

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Georg-Schumann-Straße in Leipzig ist mit ca. 5,4 km Gesamtlänge eine der wichtigsten Verbindungen zwischen dem Leipziger Nordwesten und dem Zentrum. Dabei durchquert die Trasse die Ortsteile Zentrum Nord, Gohlis-Süd, Möckern und Wahren.

Überplant werden soll der ca. 1,3 km lange Abschnitt vom Am Viadukt bis Kirschbergstraße im Ortsteil Möckern.

Im Zuge der Georg-Schumann-Straße verkehren die Straßenbahnlinien 10 und 11 sowie in einem Teilabschnitt die Buslinie 80.

Der Straßenquerschnitt zwischen der überwiegend geschlossenen Bebauung die teilweise unter Denkmalschutz steht, ist zwischen 24 m und 28 m breit. Die Gleisanlagen der Straßenbahn liegen fahrbahnbündig ca. mittig der Straße, die Haltestellen sind nicht barrierefrei. Radverkehrsanlagen sind nur partiell vorhanden.

Das Vorhaben stellt eine Komplexmaßnahme der Stadt, der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) und der Versorgungsunternehmen dar. Vorgesehen ist der grundhafte Ausbau der Fahrbahn und Gehwege mit gleichzeitiger Erneuerung der Straßenbahnbetriebsanlagen der LVB und dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen. Die Planungsleistungen für die Straßenbahnbetriebsanlagen sind nicht Bestandteil des zu erbringenden Leistungsumfangs, jedoch sind diese Planungsleistungen zu integrieren und abzustimmen.

1.2 Planungsbereich

Die Komplexmaßnahme zum Ausbau der Georg-Schumann-Straße erfolgt von der Straße Am Viadukt bis zur Kirschbergstraße.



Abbildung Planungsbereich Los 1 Straßenverkehrsanlage

Das Los 2 beinhaltet die Planungen für die Straßenbahnbetriebsanlagen der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB). Der darin zu überplanende Abschnitt der Georg-Schumann-Straße beginnt an der Linkelstraße und endet auch an der Kirschbergstraße. Der Abschnitt Linkelstraße bis Am Viadukt wurde seitens der Stadt Leipzig bereits grundhaft ausgebaut, so dass über diesen Abschnitt keine Veränderungen an der Straßenverkehrsanlage

erforderlich sind und folglich auch nicht zu planen sind.

1.3 Planungsgrundlagen

Der Planungsbereich wurde aktuell vermessen. Die Vermessungsdaten (dwg, Elemente höhenbehaftet) werden zur Verfügung gestellt.

Bei Bedarf kann ein über das Planungsgebiet hinausgehender Bereich der Stadtkarte digital bearbeitbar übergeben werden.

1.4 Kostenannahmen

Kostenannahmen netto inkl. Baustelleneinrichtung und Kleinleistungen

Straßenbaukosten netto	12.700.000,00 €
Technische Ausrüstung	3.080.000,00 €
<i>Straßenbeleuchtung</i>	<i>1.430.000,00 €</i>
<i>LSA Kirchbergstraße</i>	<i>550.000,00 €</i>
<i>LSA Slevogtstraße</i>	<i>650.000,00 €</i>
<i>LSA Zufahrt Kaufland</i>	<i>450.000,00 €</i>
Ing.-Bauwerke Regenwassermanagement	1.200.000,00 €

2 Planungsprämissen

2.1 Allgemein

Für die Georg-Schumann-Straße in Leipzig wurden über den Bereich Linkelstraße bis Dantestraße im Rahmen einer „Phase 0“ Planungsprämissen erarbeitet und festgelegt. Diese Prämissen sollen bei der Erstellung der Planungen gemäß der HOAI Leistungsphasen grundsätzlich Berücksichtigung finden bzw. als Leitfaden dienen. Der im Rahmen der Phase 0 betrachtete Bereich wurde in die Abschnitte URBAN-WEST, SCHWAMMSTADT und URBAN-OST unterteilt.

2.1.1 Prämissen über alle Abschnitte

Über alle Abschnitte sind nachfolgende Prämissen Grundlage aller Planungsansätze:

- Priorität haben Umweltverbund, Aufenthalt, Begrünung und Kühlung.
- ÖPNV-Beschleunigung ist herzustellen.
- Haltestellen sind barrierefrei herzustellen. Haltestellen sind als Kap mit angehobener Rad-Fahrbahn 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.

