



Stadt Leipzig



Vorhabenporträt Komplexmaßnahme Basismodul Hauptachsen (BMH)

Projektbezeichnung:	Antonienstraße (zwischen Adler und Klingenstraße)
Projektnummer:	I-58
geplanter Baubeginn:	07/2031
Gesamtprojektleiter:	Herr P. Leitner (Techn. Projektstart)

	netto [in Mio. €]	brutto [in Mio. €]
Grobschätzung Baukosten gesamt:	13,76	16,38
davon MTA	8,69	10,35
davon LVB	3,72	4,43
davon LWW	1,23	1,46
davon Netz Leipzig	0,12	0,14

Stand 12/2024

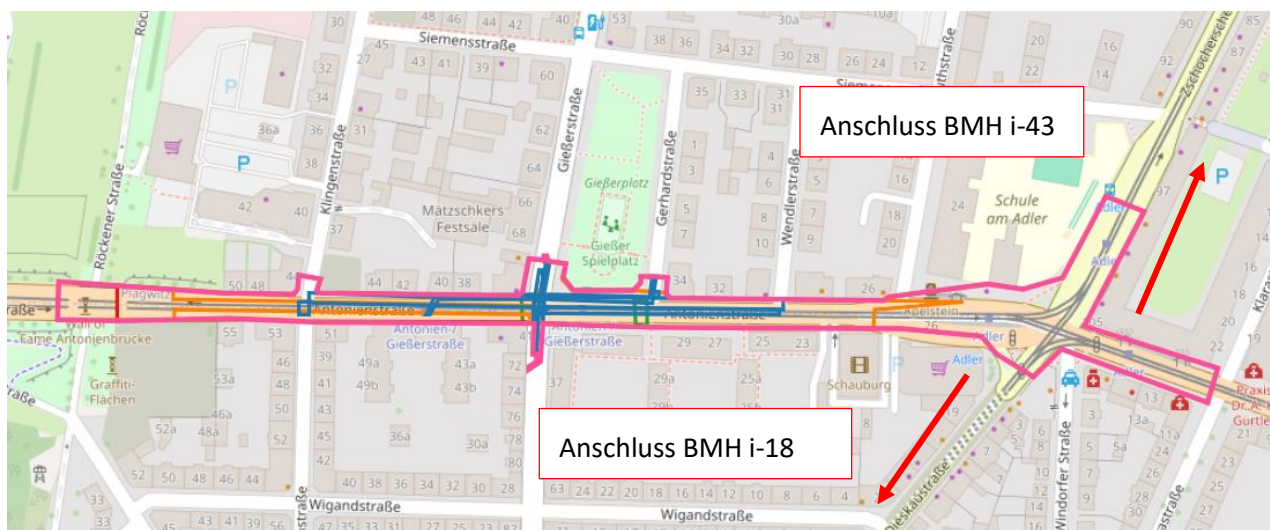


Abbildung 1 Darstellung des Gesamtprojektumgriffs und der Teilprojektumgriffe der BMH Maßnahme I-58

Legende
Gesamtprojektumgriff
LWW Teilprojekt
LVB Teilprojekt
Stadt Teilprojekt
Netz Leipzig Teilprojekt

Der Gesamtprojektumgriff ist auf der digitalen Karte im Mobilstrat-Sharepoint dargestellt.

Inhaltsverzeichnis

Präambel	4
1 Übergeordnete Planungsziele / Planungsprämissen für die Verkehrsraumgestaltung	5
2 Prozessablauf gemäß Prozess „Projektvorbereitung / Projektstart technische Planung“	5
3 Kurzbeschreibung der Gesamtmaßnahme	6
3.1 Stadt Leipzig	6
3.2 LVB	6
3.3 LWW	6
3.4 NL	6
4 Projekthinhalte Stadt Leipzig	7
4.1 Verkehrsmanagement	8
4.2 ÖPNV	8
4.3 Fuß-, Rad- und motorisierter Individualverkehr	9
4.4 Klima und Lärm	9
4.5 Straßen- und Leitungsbau	10
4.6 Städtebau	10
4.6.1 Abschnitt 1: Zwischen Klingen- und Gießerstraße	10
4.6.2 Abschnitt 2: Knotenpunkt Gießerstraße	11
4.6.3 Abschnitt 3: Zwischen Gießerstraße und Adler	13
4.6.4 Abschnitt 4: Knotenpunkt Adler	14
4.6.5 Abschnitt 5: Zwischen Adler und Klarastraße	14
5 Projekthinhalte LVB	16
5.1 Verkehrswege und Angebotsplanung	16
5.2 Oberbau	17
5.3 Stromversorgung	17
6 Projekthinhalte LWW	18
6.1 Handlungsbedarf Trinkwasserleitungen	18
6.2 Handlungsbedarf Abwasserkanäle	18
7 Projekthinhalte Netz Leipzig	19
8 Übergeordnete Gutachten/Planungsleistungen	19
9 Weiterer Prozess	19
9.1 Terminplanung	19
9.2 Abschluss Projektstart	19
10 Anlagen	20

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Darstellung des Gesamtprojektumgriffs und der Teilprojektumgriffe der BMH Maßnahme I-58	1
Abbildung 2 Gesamtumgriff BMH Projekt I-58 Antonienstraße (Adler-Klingenstraße)	6
Abbildung 3 Umgriff Entwurfsvermessung	7
Abbildung 4 Umgriff Handlungsbedarf Stadt Leipzig, per 13.11.2024.....	7
Abbildung 5 unmittelbar in Planung betroffene Lichtsignalanlagen	8
Abbildung 6 Abschnittsbildung der Komplexmaßnahme für die Querschnittsbetrachtung.....	10
Abbildung 7 Querschnittsaufteilung Variante 1 in Abschnitt 1 (zw. Klingen- und Gießerstr.)	11
Abbildung 8 Querschnittsaufteilung Variante 2 in Abschnitt 1 (zw. Klingen- und Gießerstr.)	11
Abbildung 9 Querschnittsaufteilung Variante 1 in Abschnitt 2 (KP Gießerstraße)	12
Abbildung 10 Querschnittsaufteilung Variante 2 in Abschnitt 2 (KP Gießerstraße)	12
Abbildung 11 Querschnittsaufteilung Variante 1 in Abschnitt 3 (zw. Gießerstr. und Adler)	13
Abbildung 12 Querschnittsaufteilung Variante 2 in Abschnitt 3 (zw. Gießerstr. und Adler)	13
Abbildung 13 Querschnittsaufteilung Variante 3 in Abschnitt 3 (zw. Gießerstr. und Adler)	14
Abbildung 14 Querschnittsaufteilung Variante 2 in Abschnitt 5 (Adler bis Klarastraße).....	15
Abbildung 15 Querschnittsaufteilung Variante 3 in Abschnitt 5 (Adler bis Klarastraße).....	15
Abbildung 16 Umgriff Handlungsbedarf LVB, per 08.03.2024	16
Abbildung 17 Umgriff Handlungsbedarf LWW bei Trinkwasser (dunkelblau) und Abwasser (hellblau), per 12.06.2023.....	18
Abbildung 18 Umgriff Handlungsbedarf Netz Leipzig (Strom und TK), per 24.02.2025	19

Abkürzungsverzeichnis

BMH	Basismodul Hauptachsen
FSA	Fußgängersignalanlage
KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe
LWW	Leipziger Wasserwerke
MTA	Mobilitäts- und Tiefbauamt
NL	Netz Leipzig
RA	
RVA	Radverkehrsanlage
RVEP	Radverkehrsentwicklungsplan
SG-Infra K	Steuerungsgruppe-Infrastruktur Komplexmaßnahmen
VCDB	VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
VTa	Verkehrs- und Tiefbauamt (Vorgänger MTA)
VU	Verkehrsuntersuchung

Präambel

Das vorliegende Vorhabenporträt beschreibt die Inhalte der geplanten Maßnahme i-58 „Antonienstraße (Adler-Klingenstraße)“. Ergänzend zu diesem Vorhabenporträt sind folgende Anlagen beigefügt:

- Die Anlage 1 „[Gesamtprojektumgriff](#)“ stellt die räumliche Ausprägung der Teilprojekte, den Gesamtprojektumgriff sowie den Vermessungsumgriff dar.
- Die Anlage 2 „[Auflagenmatrix des Gesamtprojektes](#)“ stellt ein Protokoll für die jeweilige Projektphase dar, in dem die Inhalte und Ergebnisse der Abstimmungen dokumentiert werden und für den weiteren Planungsprozess nachvollziehbar dokumentiert werden.
- Die Anlage 3 „[Terminplan](#)“ stellt einen Rahmenterminplan dar. Dieser gilt für alle Bauherren als einheitliche Grundlage für die zeitliche Einordnung und Abwicklung des Projektes und der abzuschließenden Verträge mit Planern und Gutachtern.
- Die Anlage 4 „[Vorbereitung der Vergabe](#)“ enthält eine Übersicht über Umfang und Höhe der gemeinsamen und besonderen Planungsleistungen sowie die Schwellenwertbetrachtung auf Basis der Gesamtplanungskosten eines Bauherrn. Die Zusammenfassung der zu erwartenden Planungsleistungen liegt dem Vergabegremium zur Entscheidung über den Umgang mit den gemeinsamen Planungsleistungen vor.

