



Georg-Schumann-Straße – Vorplanung - von Böhmestraße bis Delitzscher Straße (Chausseehaus) -

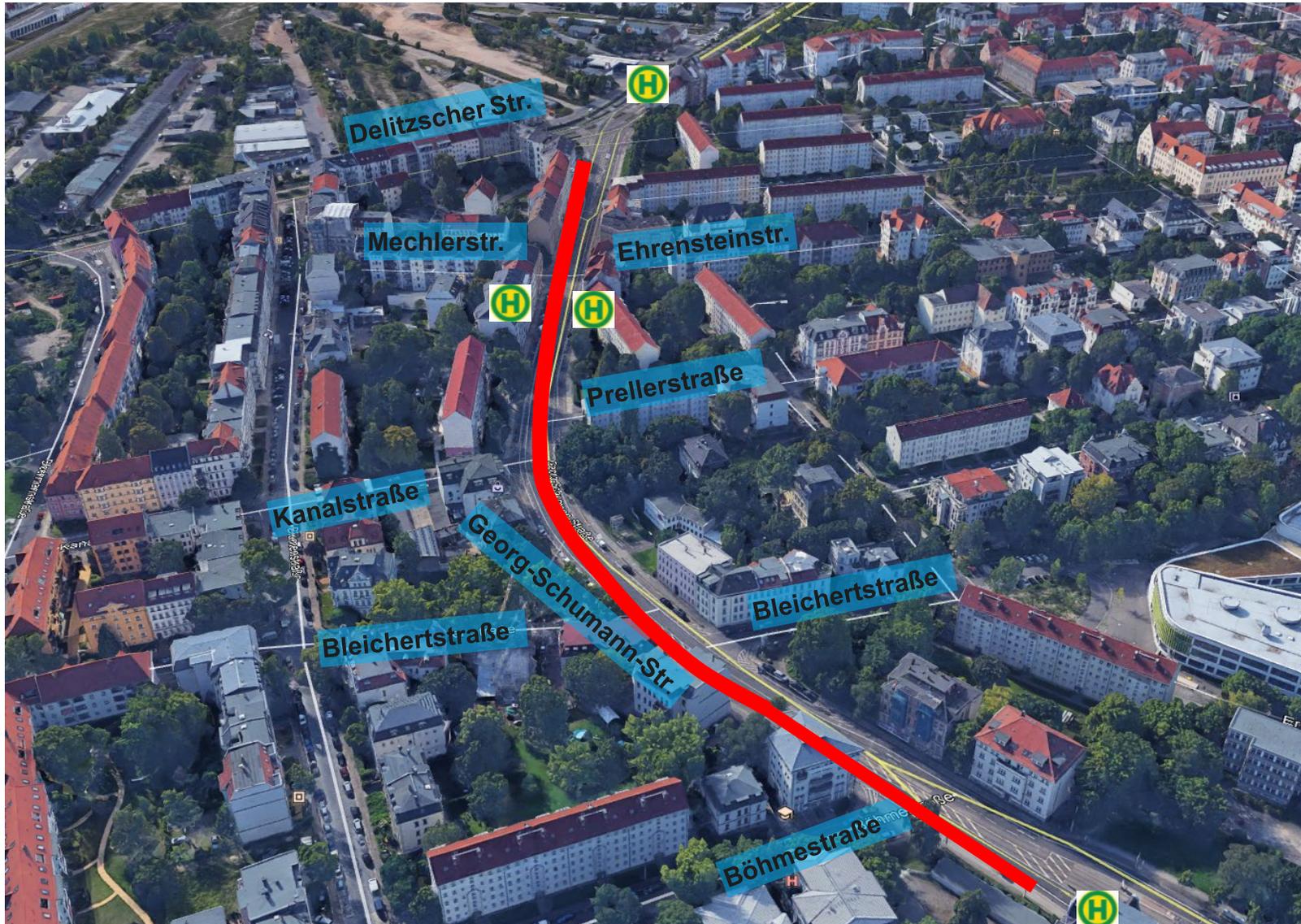
Bürgerinformationsveranstaltung 23.11.2020

Stadt Leipzig – Dezernat Stadtentwicklung und Bau
Verkehrs- und Tiefbauamt
Amtsleiter
Dipl.-Ing. Michael Jana



Georg-Schumann-Straße - Vorplanung

- von Böhme Straße bis Delitzscher Straße -



Georg-Schumann-Straße - Vorplanung - von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

■ AGENDA

- Bisheriges Verfahren, Anlass
- Zielstellung der Planung
- Planung – Erläuterung der Hauptvarianten der Vorplanung
- Vor- und Nachteile der Varianten
- Weiteres Verfahren und weitere Beteiligung

Georg-Schumann-Straße - Vorplanung - von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

■ Bisheriges Verfahren, Anlass

- Info-Vorlage Nr. VI-DS-02494 „Weitere Planung Georg-Schumann-Straße“ - RV vom 18.05.2016 – abschnittsweise Realisierung des Umbaus
- Strategie - und Beteiligungsworkshop Georg-Schumann-Straße am 10.11.2016 (Magistralenrat, Stadtverwaltung, LVB GmbH, weitere Teilnehmer)
- Bauabschnitte Georg-Schumann-Straße – abschnittsweise Realisierung der Umgestaltung, Handlungsbedarf, Planungsvorstellungen, Realisierungszeiträume
- Umgestaltung Böhmestraße bis Chausseehaus als nächster zu realisierender Bauabschnitt

