung der Kleingartenanlage „Denkmalsblick“ auf ca. 300 m Länge, Verlegen einer Gartenzeile mit ca. 9.000 m ²
Naturschutz Struktureller Eingriff in den Landschaftsraum, das Landschaftsbild, die ökologischen Verflechtungen erheblicher Eingriff in Boden, Natur und Landschaft sehr großer Ökoausgleich

Mobilität
Verkehrsplanung Neubauabschnitt durch ein Abtrennen des ÖPNV vom sonstigen Straßennetz gekennzeichnet
Straßenraum keine wesentlichen Auswirkungen auf den Straßenraum außer am Klinikstandort Umbau am Abzweig Prager Straße Neubau Haltestelle Kolmstraße/Trendelenburgstraße Z-Übergänge zur Querung in den Grünflächen
Wirkung keine zusätzliche Belastung der Haupt- und Rettungszufahrt Nieritzstraße/Strümpellstraße Nutzungseinschränkungen in den Freiraumbeziehungen für Fußgänger und Radfahrer Gebiet um die südliche Naunhofer Straße erhält ÖPNV-Anbindung

Ökonomie
Fahrgastentwicklung Direktverbindung Klinikstandort mit den Unikliniken/Innenstadt ÖPNV-Umsteigeknoten am Ortskern Probstheida wird nicht erreicht Klinikstandort: (Prognose Endausbau) • ca. 6.000 Arbeitsplätze • ca. 2.600 Fahrgäste pro Tag Wohngebiete: Fahrgastpotenzial im Umkreis von 300 m um neue Haltestellen: • ca. 1.600 Anwohner • ca. 700 Anwohner durch Einstellung Buslinie 76 (ungünstiger angebunden (Fahrgastverluste))
Fahrzeugeinsatz Linie 2 hat im Bestand Kapazitätsreserven zusätzliche Anschaffung einer Straßenbahn erforderlich
Baukosten ca. 7,69 Mio Euro (ohne Planung/Grunderwerb/Ökoausgleich)
Betriebskosten I. Kategorie sehr guter Saldo durch effektive Erschließung des Klinikareals und schnellste Verbindung zur Innenstadt



Freundschaftspark



Prager Straße/Anbindungsbereich B6