Der Prozess des Projektstarts ist abgeschlossen. Das Projekt startet in den Planungsprozess. Die Objektplanung für die Anlagen in Baulastträgerschaft der Stadt und der LVB wird durch externe Unterstützung (VgV-Vergabeverfahren) durchgeführt. Die Leistungsphase 1 und 2 für die Planung der Anlagen der Netz Leipzig und der Leipziger Wasserwerke werden durch interne Planungen geleistet.

1 Übergeordnete Planungsziele / Planungsprämissen für die Verkehrsraumgestaltung

Die geplante Maßnahme I-58 „Antonienstraße (Adler-Klingenstraße)“ ist eine Komplexmaßnahme zum grundhaften Ausbau und zur Neugestaltung des Abschnittes der Antonienstraße zwischen Klarastraße und Klingenstraße. Der Planungsbereich Antonienstraße bildet die Grenze zwischen den Stadtteilen Plagwitz und Kleinzschocher mit hoher Bedeutung für den Durchgangsverkehr des MIV, ÖPNV und Radverkehrs zwischen dem Stadtbezirk West und dem Zentrum/Südosten der Stadt Leipzig.

Die Umsetzung der Baumaßnahme ist für das Jahr 2031 vorgesehen. Sie soll mit Fördermitteln des Bundes und des Landes finanziert werden.

Die übergeordneten gesamtstädtischen Planungsprämissen ([Link zum Sharepoint](#)) stellen den strategischen Rahmen für diese Komplexmaßnahme dar, welche in Anlehnung an eine Phase Null „Rekonstruktion“ in einem interdisziplinären Prozess entwickelt wurden. Die **Priorisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, Aufenthaltsqualität sowie Begrünung und Kühlung** sind die prioritären Prämissen für den Betrachtungsraum.

2 Prozessablauf gemäß Prozess „Projektvorbereitung / Projektstart technische Planung“

13.01.2022; 14.03.2022	Workshops VTA intern
18.09.2023	Erteilung Projektauftrag SG-Infrastruktur Komplexmaßnahmen: Start „Projektstart“ und Grundbedarfsermittlung
01.10.2023	Übernahme Gesamtprojektleitung VCDB
03.11.2023	Kleine Projektkonferenz VTA
08.03.2024	Auftaktberatung mit Ortsbegehung mit Vertretern von VTA, LVB, LWW, Netz Leipzig, SPA, ASG und AfU mit Gesamtprojektleitung VCDB
06.09.2024	Kleine Projektkonferenz VTA/MTA
August - November 2024	TPL-Abstimmungen MTA und LVB zur Straßenraumgestaltung und der Gestaltung der Haltestelle Gießerstraße
16.11.2024	Finalisierung Kostenschätzungen für Schwellwertprüfungen und Übergabe an Vergabegremium
Januar 2025	TPL-Abstimmung: MTA und LWW zu Lösungsansätzen der dezentralen Niederschlagswasserbewirtschaftung
17.01.2025	Finalisierung Auflagenmatrix mit Stadt und LVB
10.03.2025	Bestätigung Projektauftrag durch SG-Infra K

3 Kurzbeschreibung der Gesamtmaßnahme

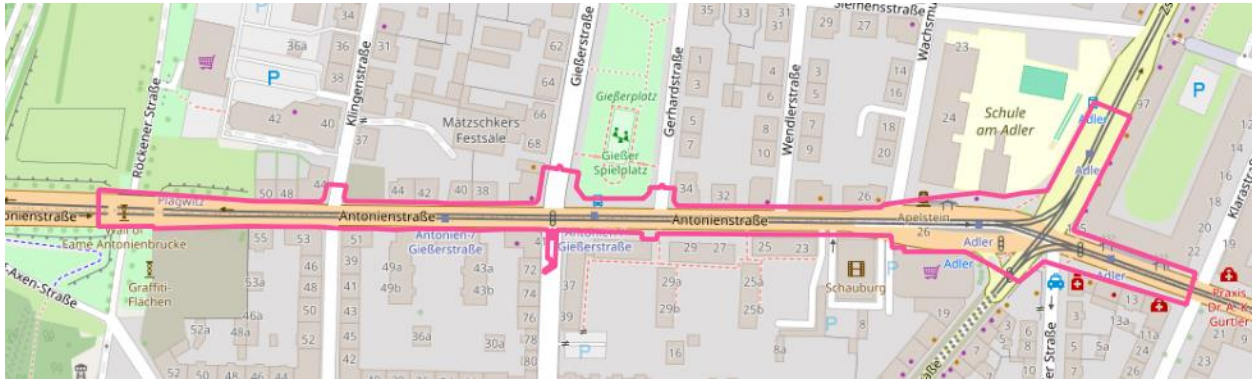


Abbildung 2 Gesamtumgriff BMH Projekt I-58 Antonienstraße (Adler-Klingenstraße)

Das Vorhaben I-58 „Antonienstraße (Adler-Klingenstraße)“ stellt eine Komplexmaßnahme der Stadt Leipzig, der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB), Leipziger Wasserwerke (LWW) und der Netz Leipzig (NL) dar. Die jeweils geplanten Maßnahmen sind im Folgenden kurz zusammengefasst:

3.1 Stadt Leipzig

- Planungsbereich: Antonienstraße vom Anschlussbereich Antonienbrücke bis einschließlich Knoten Adler mit Anschluss Zschochersche Straße, Dieskaustraße, Antonienstraße Ost
- Grundhafter Ausbau Straßenquerschnitt mit lärmarmen Deckschicht
- Lückenschluss im Hauptnetz Rad entlang der Antonienstraße
- Untersuchung zur Umgestaltung des Straßenraumes, Einordnung neuer Straßenbäume und dezentrale Regenwasserbewirtschaftung
- Einbeziehung in Verkehrsuntersuchung Felsenkeller

3.2 LVB

- Planungsbereich: Antonienstraße vom Anschlussbereich Antonienbrücke bis Adler, HS „Adler“ von Komplexmaßnahme ausgenommen
- Aufweitung Gleismittenabstand und Optimierung Gleistrassierung
- Grunderneuerung Bahnstromanlage und Fahrleitungsanlagen
- Barrierefreier Ausbau der HS „Antonien-/Gießerstraße“ mit ausreichender Wartefläche, LSA-gesichert und als kombinierte Haltestelle für Straßenbahn und Bus

3.3 LWW

- Planungsbereich: Antonienstraße von Klingenstraße bis Wendlerstraße
- Abwasser: Geschlossene Sanierung (zw. Gießerstraße und Wendlerstraße), Erneuerung in offener Bauweise (an den Knoten Antonien-/Klingenstr. und Antonien-/Gießerstraße sowie in der Gießerstraße) und Interimsentwässerung
- Trinkwasser: offene Sanierung (entlang Antonienstraße zw. Klingenstraße und Wendlerstraße sowie mit Anschluss in die Gießerstraße und Gerhardstraße) und Interimsversorgung

3.4 NL

- Planungsbereich: an den Querungen Gießerstraße und Gerhardstraße
- Ausbau des Stromnetzes: Verlängerung von zwei Gleisquerungen bis in die Gehwegbereiche
- Anbindung der Haltestellen an das Breitbandnetz
- Kein Handlungsbedarf in den Bereichen Gas und Fernwärme gemeldet

Der Umgriff des Planungsgebietes des Gesamtprojektes sowie der Teilprojekte kann über die Webmap eingesehen werden. Der zu vermessende Bereich (Umgriff Entwurfsvermessung) als Summe der Bedarfe aller Bauherren ist nachfolgend dargestellt.