Georg-Schumann-Straße - Vorplanung

- von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

■ Bisheriges Verfahren, Anlass

- Workshop zur Straßenraumgestaltung Georg-Schumann-Straße im Abschnitt Böhmestraße bis Delitzscher Str. am 20.03.2018 – erste Stufe der Bürgerbeteiligung mit Vertretern vor Ort Magistralenmanagement (MM), Bürgerverein (BV) Gohlis, IHK, HWK, LVB GmbH, Stadtverwaltung)
 - Mehrheit der Vertreter bzw. Vereine (MM, BV Gohlis, HWK, Stadtverwaltung) für eine Variante mit halbseitigem Bahnkörper als Kompromisslösung Straßenbahnbeschleunigung/Straßenraumgestaltung - Bäume, Andienung, Parken
 - Vertreter IHK und LVB GmbH – Bevorzugung Variante mit komplettem besonderen Bahnkörper wegen unabhängiger Führung der Straßenbahn

Georg-Schumann-Straße - Vorplanung

- von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

■ Zielstellung

- Beschleunigung der Straßenbahn
- Einordnung einer zusätzlichen behindertengerechten Haltestelle Ehrensteinstraße
- Stadtgestalterische Aufwertung des Straßenraumes durch Einordnung von Bäumen
- Beibehaltung der heute markierten Radfahrstreifen
- Signalisierung der KP Georg-Schumann-Straße/ Ehrensteinstraße/Mechlerstraße
- Gute Bedingungen für Fußgänger, Geschäfte und Andienung
- Leistungsfähigkeit für den ÖPNV + MIV gewährleisten

Georg-Schumann-Straße - Vorplanung

- von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

■ Verkehrsbelegung in Kfz/24h (Zählung 2020/Prognose 2030)

■ Zählung 2020:

- im Zuge der Georg-Schumann-Straße ca. 15.600 Kfz/24h; rechtswidriges Linksabbiegen in die Ehrensteinstraße von ca. 100 Kfz/24h, in die Mechlerstraße von ca. 50 Kfz/24h

■ Prognose 2035:

- im Zuge Georg-Schumann-Straße ca. 16.200 Kfz/24h (landwärts ca. 8600/stadteinwärts ca. 7000 Kfz/24h, Größenordnung für mögliche Linksabbieger in die Ehrensteinstraße: ca. 100 Kfz/24h)

Georg-Schumann-Straße - Vorplanung - von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

■ Vorplanung – Variantenuntersuchung

Hauptvarianten:

- Variante 1 – Variante mit komplettem besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn
- Variante 2a – Variante mit halbseitigem besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn
(versetzt, wechselseitig - jeweils in Fahrtrichtung nach der Haltestelle Ehrensteinstraße)

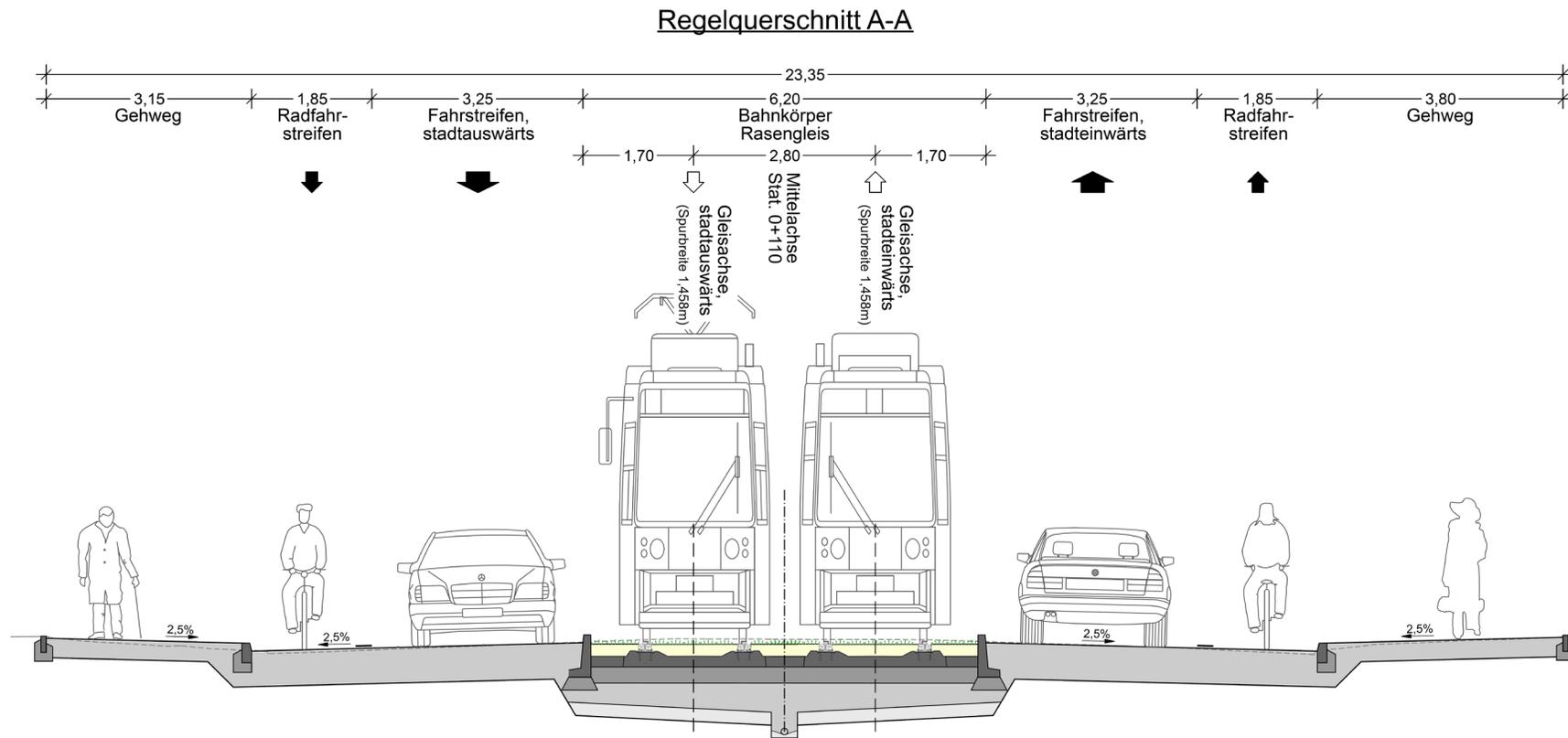
Variante 1 – kompletter besonderer Bahnkörper - LP