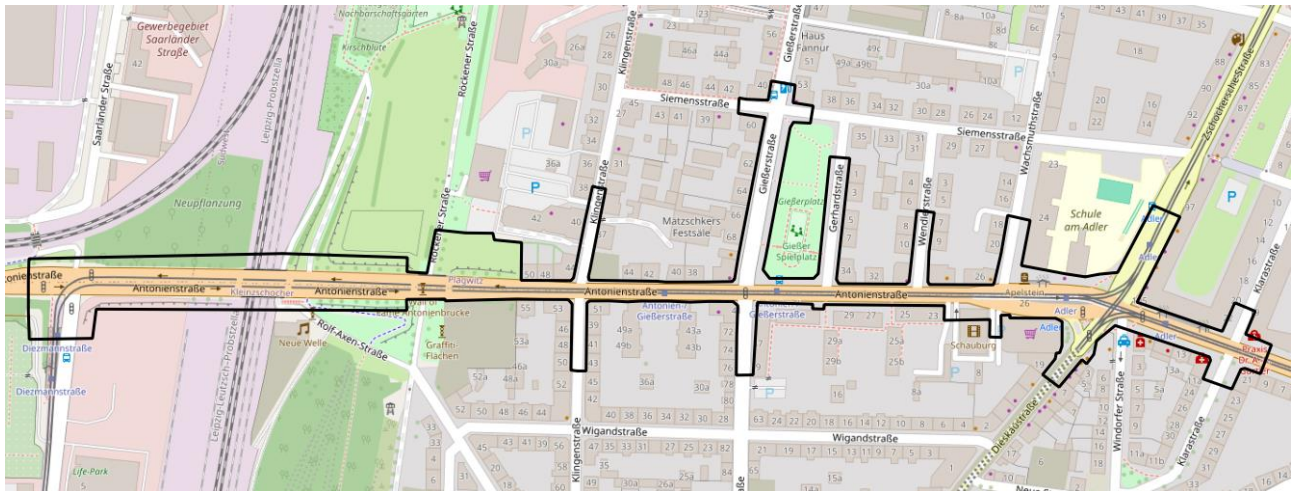


Abbildung 3 Umgriff Entwurfsvermessung

4 Projektinhalte Stadt Leipzig

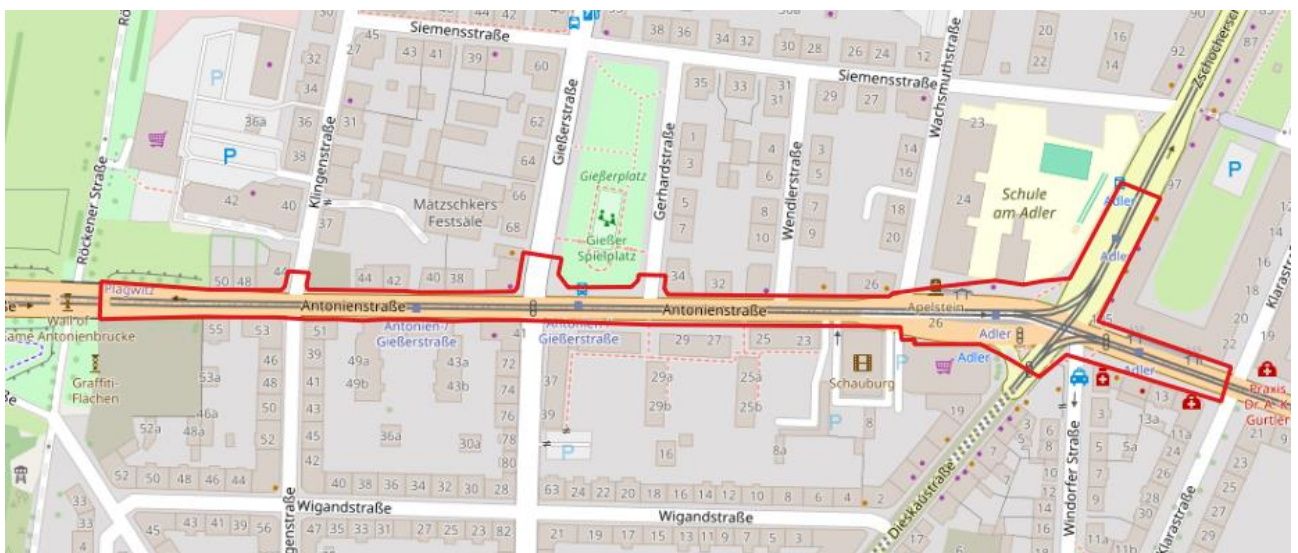


Abbildung 4 Umgriff Handlungsbedarf Stadt Leipzig, per 13.11.2024

Der Maßnahmenabschnitt auf der Hauptverkehrsstraße Antonienstraße ist als Verkehrsachse stark in das übergeordnete Verkehrsentwicklungsnetz eingebunden und Bestandteil des Stadtbahnhauptnetzes III (Abschnitt Südsehne) und des Radhauptnetzes IR III. Durch die direkte Erschließung von Wohnbebauung und punktueller gewerblicher Nutzung im Verlauf des Straßenabschnittes entsteht in geringem Umfang Ziel- und Quellverkehr. Für den MIV wird im Prognosefall 2035 eine Verkehrsbelegung zwischen 20.000 und 22.000 Kfz erwartet.

Das MTA definiert den Maßnahmenbereich auf der Antonienstraße von der westlichen Baugrenze im Rampenbereich Antonienbrücke über den Knoten Adler hinaus bis zur Querstraße Clarastraße. Eingeschlossen ist die Umgestaltung der Knoten Gießerstraße und Adler sowie die Anpassung und Umgestaltung aller Einmündungen ins Nebennetz.

In Projektkonferenzen des VTA/MTA am 03.11.2023 und am 06.09.2024 wurden die Grundbedarfe und Anforderungen an die Baumaßnahme I-58 „Antonienstraße (Adler-Klingenstraße)“ intern abgestimmt (Grundbedarfsabfrage vom November 2023 sowie der Aufgabenstellung vom November 2024).

Nachfolgend werden diese anhand der Themenbereiche ÖPNV, Fuß-, Rad- und motorisierter Individualverkehr, Klima und Lärm, Straßen- und Leitungsbau sowie städtebauliche Belange zusammengefasst.

4.1 Verkehrsmanagement

An den Nebenstraßen Klingenstraße (Nr. 1) und Wendlerstraße (Nr. 4) sind neue signalisierte Querungen für den nicht-motorisierten Individualverkehr (FLSA) vorzusehen. Am westlichen Bauende, auf der Antonienbrücke in Fahrtrichtung Ost (stadteinwärts), soll eine ÖPNV Priorisierung (Nr. 6) eingerichtet werden. Nachfolgend die Auflistung der zu berücksichtigenden Lichtsignalanlagen:

1. Fußgängersignalanlage Klingenstraße (neue Anlage)
2. Signalisierung Knoten Gießerstraße (Grunderneuerung/Anpassung an neue Straßenraumaufteilung)
3. Haltestelle Gießerstraße (barrierefrei)
4. Fußgängersignalanlage Wendlerstraße (neue Anlage)
5. Signalisierung Knoten Adler (Anpassung an neue Straßenraumaufteilung)
6. ÖPNV Priorisierung Antonienbrücke stadtwärts (neue Anlage)

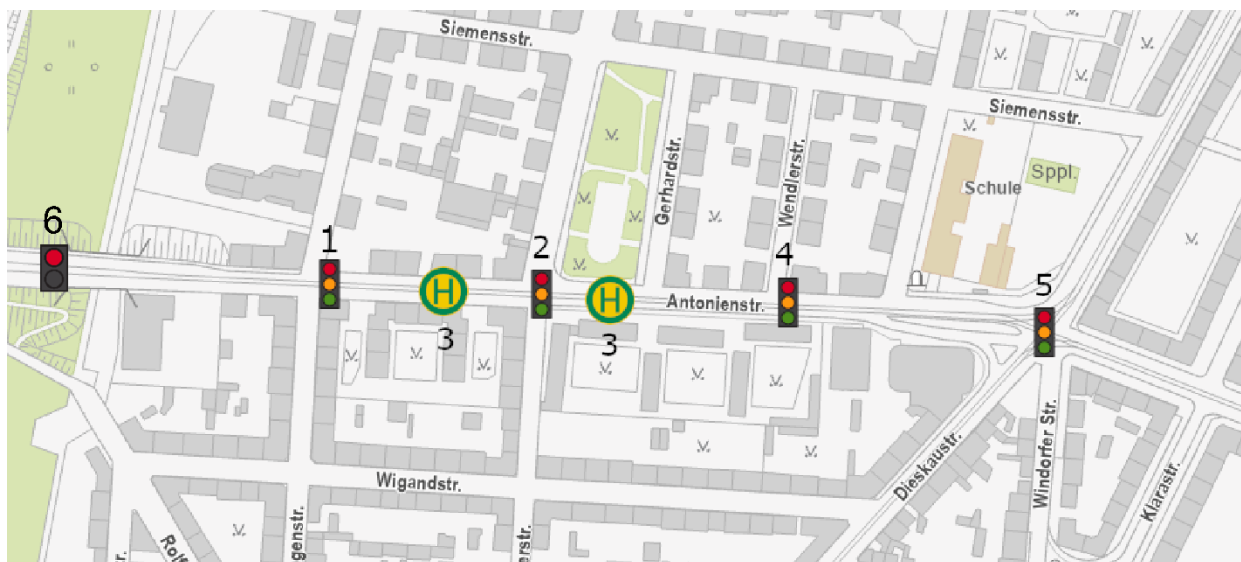


Abbildung 5 unmittelbar in Planung betroffene Lichtsignalanlagen

Alle LSA und FSA sind in einer Koordinierungsstrecke und für eine ÖPNV-Priorisierung auszulegen. Auch die Knoten Erich-Zeigner-Allee und Diezmannstraße sind in der Koordinierung mit zu berücksichtigen. Aufgrund der engen Abfolge von LSA und FSA ist eine Simulation des Verkehrsablaufes zu erstellen. Als Basis von Verkehrssimulationen ist eine Verkehrszählung an den Knotenpunkten Gießerstraße und Adler durchzuführen.

Im Zuge der Komplexmaßnahmen i-43 und i-28 in der Zschocherschen Str. wird derzeit eine großräumige Verkehrsuntersuchung („VU Felsenkeller“) erarbeitet.

4.2 ÖPNV

Ziel der Baumaßnahme ist die Aufweitung des Gleismittenabstandes auf 2,80 m, der barrierefreie Ausbau der HS Antonien-/Gießerstraße mit ausreichender Wartefläche sowie ggf. die Planung von SEV-Haltestellen. Am Knoten Adler sollen die Verkehrsanlagen der Stadt Leipzig erneuert werden, wobei die Haltestellenkanten planerische Zwangspunkte darstellen. Darüber hinaus sind sichere Zugänge zu den Haltestellen sowie Beschleunigungsmaßnahmen umzusetzen und die verkehrliche Bedeutung der Südsehn als Netzausbaumaßnahme zu berücksichtigen.

4.3 Fuß-, Rad- und motorisierter Individualverkehr

Die Gehwege im Maßnahmenabschnitt sind mit $\geq 2,50$ m zu planen. Werden Baumscheiben im Seitenraum angeordnet, so sind diese übergebar zu gestalten und so zu bemessen, dass eine Gehbahn von $\geq 2,0$ m erhalten bleibt. Die Einmündungen in das Nebennetz sind grundsätzlich, wenn technisch möglich, als Gehwegüberfahrten (Anliegerstraße) auszuführen. Die verkehrsrechtliche Anordnung des Bestandes ist in der Planung grundsätzlich beizubehalten (insbesondere Regelungen zum Ein- und Ausbiegen). In der Abschnittplanung (siehe unter „3.6. Städtebau“) wird die Teileinziehung von Nebenstraßen teilweise als Prüfauftrag formuliert. Alle anderen Fahrbeziehungen sollen, soweit technisch möglich, baulich unterbunden werden.