Kompletter Bahnkörper für beide Gleise als Rasengleis



Variante 1 – kompletter besonderer Bahnkörper - RQ

Kompletter Bahnkörper für beide Gleise als Rasengleis – Regelquerschnitt für freie Strecke



Variante 1 – kompletter besonderer Bahnkörper - LP

Haltestelle Ehrensteinstraße – überfahrbare Haltestellenkaps



Variante 1 – kompletter besonderer Bahnkörper - LP

Abschnitt ab Haltestelle stadteinwärts

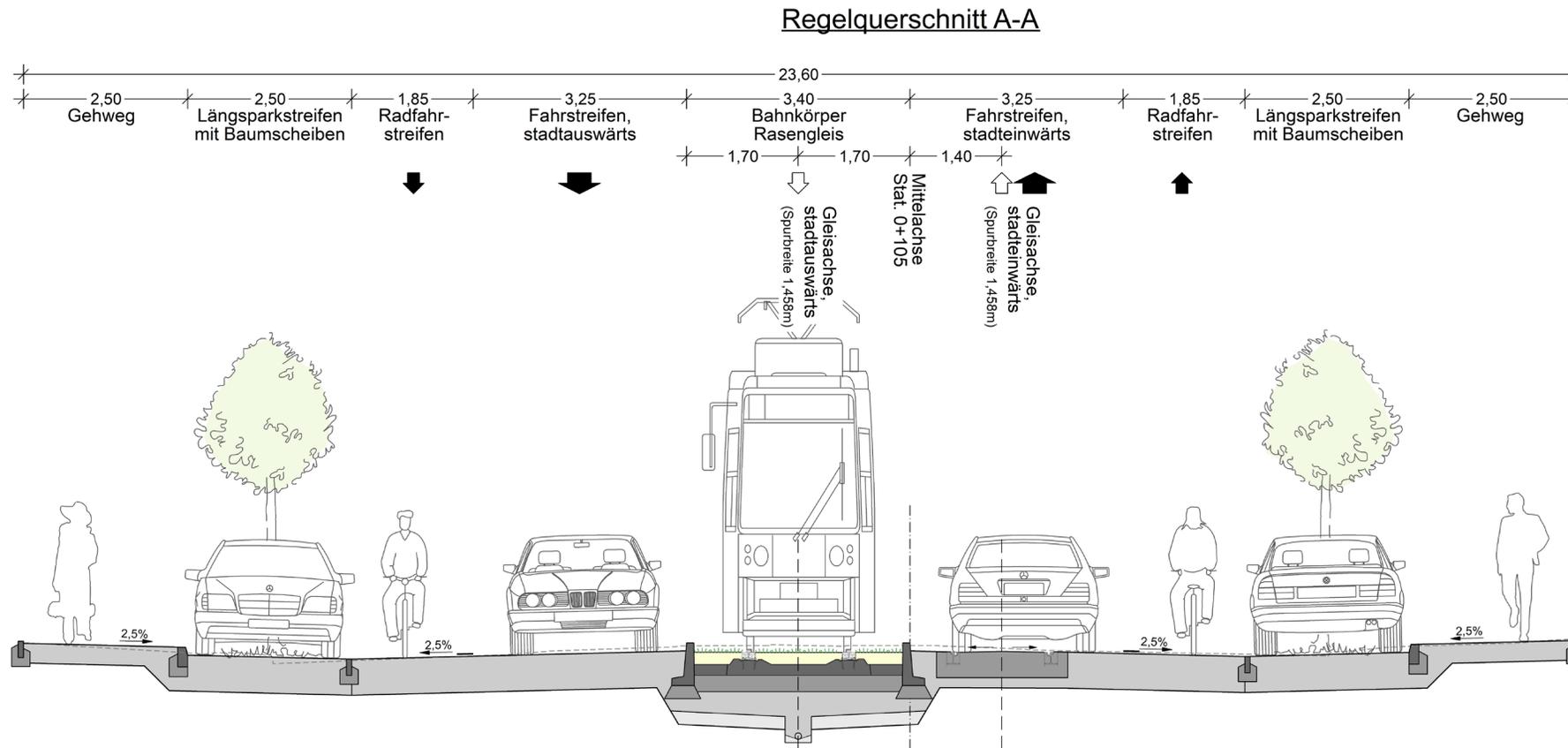


Variante 2a – halbseitiger besonderer Bahnkörper - LP für landwärtiges Gleis – Bahnkörper westlich Haltestelle



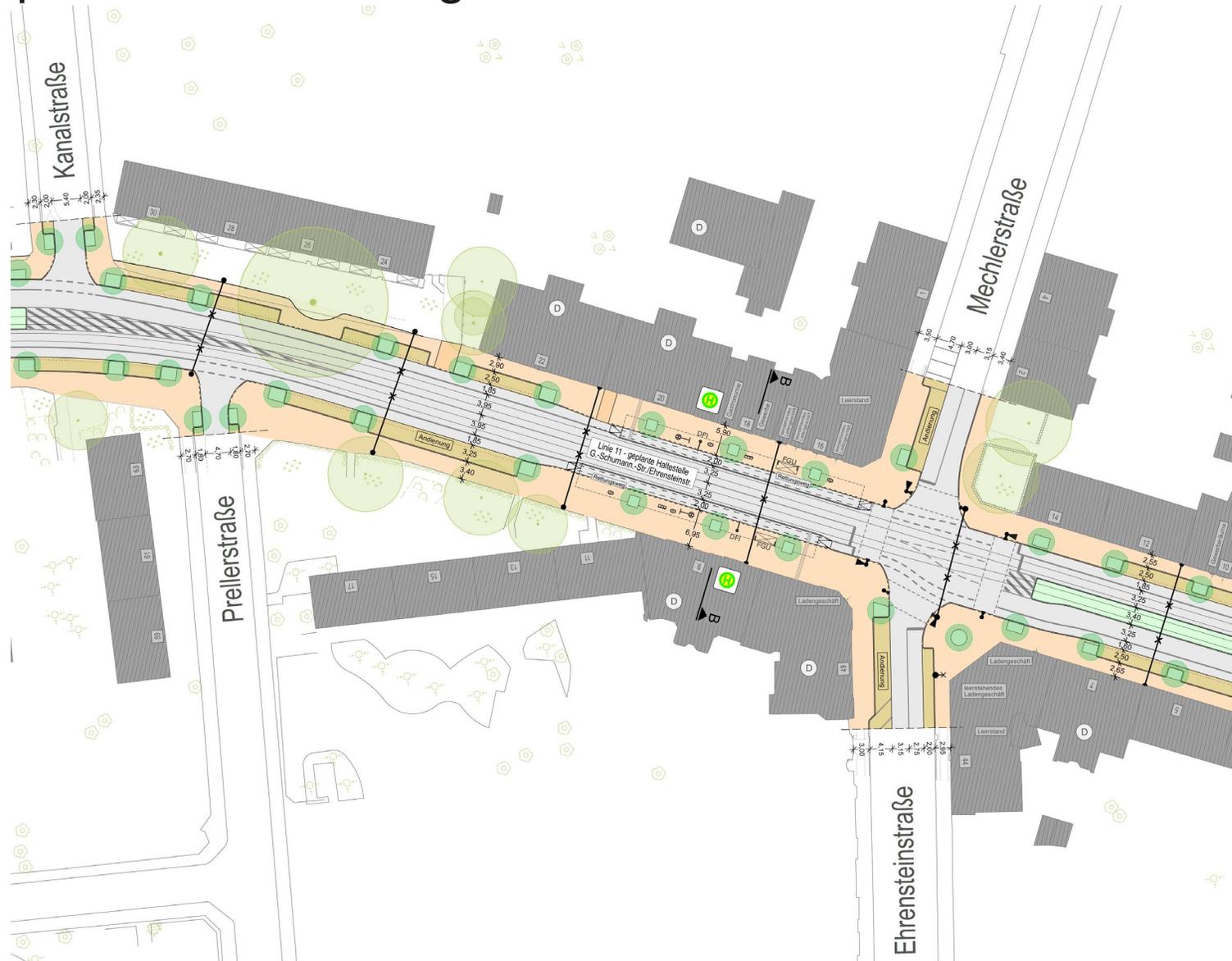
Variante 2a – halbseitiger besonderer Bahnkörper - RQ