Die Dimensionierung der Radverkehrsanlagen orientiert sich an den Mindeststandards des RVEP 2030+ (zu möglichen Abweichungen siehe unten „Städtebauliche Belange“). Für die Antonienstraße sieht das Radhauptnetz IR III eine durchgängige Führung der Radverkehrsanlagen (RFS 2,25m; 2,0m Radweg) einschließlich der Querungen vor. Der Linksabbieger in die Gießerstraße ist nach IR IV auszubilden. An der Rampe zur Antonienbrücke sind die Radverkehrsanlagen durch Markierungen und nicht durch bauliche Maßnahmen über eine verkehrsrechtliche Anordnung den Anforderungen des RVEP so weit wie möglich anzupassen. Des Weiteren sind im Maßnahmenbereich Fahrradabstellanlagen und ggf. ein Ausbau der Sharing-Angebote (E-Roller) vorzusehen.

4.4 Klima und Lärm

Im Sinne des Sofortmaßnahmenprogramms zum Klimanotstand 2020 der Stadt Leipzig ist im gesamten Plangebiet eine **lokale Regenwasserbewirtschaftung und eine größtmögliche Durchgrünung** vorzusehen. Das westliche Plangebiet bis zur Antonienbrücke im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 466 ist als Starkregengebiet ausgewiesen. Im gesamten Maßnahmengebiet ist das **Ziel der Regenwasserbewirtschaftung die Versickerung vor Ort und die Grundwassereinleitung**. Zur Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers vor Ort sind dezentrale und zentrale Bauweisen im Plangebiet zu prüfen und ggf. zu kombinieren. Dabei soll der Einsatz von (Baum-)Rigolen, Mulden und Versickerungspflaster je nach Standortbedingungen ökologisch und ökonomisch sinnvoll kombiniert werden. Darüber hinaus besteht im Rahmen der Netto-Null-Versiegelung 2030 die Forderung nach **Entsiegelung und Begrenzung der Neuversiegelung**.

Gemäß Straßenbaumkonzept 2030 sind **in Straßen ohne Begrünung Erstpflanzungen** vorgesehen. Daraus ergibt sich der Prüfauftrag zur Einordnung neuer Straßenbäume im Planungsbereich. Der Ersatz der Katasterbaumstandorte (z. B. an der HS Gießerstr.) sowie die Wiederherstellung reduzierter bzw. historischer Baumstandorte sind wünschenswert.

4.5 Straßen- und Leitungsbau

Aufgrund der starken Verformungen und des Verschleißes der Deck- und Binderschicht ist ein **grundhafter Ausbau des Fahrbahnbereiches** sowie eine Instandsetzung des stadtauswärts führenden Gehweges vorgesehen. Im gesamten Baubereich sind die Straßenbeleuchtungsanlagen, die Schutzrohranlage der LSA-Koordinierung samt Kabel und die LSA Antonien-/ Gießelstr. zu erneuern.

4.6 Städtebau

Die Stadtverwaltung sieht eine **Umgestaltung des Straßenraumes** im Planungsgebiet vor. Hierzu wird der Maßnahmenbereich in fünf Abschnitte unterteilt (vgl. Abbildung 5). Der bestehende Straßenquerschnitt ist geprägt durch eine unmarkierte Gestaltung mit überbreiten Fahrstreifen, einer Straßenbahnführung in Mittellage im Mischverkehr, beidseitig überwiegend regelbreiten Gehwegen, fehlenden Radverkehrsanlagen und einem Parkverbot.



Abbildung 6 Abschnittsbildung der Komplexmaßnahme für die Querschnittsbetrachtung

Die Untersuchungsergebnisse der VU Felsenkeller werden maßgeblichen Einfluss auf zu vertiefende Varianten in der Antonienstraße am Knotenpunkt Gießstraße (Kapitel 4.6.2 |Abschnitt 2) und am Knotenpunkt Adler (Kapitel 4.6.4 ff.|Abschnitt 4 & 5) haben. Bis zum Vorliegen der Untersuchungsergebnisse soll daher an diesen Knotenpunkten die bestehende Aufteilung des Verkehrsraums (z. B. Anzahl Fahrspuren MIV, Lage ÖPNV Anlagen, Führung des NMIV) ebenfalls als Variante untersucht werden.

4.6.1 Abschnitt 1: Zwischen Klingen- und Gießerstraße

Abschnitt 1, Variante 1

Variante mit Bevorzugung der Anforderungen des RVEP, Einordnung der HS stadteinwärts zwischen Klingenstraße und Gießelstraße, keine Parkstände (wie Bestand) und optionale Einordnung von Straßenbäumen.

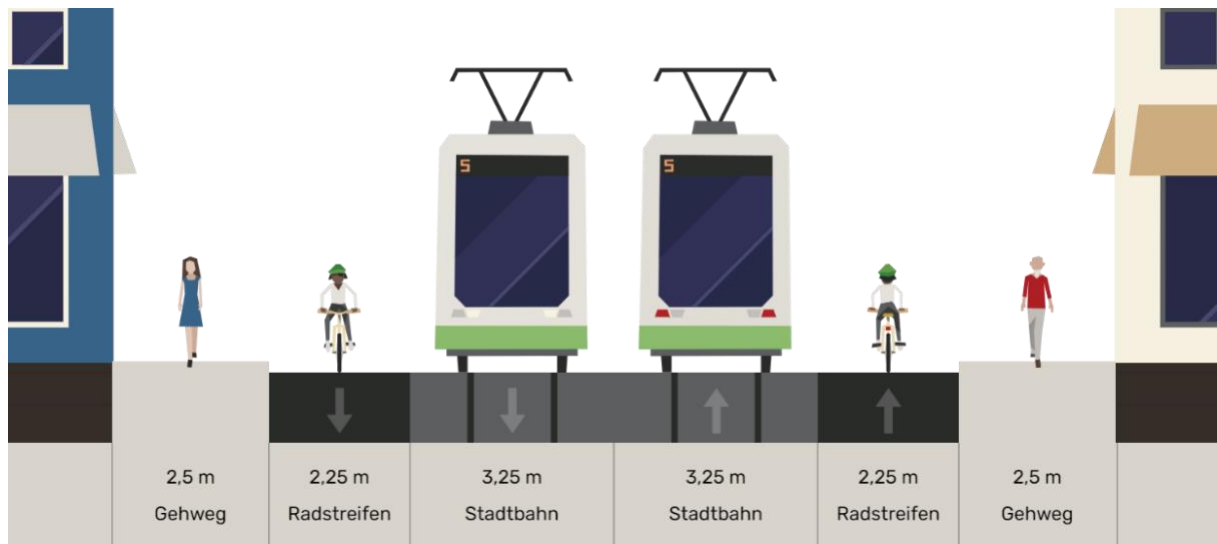


Abbildung 7 Querschnittsaufteilung Variante 1 in Abschnitt 1 (zw. Klingen- und Gießelstr.)

Abschnitt 1, Variante 2

Variante mit einseitiger Straßenbaumbepflanzung mit begehbaren Baumscheiben durch Reduzierung des RVA auf $\geq 1,85$ m. Gehweg von $\geq 2,0$ m soll durch begehbare Baumscheiben erhalten bleiben. Die Einordnung ist auf beiden Straßenseiten zu prüfen. Die Vor- und Nachteile der Gestaltung sollen gegenübergestellt werden.

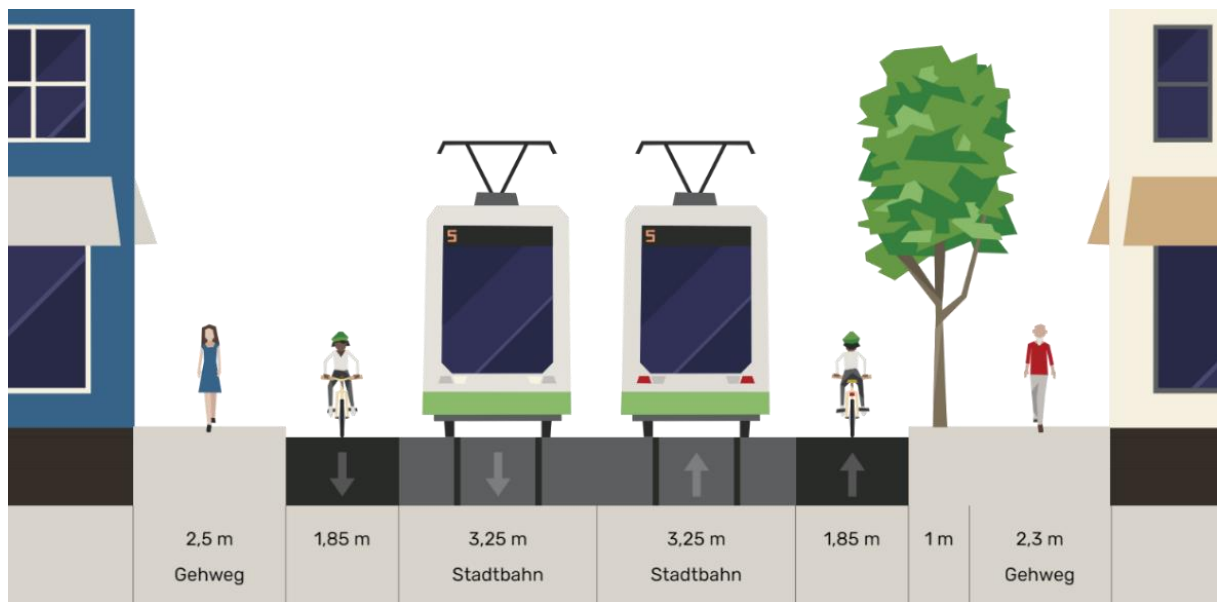


Abbildung 8 Querschnittsaufteilung Variante 2 in Abschnitt 1 (zw. Klingen- und Gießelstr.)