halbseitiger Bahnkörper mit Rasengleis – Regelquerschnitt für freie Strecke



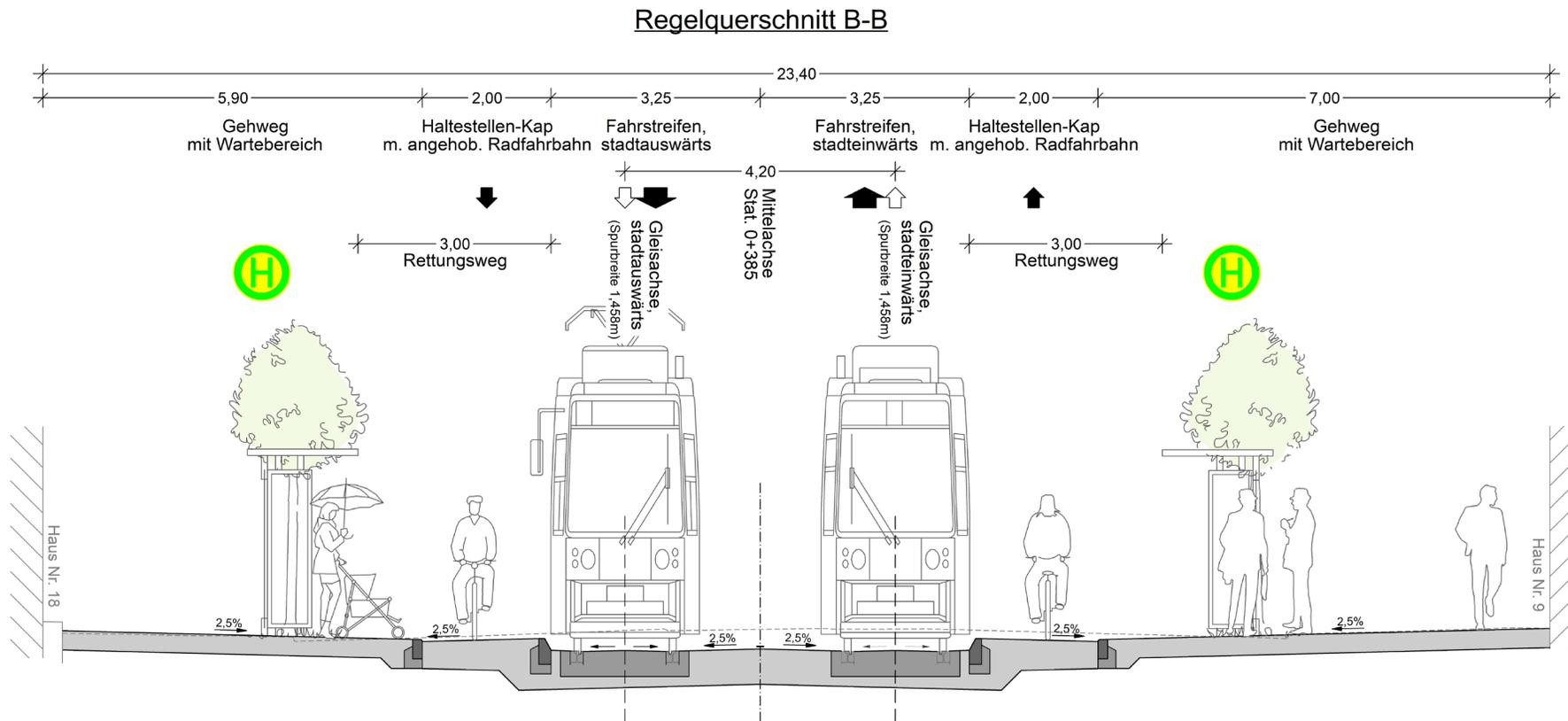
Variante 2a – halbseitiger besonderer Bahnkörper - LP

Kaphaltestelle mit angehobener Radfahrbahn



Variante 2a – halbseitiger besonderer Bahnkörper - RQ

Kaphaltestelle mit angehobener Radfahrbahn – Querschnitt Haltestelle



Variante 2a – halbseitiger besonderer Bahnkörper - LP

stadteinwärtiges Gleis – Bahnkörper östlich Haltestelle



Georg-Schumann-Straße - Vorplanung

- von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

■ Planung – Variantenvergleich

■ Variante 1 - kompletter Bahnkörper

■ Beschleunigung ÖPNV optimal

– unabhängige Führung vom Kfz-Verkehr

– sehr gute Lärmreduzierung durch Rasengleis für gesamten Gleisbereich

■ Straßenraumgestaltung unbefriedigend

– schmale Gehwege

– wenige neue Bäume (nur 7 neue Bäume im Zuge G.-Schumann-Str., 20 neue Bäume gesamt) – Bestand: 0

– Haltestelle mit angehobener Fahrbahn - relativ schmaler Wartebereich mit Engstellen

Georg-Schumann-Straße - Vorplanung

- von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

■ Planung – Variantenvergleich

■ Variante 1 - kompletter Bahnkörper

- **Andienungsmöglichkeiten, Stellflächenanzahl unbefriedigend**
 - Einordnung Andienungsflächen nur im Nebennetz möglich, nicht im Zuge G.-Schumann-Str.
 - Einordnung von nur 6 Stellflächen in Längsrichtung im Zuge der G.-Schumann-Str. (Bestand: 82)
 - Grobkostenschätzung: - ca. 5,1 Mio €
(Straßenbahnbetriebsanlagen ca. 3,2 Mio €, Straßenbau ca. 1,9 Mio €)

Georg-Schumann-Straße - Vorplanung

- von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

■ Planung – Variantenvergleich

■ Variante 2a – halbseitiger Bahnkörper versetzt

■ Straßenbahnbeschleunigung nicht optimal

– unabhängige Führung vom Kfz-Verkehr nur abschnittsweise, aber Beschleunigung ÖPNV durch LSA-Steuerung möglich

■ gute Straßenraumgestaltung

– beidseitige Einordnung einer Baumreihe (45 neue Bäume im Zuge G.-Schumann-Str., gesamt: 57 neue Bäume)

– breiter Haltestellen-Wartebereich mit Bäumen

– ausreichend breite Gehwege

Georg-Schumann-Straße - Vorplanung

- von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

■ Planung – Variantenvergleich

- Variante 2a – halbseitiger Bahnkörper versetzt
- Andienung, Stellflächen
 - Einordnung von Andienungsflächen im Zuge G. Schumann-Str. (stadteinwärts) und im Nebennetz
 - Einordnung von 49 Stellflächen in Längsrichtung (Bestand ca. 82)
 - Grobkostenschätzung: - ca. 5,4 Mio € (Straßenbahnbetriebsanlagen ca. 3,6 Mio €, Straßenbau ca. 1,8 Mio €)

Georg-Schumann-Straße - Vorplanung

- von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

- **Weiteres Verfahren und weitere Beteiligung**
- Einarbeitung der Hinweise aus der Öffentlichkeitsveranstaltung vom 23.11.2020
- Verkehrstechnische Untersuchung zur Koordinierung im Zuge der Georg-Schumann-Straße unter Einbeziehung der Knotenpunkte Lützowstraße, Ehrensteinstraße/Mechlerstraße und Delitzscher Straße zum Nachweis der behinderungsfreien Fahrt der Straßenbahn bei Variante 2a
- Festlegung Vorzugsvariante in Abstimmung zwischen Stadtverwaltung und LVB GmbH

Georg-Schumann-Straße - Vorplanung

- von Böhmestraße bis Delitzscher Straße -

- **Weiteres Verfahren und weitere Beteiligung (2)**
- Vorlage für die Ratsversammlung zur Bestätigung der Vorzugsvariante der Vorplanung
- Weitere Planungsphasen – im Rahmen Entwurfsplanung weitere Öffentlichkeitsveranstaltungen
- Planfeststellungsverfahren für Straßenbahnbetriebsanlagen nach § 28 PBefG
- Realisierung des Bauvorhabens als Komplexmaßnahme Stadt/LVB GmbH/Versorgungsunternehmen entsprechend „Mobilitätsstrategie 2030 – Rahmenplan zur Umsetzung“ ab 2024



**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!**





Stadt Leipzig

Verkehrs- und Tiefbauamt

04092 Leipzig

Tel.: +49 (341) 123-7641

Fax.: +49 (341) 123-7642

www.leipzig.de



Koordiniertes Bauvorhaben Georg-Schumann-Straße

BA 11.15 zwischen Chausseehaus und Böhmestraße

Bürgerinformation
23.11.2020

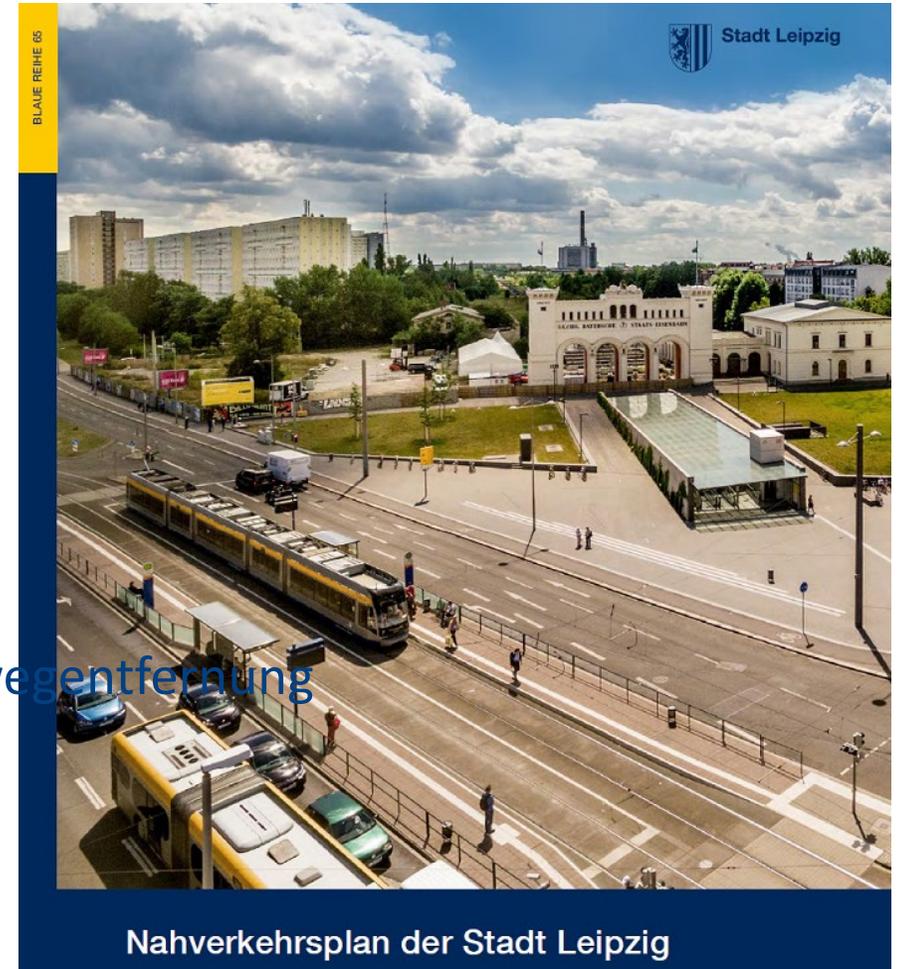


Neue Haltestelle Ehrensteinstraße

Nahverkehrsplan Stadt Leipzig,
2. Fortschreibung 2019

5.5.2 Mindest-und Zielstandards

... Eine Teilfläche im Kernbereich gilt als erschlossen, wenn mindestens 80% der Bewohner und der Beschäftigten in höchstens 300 m (500 m bei S-Bahn und Eisenbahn) Fußwegentfernung eine Zugangsstelle vorfinden