4.6.2 Abschnitt 2: Knotenpunkt Gießelstraße

In diesem Abschnitt am KP Gießelstraße stehen die Leistungsfähigkeit des ÖPNV, die Sicherheit und Leichtigkeit des Rad- und Fußverkehrs im Vordergrund. Um Platz für Knoten und Haltestelle zu generieren, ist ein Abhängen (Einzug/Teiltrückbau) der Gerhardstraße zu prüfen. Alle Varianten sollen eine kombinierte Bus- und Straßenbahnhaltestelle, die Führung des Radverkehrs über alle Knoten und eine mögliche Einbahnstraßenregelung für die südliche Gießelstraße beinhalten. Ein Grunderwerb im südlichen Seitenraum ist nicht auszuschließen. Varianten mit besonderen Bahnkörpern und Abbiegespuren im westlichen Knotenarm sind aufgrund der planerischen Zwangspunkte nicht und eine Leipziger Kombispur (Rechtsabbieger und Radverkehr gemeinsam geführt) ist nur bei Nachweis ausreichend reduzierter Ströme zu prüfen. Der Knotenpunkt wird im Rahmen der VU Felsenkeller ebenfalls dezidiert untersucht. Mit den

Untersuchungsergebnisse werden die Möglichkeiten zur verkehrstechnischen Anpassung in den Zufahrten der Antonien- und Gießerstraße aufgezeigt (siehe Variante 1).

Abschnitt 2, Variante 1

Variante mit HS landwärtig als Radkap. Dabei ist darzustellen, ob eine gemeinsame Geradeaus-/Rechtsabbiegespur mit straßenbündigem Bahnkörper für den ÖPNV leistungsfähig sein kann. Die HS kann unter Einziehung der Gerhardstraße als Kombihaltestelle ausgebildet werden. Sollte die Rechtsabbiegespur nicht realisierbar sein, ist eine alternative Führung der Ströme über das Hauptnetz zu prüfen. Der verbleibende nördliche Seitenraum wird teilentsiegelt, optisch der Parkanlage zugeordnet und dient als Wartefläche für die HS. Im Bereich der Haltestelle sind blau-grüne Elemente zur lokalen Regenwasserbewirtschaftung des Oberflächenwassers zu prüfen.

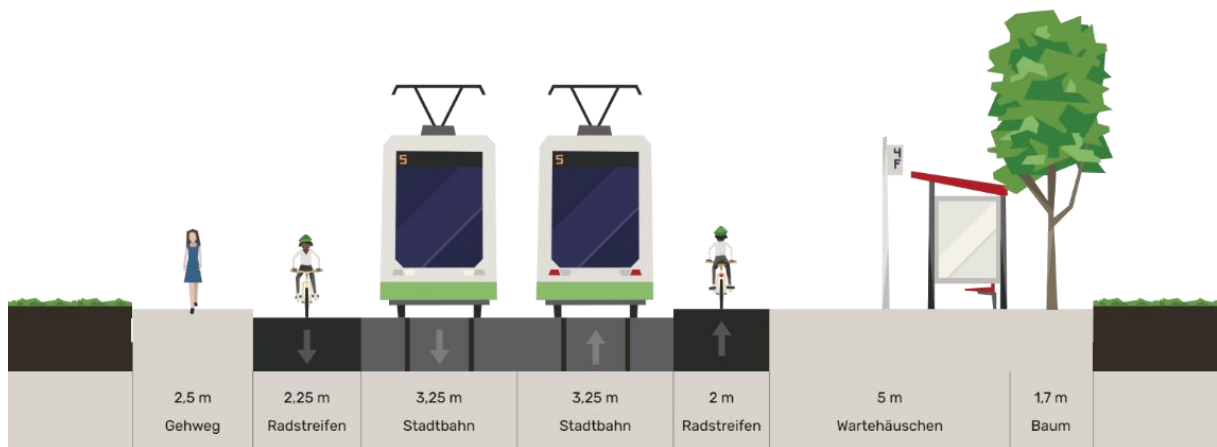


Abbildung 9 Querschnittsaufteilung Variante 1 in Abschnitt 2 (KP Gießerstraße)

Abschnitt 2, Variante 2

Variante mit kombinierter Bus- und Straßenbahnhaltestelle landwärtig mit angehobener Fahrbahn. Anlage eines straßenbündigen Bahnkörpers (Fahrbahnbreite 3,25 m) und angehobene Fahrbahn als Rechtsabbiegestreifen mit separatem Radfahrstreifen. Rechtsabbiegende Linienbusse werden auf der abgesenkten Fahrbahn geführt.

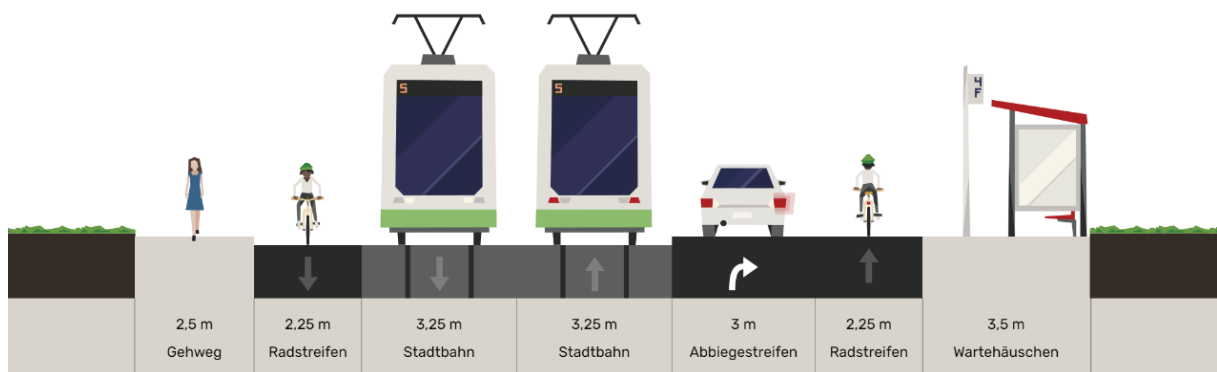


Abbildung 10 Querschnittsaufteilung Variante 2 in Abschnitt 2 (KP Gießerstraße)

4.6.3 Abschnitt 3: Zwischen Gießelstraße und Adler

Abschnitt 3, Variante 1

Variante mit bestandsnaher Bordlage. Neben Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV (3,25 m) sind Radverkehrsanlagen mit einer Breite von 2,25 m einzuordnen. Die Gehwegbreite von 2,50 m ist dabei durchgehend einzuhalten.

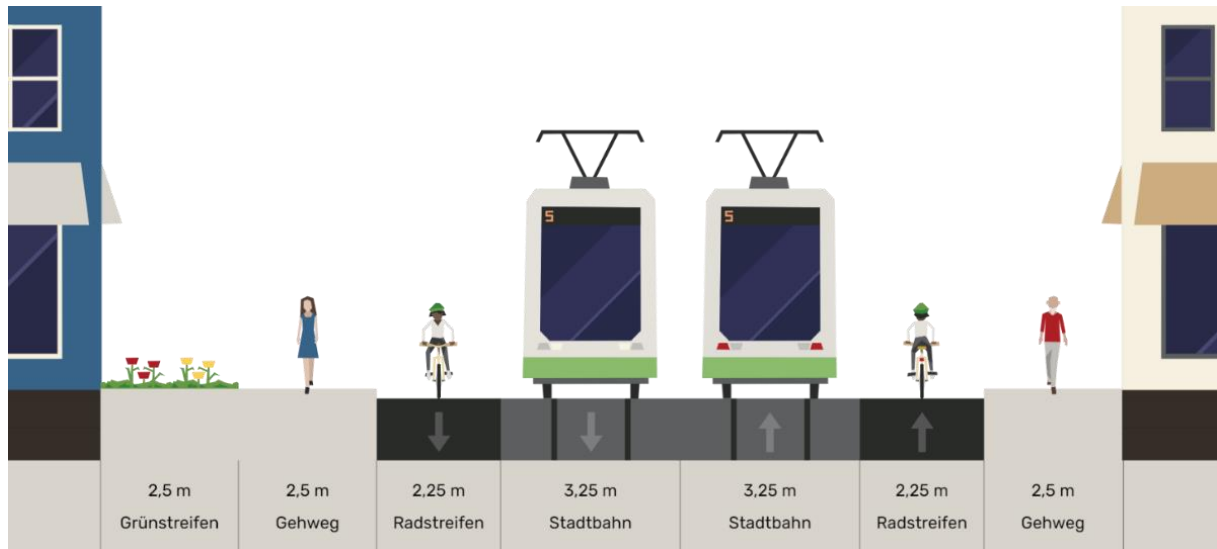


Abbildung 11 Querschnittsaufteilung Variante 1 in Abschnitt 3 (zw. Gießelstr. und Adler)

Abschnitt 3, Variante 2

Variante mit reduzierten Radverkehrsanlagen ($\geq 1,85$ m) und Baumpflanzungen im nördlichen Seitenraum. Dafür ist ein Einsatz von übergehbaren Baumscheiben zu prüfen wobei eine Gehbahnbreite von ≥ 2 m eingehalten werden muss.