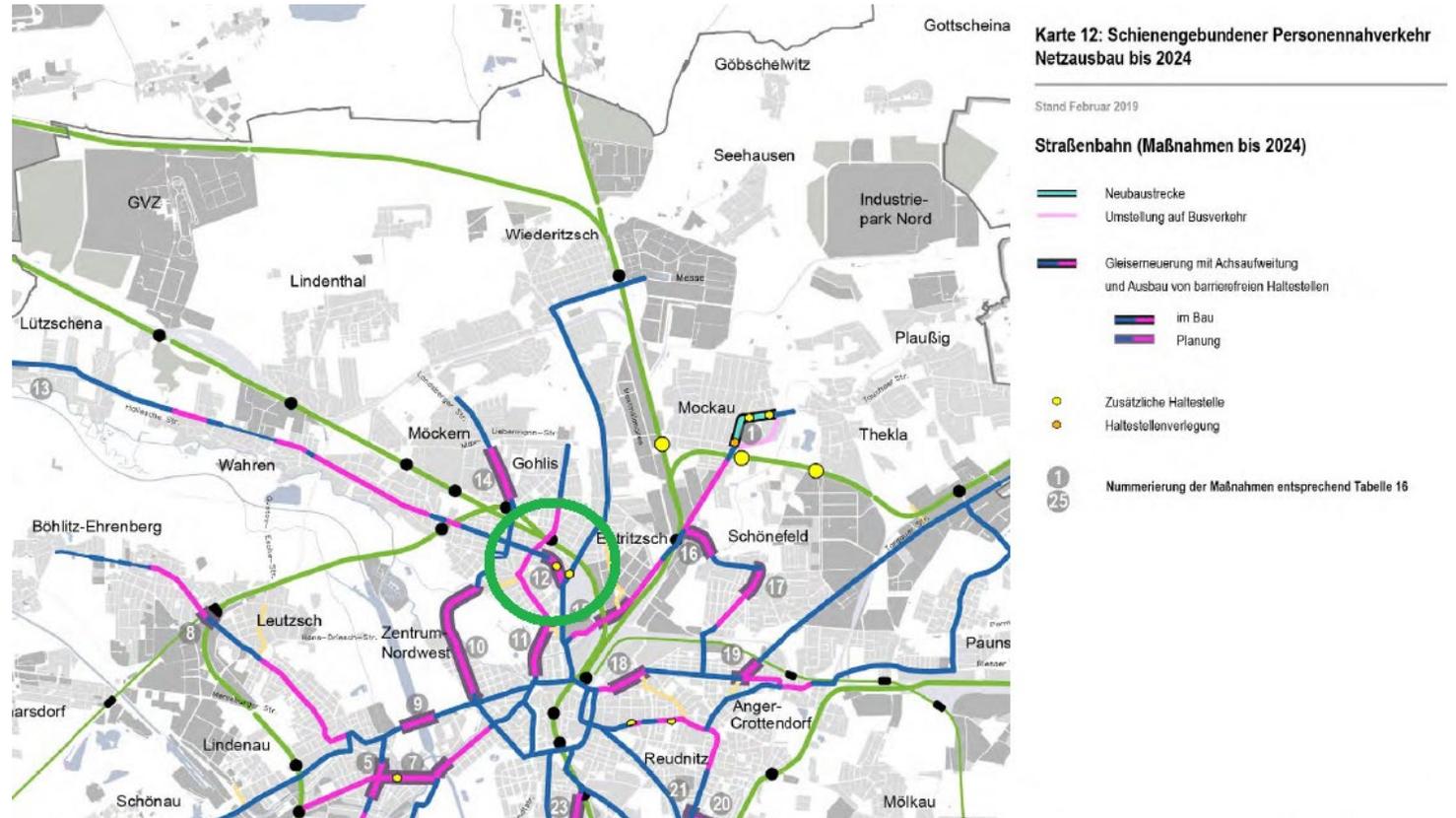


Neue Haltestelle Ehrensteinstraße

Nahverkehrsplan Stadt Leipzig,
2. Fortschreibung 2019

Karte 12: Netzausbau bis 2024

Maßnahme 12 :
Neue Haltestelle Ehrensteinstraße



Neue Haltestelle Ehrensteinstraße



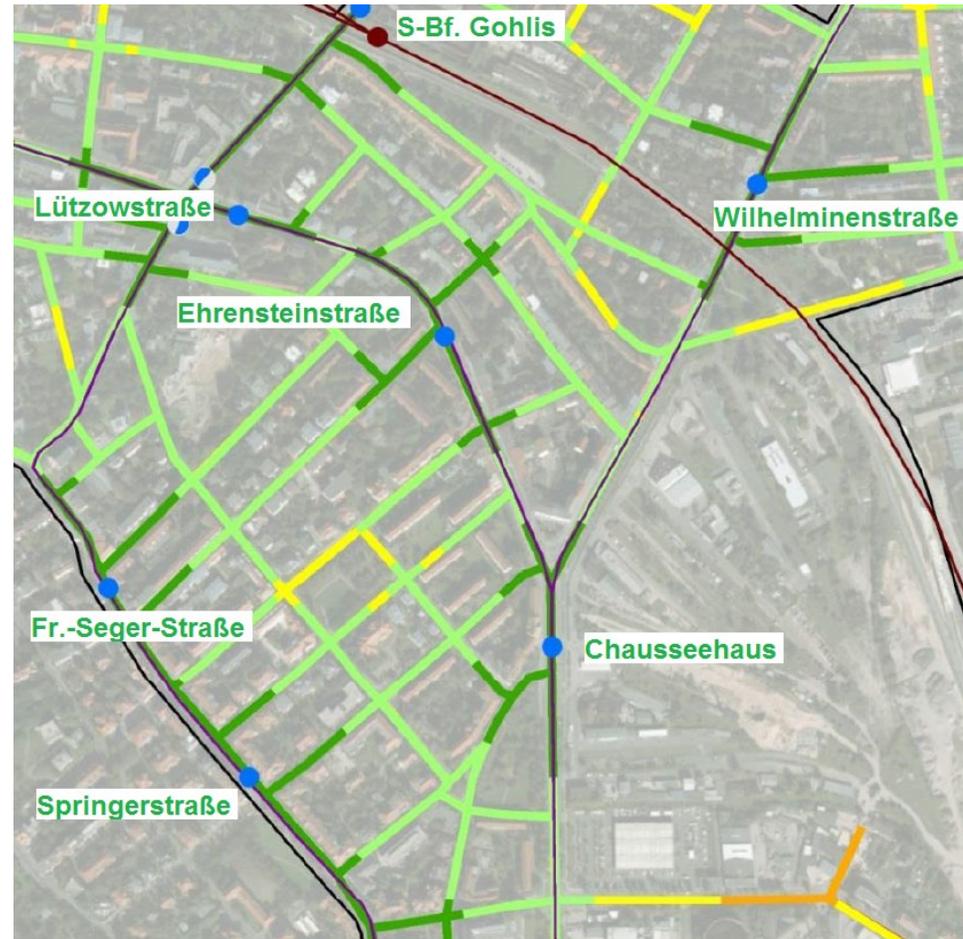
Haltestellenentfernung
Lützowstraße – Chausseehaus
im Bestand 775 m
[Haltestelleneinzugsradius 300 m]

Neue Haltestelle Ehrensteinstraße



Haltestellenentfernungen
zur neuen Haltestelle
Ehrensteinstraße
[Haltestelleneinzugsradius 300 m]

Untersuchung Fahrgastpotenziale für eine neue Haltestelle Ehrensteinstraße



Haltestellen

- Haltestellen S-Bahn
- Haltestellen Straßenbahn
- Richtungshaltestellen Straßenbahn

Liniennetz

- Straßenbahnstrecke
- S-Bahnstrecke
- Untersuchungsgebiet

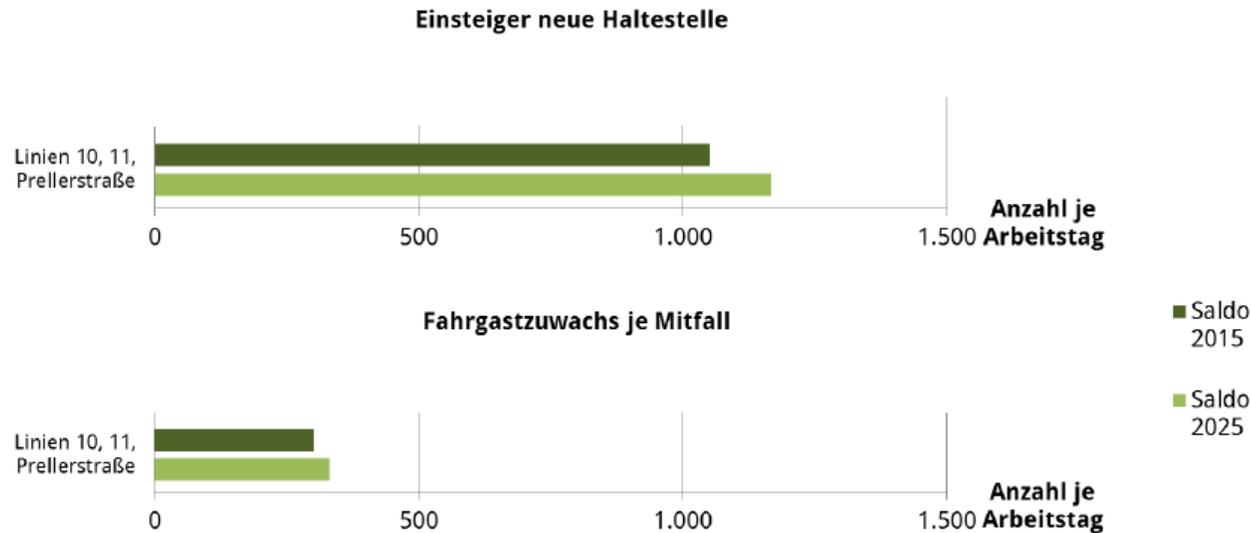
fußläufige Erreichbarkeit

- ≤ 2 min
- > 2 min bis 4 min
- > 4 min bis 6 min
- > 6 min bis 8 min
- > 8 min bis 10 min

Erschließungswirkung vor / nach Errichtung der neuen Haltestelle

(in Zusammenhang mit neuer Haltestelle Springerstraße,)

Neue Haltestelle Ehrensteinstraße



Vergleich der Einsteigerzahlen und Fahrgastgewinne 2015 und 2025
Quelle: Berechnungen des IE Leipzig

Fazit:

Unter Berücksichtigung

- Einwohnerentwicklung
- Verbesserung Erschließung (kürzere Zugangswege)
- Reisezeitverlängerung für durchfahrende Fahrgäste
- Auswirkung Nutzung Kurzstreckenticket

-> **1150 Fahrgäste/Tag**

-> **davon 330 neue Fahrgäste**

www.L.de

LVB-Service-Telefon (0341) 19449

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

www.L.de