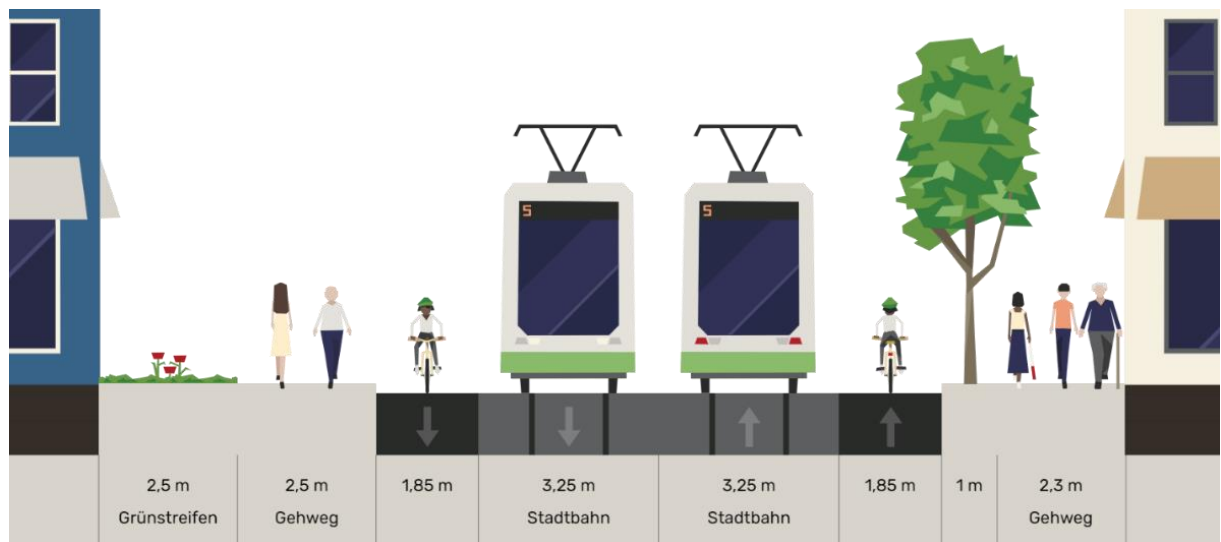


Abbildung 12 Querschnittsaufteilung Variante 2 in Abschnitt 3 (zw. Gießelstr. und Adler)

Abschnitt 3, Variante 3

Variante mit Mischfahrstreifen in landwärtiger Richtung und einen durch Markierung (Sperrflächen) abgetrennten besonderen Bahnkörper sowie einen MIV-Fahrstreifen in stadtwärtiger Richtung. In beide Fahrtrichtungen sind Radverkehrsanlagen mit einer Breite von ≥ 2 m vorzusehen. Um ausreichende Breiten zu generieren soll das Abstandsgrün auf 2,50 m im südlich anschließenden Seitenraum durch Grunderwerb/Baurecht für den Verkehrsraum nutzbar gemacht werden. Im Bereich des Kinos Schauburg (Antonienstr. 21) sind Lösungsansätze für die Erschließung der Gewerbeeinheiten und eines möglichst breiten Gehwegs zu finden. Dabei sind denkmalschutzfachliche Belange zu berücksichtigen. Der besondere Bahnkörper soll mit möglichst geringer Breite als fahrbahnniveaugleiche Sperrfläche untersucht werden.

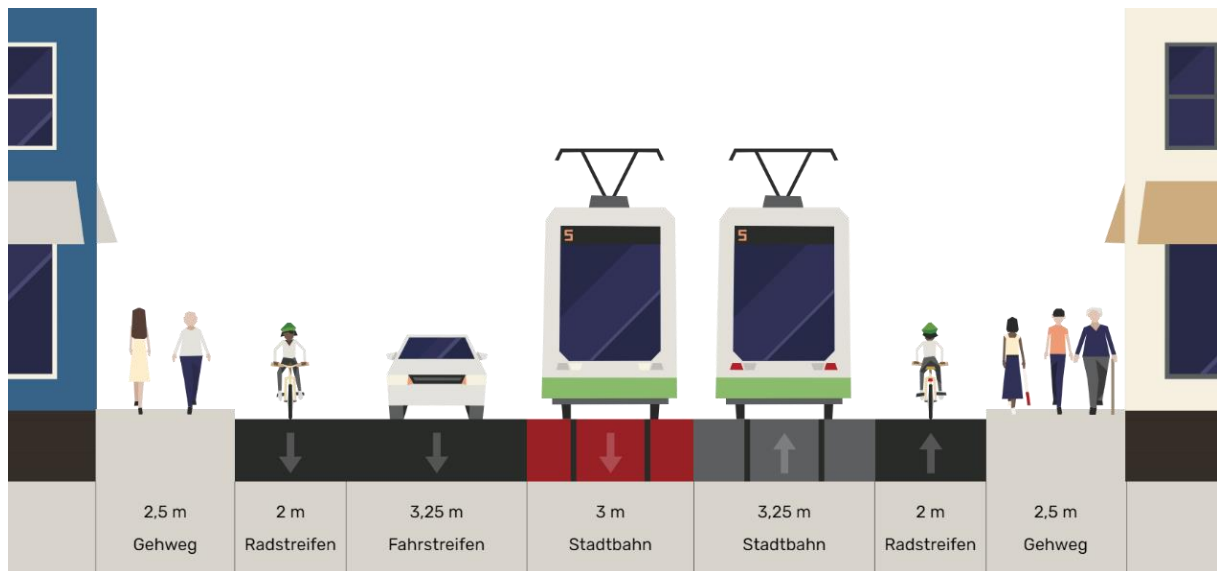


Abbildung 13 Querschnittsaufteilung Variante 3 in Abschnitt 3 (zw. Gießerstr. und Adler)

4.6.4 Abschnitt 4: Knotenpunkt Adler

Am KP Adler sollen die Verkehrsanlagen der Stadt Leipzig erneuert werden, wobei die mit allen Haltestellenkanten planerische Zwangspunkte darstellen. Durch den grundhaften Ausbau der LVB im Jahr 2022 ist der Einsatz von 2,40 m breiten Fahrzeugen gewährleistet. Es sind 3 Varianten zu erarbeiten, wobei keine näher zu untersuchenden Querschnittsvarianten vorgegeben sind.

Übergeordnetes Ziel ist es, mit dem grundhaften Ausbau der Antonienstraße Radverkehrsanlagen am Knotenpunkt Adler einzuordnen und die Netzlücken zwischen allen Planungen, Dieskaustraße (BMH-Maßnahme i-18) und Zschochersche Straße (BMH-Maßnahme i-43), zu schließen. Für die Einordnung der Radverkehrsanlagen gibt es erste Überlegungen, die im Rahmen dieser Verkehrsanlagenplanung zu untersuchen sind.

In der Untersuchung sind auch die Vor- und Nachteile einer (Teil-) Einziehung der Windorfer Straße gegenüber zu stellen. Die Gehwegbereiche sind barrierefrei und den Gestaltungsprämissen der Stadt Leipzig entsprechend zu sanieren und die Querungsmöglichkeiten unter möglichst guter Erreichbarkeit der Haltestellen zu optimieren.

4.6.5 Abschnitt 5: Zwischen Adler und Klarastraße

Im Abschnitt 5 zwischen Adler und Klarastraße sollen trotz Einschränkungen der Handlungsoptionen durch den Erhalt der Haltestellenlagen, zwei Varianten zur Schaffung von Radverkehrsanlagen und Blau-Grüner-Infrastruktur geprüft werden. Die im Planfall geänderten Straßenraumaufteilungen haben Einfluss auf die verkehrstechnische Organisation und Leistungsfähigkeit des KP Antonienstr./Erich-Zeigner-Allee. Risiken durch Wechselwirkungen und dahingehende Lösungsvorschläge sind dabei zu benennen.

Abschnitt 5, Variante 1

Variante mit einer sogenannten Leipziger Kombispur als Rechtsabbieger in die Zschochersche Str. im Haltestellenbereich (angehobene Fahrbahn), die östlich durch einen Radfahrstreifen ($\geq 2,25$ m) erschlossen wird. Der Mischfahrstreifen für Geradeausfahrer und ÖPNV (3,25 m) soll wie im Bestand erhalten bleiben. Stadteinwärts sind im Seitenraum Baumpflanzungen mit Rigolen zur örtlichen Regenwasserbewirtschaftung vorzusehen. Darüber hinaus sind Vorschläge zur Nutzung des überbreiten Gehwegbereiches zu unterbreiten (z.B. Tiefbeete, Stadtmobiliar). Zu prüfen sind ein überbreiter Radfahrstreifen („Protected Bikelane“) und ein Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr.

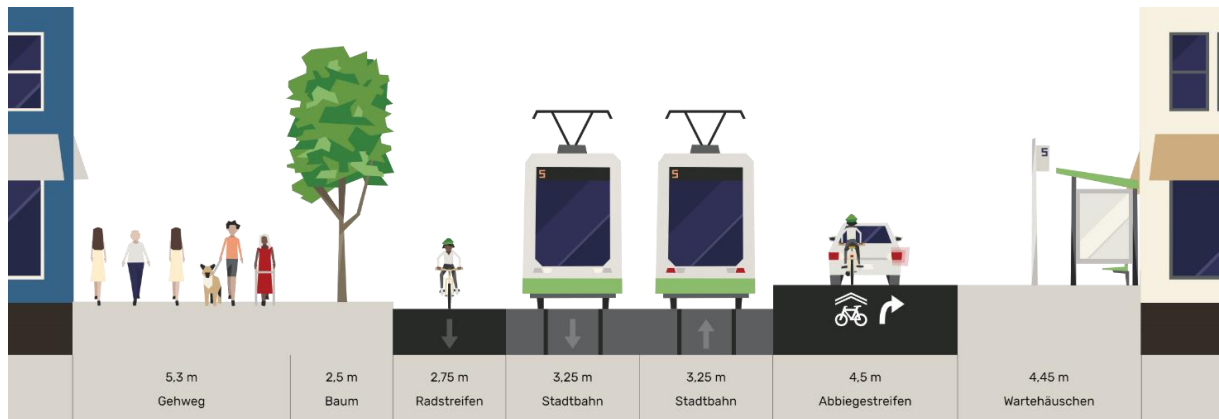


Abbildung 14 Querschnittsaufteilung Variante 2 in Abschnitt 5 (Adler bis Klarastraße)

Abschnitt 5, Variante 2

Variante in welcher die Radverkehrsanlage, baulicher Radweg von ≥ 2 m, durch Eingriffe in den vorhandenen Seitenraum eingeordnet werden soll. Die Fahrstreifenanzahl und –aufteilung soll analog dem Bestand beibehalten werden. Im verbleibenden Seitenraum soll die Einordnung von Stadtgrün und dezentrale Regenwasserbewirtschaftung geprüft werden.

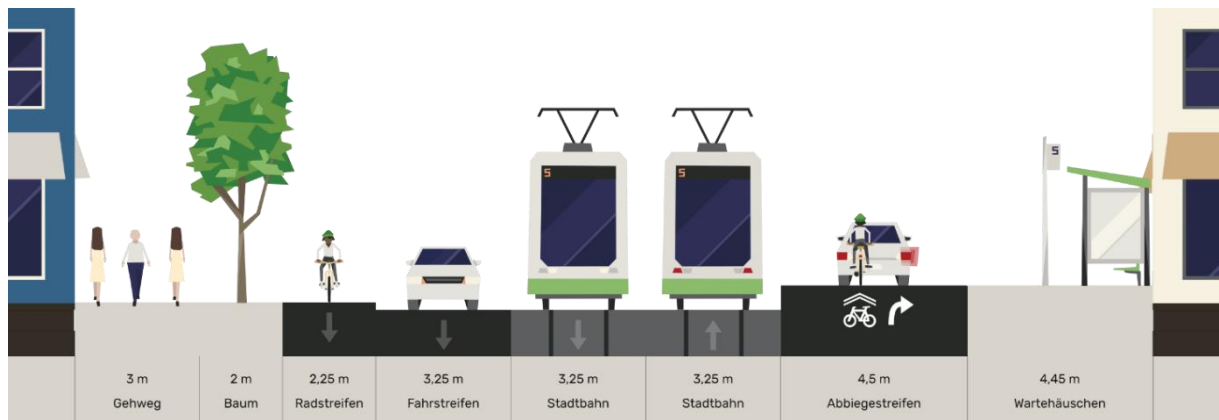


Abbildung 15 Querschnittsaufteilung Variante 3 in Abschnitt 5 (Adler bis Klarastraße)

Abschnitt 5, Variante 3

Entwicklung und Untersuchung einer weiteren Variante die insbesondere hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des ÖPNV optimiert ist. Dabei sind alle grundsätzlichen Planungsprämissen einzuhalten.

5 Projekthinhalte LVB

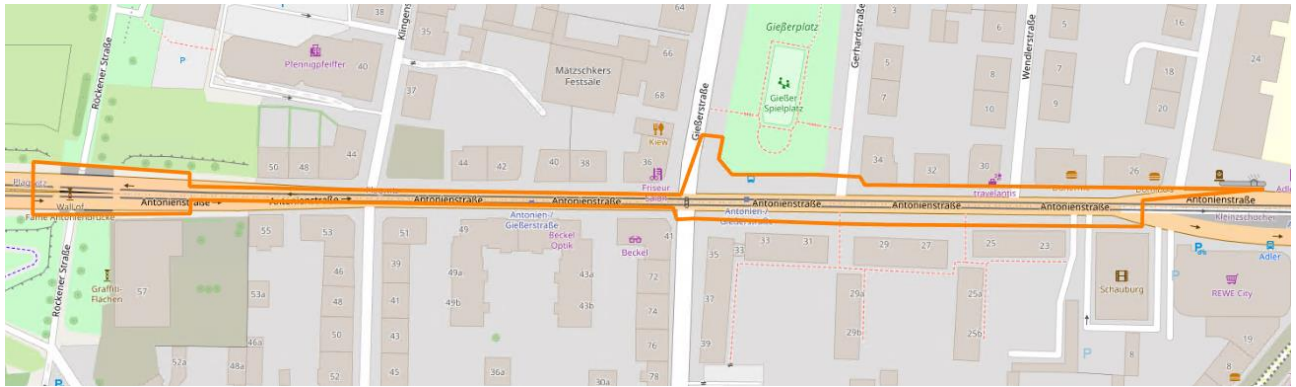


Abbildung 16 Umgriff Handlungsbedarf LVB, per 08.03.2024

5.1 Verkehrswege und Angebotsplanung

Die übergeordnete Zielsetzung der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) ist **die Aufweitung des Gleismittenabstandes auf 2,80 m**. Zur Realisierung des angestrebten Einsatzkonzeptes NGT+ ist die Sicherung und Schaffung einer ausreichenden Streckentauglichkeit für den Einsatz der 2,40 m breiten Fahrzeuge erforderlich. In der Maßnahme I-58 soll diese Sicherstellung im Abschnitt Antonienstraße zwischen Wachsmuthstraße und Klingenstraße realisiert werden.

Ein weiteres strategisches Ziel ist **die Optimierung der Gleistrassierung** zur Beschleunigung des ÖPNV sowie zur Reduzierung des Verschleißes der zu erneuernden Schieneninfrastruktur, zur qualitativen Verbesserung des Gleiszustandes und zur Lärminderung auf dem zu planenden Streckenabschnitt bis Ende 2031. Die Entwurfsgeschwindigkeit in der Maßnahme I-58 ist zunächst mit $V_e = 60 \text{ km/h}$ vorzusehen. Ein besonderer Bahnkörper wird nicht zur Einordnung auf der freien Strecke vorgesehen. Ziel ist jedoch die Freihaltung des Gleisbereiches in Knotenzufahrten durch Markierung oder bauliche Trennung zur Beschleunigung des ÖPNV. Sofern dies nicht möglich ist, soll eine Beschleunigung des ÖPNV durch Bevorrechtigung an LSA erreicht werden. Als zukünftiger Bestandteil der Netzerweiterung Südsehnle wird mit einer tendenziell höheren Streckenbelegung gerechnet und eine unbeeinflusste und behinderungsfreie Fahrt des ÖPNV stellt eine besondere Anforderung dar. Im Abschnitt Antonienstraße wird angesichts der stadträumlichen Situation von einem weitgehenden Erhalt der Querschnittssituation ausgegangen.

Weiter wird eine **Grunderneuerung in der RBL/LSA-Beeinflussung** angestrebt. Aufgrund des schlechten Zustandes, neuer Fahrbeziehungen und Haltestellenerweiterungen ist eine Erweiterung der LSA-Beeinflussung auf alle Zufahrten vorgesehen. Es wird von einer Erneuerung der Anlage (Baujahr 2012) mit Fernschaltung zur Qualitätssicherung ausgegangen.

Die im Plangebiet liegende **HS „Antonien-/Gießerstraße“** soll barrierefrei ausgebaut, Verbesserung der Verknüpfung zwischen der Stadtbuslinie 60 und den Straßenbahnlinien 1 und 2 und mit LSA gesichert werden. Aufgrund des Haltestellenausbaus ist eine neue Planung für LSA (VTU) in Abstimmung mit Stadt Leipzig erforderlich. Die Varianten zum Ausbau der Haltestelle, zur gemeinsamen Nutzung durch Bus und Straßenbahn, sind im Abschnitt 4.6.2 beschrieben. Mit der Umsetzung von Netz24 soll auch der Busverkehr an dieser Haltestelle verstärkt werden. Für die Erneuerung der Haltestellenausstattung (Einbindung DFI; Fundamente, Medien) ist ein Elektroprojekt zu erstellen. Als Planungsgrundlage dient das Musterprojekt „Haltestellen LVB“ des Ing.-Büros BMI (heute Obermeyer). Es ist darauf zu achten, dass die geforderten Bedingungen entsprechend angepasst werden.

Darüber hinaus soll **eine weitere Mobilitätsstation** im Bereich der heutigen Rollerstation (Kreuzungsbereich Antonien-/Gerhardtstr.) errichtet werden. Gemäß den Gestaltungsvorgaben des MaaS-Konzeptes soll diese Mobilitätsstation 2 E-Carsharing-Stellplätze (mind. Leerverrohrung), 1 E-Scooter-Stellplatz, 1 Bikesharing-

Stellplatz, mind. 3 Radbügel sowie eine Baumpflanzung und die Herstellung von Gehwegnasen im Kreuzungsbereich umfassen.

5.2 Oberbau

Im **Oberbau ist ein grundlegender Ausbau** aufgrund von Anlagenerneuerung und Zustandsverbesserung vorgesehen. Die vorhandene Gleisentwässerung ist dahingehend umzuplanen, dass ein Rückbau bis zum Kanal der Stadtentwässerung erfolgt und ab dort ein neuer Anschluss hergestellt wird (gem. Standardbauweise Rheda City - D TR_03_01_01_Standardgleisbauweisen). Maßnahmen zur örtlichen Versickerung/dezentralen Regenwasserbewirtschaftung sind in Abstimmung mit Lösungen zur Straßenentwässerung zu prüfen.

Für die Fahrleitungsanlage ist ein Neubau Kettenwerk/Tragseil mit Querschnittsvergrößerung inkl. Hänger und neue Fahrleitung zwischen Trenner 9569 (Gerhardstr.) und Nachspannfeld Klingenstr. vorgesehen. Alle Tragwerke zwischen Gerhardstr. (M590090/M0590100) und Klingenstr. (W0590190/W0590200) sollen erneuert werden. Es ist zu prüfen, ob aufgrund der Traglastserhöhung die Wandbefestigungen erneuert werden müssen. Die Schaltfelder T9269, S9262/S9251 sollen mit Tiefenerder für A1-Ableiter neu gebaut werden. Vorhandene Masten und alte Wandbefestigungen werden angestrichen.

5.3 Stromversorgung

Ein **grundhafter Ausbau der Bahnstromanlagen** soll im Abschnitt zwischen Adler und Gießerstraße unternommen werden. Die Gleichspannungstrasse ist von der westlichen Baugrenze des Projektes 90137 Adler bis zur Gießerstraße zum KV_380 bzw. RV_585 bzw. zu den Speisepunkten zu erneuern. Die Speisepunkte S9251 und S9262 sind neu anzuschließen. Es ist die ebenfalls an der Baugrenze endende Schutzrohrtrasse inkl. Schächte aller max. 100m parallel zur BS-Trasse bis zur Gießerstraße zu planen. Die beiden Speisepunkte und der Trenner T6269 sind mit Schalterfernantrieben zu ergänzen und elektrisch anzuschließen. Es ist zu prüfen, ob die neu errichtete Schalterfernantriebssteuerung zur Erschließung genutzt werden kann. Der RP_185 ist neu aufzubauen und via Gleisanschlusskästen am Gleis zu befestigen. Rückleiterkabel des alten RP sind zu sichern und nach Möglichkeit an den neuen Kästen wieder anzuschließen. Schutzzerden des KV_380 und RV_585 sind an den Gleisanschlusskästen des neu zu errichtenden RP anzuschließen.

6 Projekthinhalte LWW



Abbildung 17 Umgriff Handlungsbedarf LWW bei Trinkwasser (dunkelblau) und Abwasser (hellblau), per 12.06.2023

Mit Datum vom 12.06.2023 wurde seitens der LWW ein Handlungsbedarf bei Trinkwasserleitungen und Abwasserkanälen mitgeteilt.¹

6.1 Handlungsbedarf Trinkwasserleitungen

- Sanierung der Trinkwasserleitung in der Antonienstraße zwischen Kreuzung Klingenstraße Haus Nr. 46 und Kreuzung Wendlerstraße Haus Nr. 30 sowie mit Anschluss in der Gießerstraße Höhe Haus Nr. 70 und in der Gerhardstraße.
- Interimsversorgung während der Bauzeit in nördlicher Lage entlang der Antonienstraße zwischen Klingenstraße und Wendlerstraße vorgeschlagen.

6.2 Handlungsbedarf Abwasserkanäle

- Manuelle Kanalsanierung in geschlossener Bauweise: Antonienstraße zwischen Gießerstraße und Wendlerstraße, Lage Straßenmitte.
- Erneuerung Kanalsanierung in offener Bauweise bei den Knoten Antonienstr./Klingenstr. Und Antonienstr./Gießerstraße, sowie in der Gießerstraße von Haus 72 bis Antonienstraße.
- Anbau Interimsentwässerung während der Bauzeit: nördliche Anbindung an Antonienstraße zwischen Haus Nr. 45 und Gerhardstraße, in die Gerhardstraße bis Haus Nr. 7 mit Anschluss Wasserhaltung; Südlicher Anschluss über die Antonienstraße von Gießerstraße Haus Nr. 72 bis Haus Nr. 70 mit Anschluss Wasserhaltung.

Hinsichtlich der Bauausführung wird darauf hingewiesen, dass nicht immer vollständige Unterlagen über die Grundstücksentwässerungsanschlüsse aus der Vergangenheit vorliegen. Das Bauvorhaben ist diesbezüglich auf Konflikte mit dem Anlagenbestand zu prüfen. Ebenso sind die technischen Regelwerke Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung der LWW zu beachten. Bei der Bauausführung sind vorhandene Anschlusskanäle der Grundstücksentwässerung zu beachten, der Anlagenbestand von Trinkwasserleitungen und Abwasserkanälen vor Beschädigungen zu schützen und vorhandene Schachtabdeckungen und Armaturen grundsätzlich dem Straßenniveau anzupassen. Bei offener Bauweise sind die Mindestabstände zu Trinkwasserleitungen und Abwasserkanälen einschließlich der Kontrollschächte und Bauwerke einzuhalten. Bei Annäherung und Querung von Anlagen der LWW sind Handschachtungen erforderlich.

¹ Aussagen zum Handlungsbedarf haben eine Gültigkeit von 2 Jahren. Aktualisierte Leitungsbestände und Mitbaubedarfe bei der Erneuerung von Trinkwasserleitungen und Abwasserkanälen sind bei Planungsbeginn aufzunehmen.

7 Projektinhalte Netz Leipzig



Abbildung 18 Umgriff Handlungsbedarf Netz Leipzig (Strom und TK), per 24.02.2025

Seitens des Netzbetreibers Leipzig besteht mit Planungsstand 24.02.2025 Handlungsbedarf für den Ausbau des Stromnetzes. In diesem Zusammenhang ist die Verlängerung von zwei Gleisquerungen im Bereich Gießelstraße und Gerhardstraße vorgesehen. Die jeweiligen Gleisquerungen sollen bis in den Gehwegbereich verlängert werden. Im Kreuzungsbereich Gießelstraße und zwischen Gießelstraße und Gerhardstraße ist jeweils der Einsatz eines NS-Kabels geplant.

Darüber hinaus besteht im Bereich der TK Handlungsbedarf, um alle Haltestellen an das Breitbandnetz anzuschließen. Im gesamten Baubereich ist die Mitverlegung von EVMFR-4 vorgesehen.

Aus den Bereichen Gas und Fernwärme wurde kein weiterer Handlungsbedarf gemeldet. Die Ermittlung des Grundbedarfs erfolgte auf Basis des bekannten Leistungsumfangs (nur Gleisbau). Im Rahmen der weiteren Planung können sich Konflikte oder weitere Bedarfe mit Handlungsbedarf ergeben.

8 Übergeordnete Gutachten/Planungsleistungen

- Entwurfsvermessung (Aufgabenstellung und Ausschreibung über LVB möglich)
- Verkehrstechnische Untersuchung der Knotenpunkte im Planungsbereich (KP Erich-Zeigner-Allee, KP „Adler“ und KP Gießelstraße) innerhalb der Verkehrsuntersuchung Felsenkeller
- Gemeinsames Basis-Baugrundgutachten (Altlasten, Versickerung etc.) gewünscht. Formale Ausschreibung noch in Klärung.

9 Weiterer Prozess

9.1 Terminplanung

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Vorhabenporträts ist ein Projektstart für August 2025 angedacht. Nach derzeitigem Rahmenterminplan ist der Baubeginn für August 2031 vorgesehen. In der Terminplanung ist bereits eine Überlappung von LP4 und LP5 (4-5 Monate) berücksichtigt. Ein geringes Beschleunigungspotenzial besteht durch eine Überlappung von LP5 und LP6 (< 6 Monate). Die Planung ist aufgrund ihrer komplexen Anschlusspunkte, parallelen Planungen und hohen strategischen Anforderungen sehr komplex und bietet kaum weiteres Beschleunigungspotenzial innerhalb der Planungsphasen.

9.2 Abschluss Projektstart

In der nächsten Sitzung der SG Infa K am 10.03.2025 soll über das weitere Vorgehen und folgende Punkte entschieden werden:

- Da ein Start des Vergabeverfahrens Stadt Leipzig derzeit nicht möglich ist, soll gemeinsam mit der LVB eine Lösung gefunden werden.
- Vergabeverfahren Los 1 (Objektplanung Anlagen LVB) – Stufe 1 (Lph 1&2) Stufe 2 (Lph 3-6)
- Vergabeverfahren Los 2 (Objektplanung Anlagen MTA) – Stufe 1 (Lph 1&2) Stufe 2 (Lph 3-6)

- Ausschreibung externer Leistungen für Objektplanungen für Teilprojekte LWW und Netz Leipzig erst ab Lph 3.

10 Anlagen

Anlage 1	Gesamtprojektumgriff
Anlage 2	Auflagenmatrix des Gesamtprojektes im Projektstart
Anlage 3	(Rahmen-)Terminplan
Anlage 4	Vorbereitung Vergabe - Schwellwertprüfung