2.1.2 Details in allen Abschnitten

Über alle Abschnitte sind nachfolgende Details Grundlage aller Planungsansätze:

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 abgestimmt werden
- Pflanzkonzepte mit Schwerpunkt auf ökologischem Mehrwert für Straßenbäume und für Grün- / Multifunktionsstreifen erarbeiten (*nicht Bestandteil der ausgeschriebenen Leistungen*)

Georg-Schumann-Straße von Am Viadukt bis Kirschbergstraße Los 1 Straßenverkehrsanlage Aufgabestellung	Anlage-Nr.: I.1-1.1 Seite 4 von 13
---	---------------------------------------

- 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 (*nicht Bestandteil der ausgeschriebenen Leistungen*)
- 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 (*nicht Bestandteil der ausgeschriebenen Leistungen*)
 - 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 (Staunässe) 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

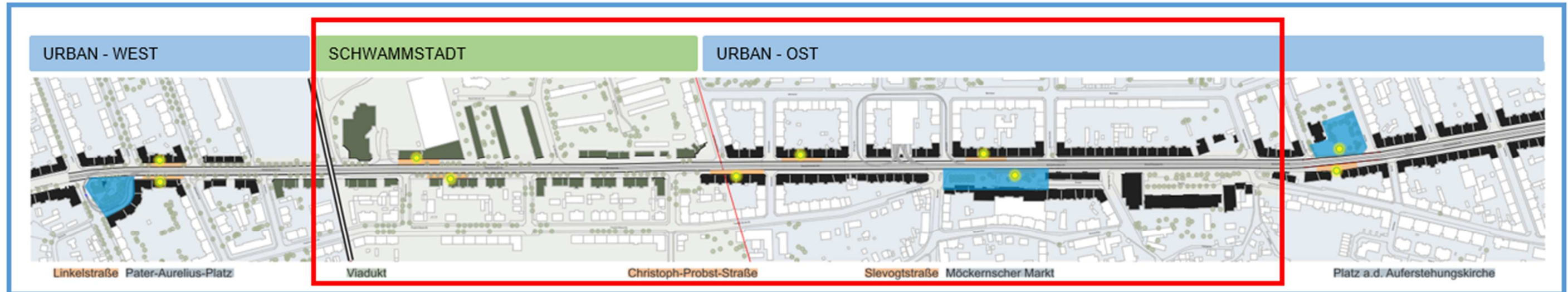
- die Mindestfahrbahnbreite beträgt 3,25 m pro Fahrspur
- Aufweitung Gleismittenabstand für 2,40m breite Fahrzeuge
- kompakte Haltestellenkombination für Bus- und Straßenbahn vorsehen
- Form der Fahrleitungsbefestigung (Mast oder Fassade) für den Baumerhalt und die Baumneupflanzung klären (*Fahrleitungsbefestigung ist nicht Bestandteil der ausgeschriebenen Leistungen aber mit Fachplaner abzustimmen*)
- Bauform der Gehwegausleuchtung ist im Zusammenhang mit der Fahrleitungsbefestigung zu prüfen (*nicht Bestandteil der ausgeschriebenen Leistungen aber mit Fachplaner abzustimmen*)
- barrierefreie gesicherte Querungen an ÖPNV Haltepunkten

Georg-Schumann-Straße von Am Viadukt bis Kirschbergstraße Los 1 Straßenverkehrsanlage Aufgabestellung	Anlage-Nr.: I.1-1.1 Seite 5 von 13
---	---

- 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 (*nicht Bestandteil der ausgeschriebenen Leistungen*)
- Behindertenstellplätze sind ausnahmsweise im Multifunktionsstreifen zu verorten

2.2 Übersicht der Abschnitte

Planungsbereich „Phase 0“



Planungsbereich Los 1 Straßenverkehrsanlage

2.3 Abschnitt URBAN-WEST

Der Abschnitt URBAN-WEST von Linkelstraße bis Am Viadukt wurde durch die Stadt Leipzig bereits grundhaft ausgebaut, so dass dieser Abschnitt nicht Planungsinhalt des hier ausgeschriebenen Loses 1 ist.

2.4 Abschnitt SCHWAMMSTADT

Der Abschnitt SCHWAMMSTADT beginnt an der Straße Am Viadukt und endet an der Christoph-Probst-Straße.

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 sind nachfolgende Varianten mit den angegebenen Orientierungsbreiten:

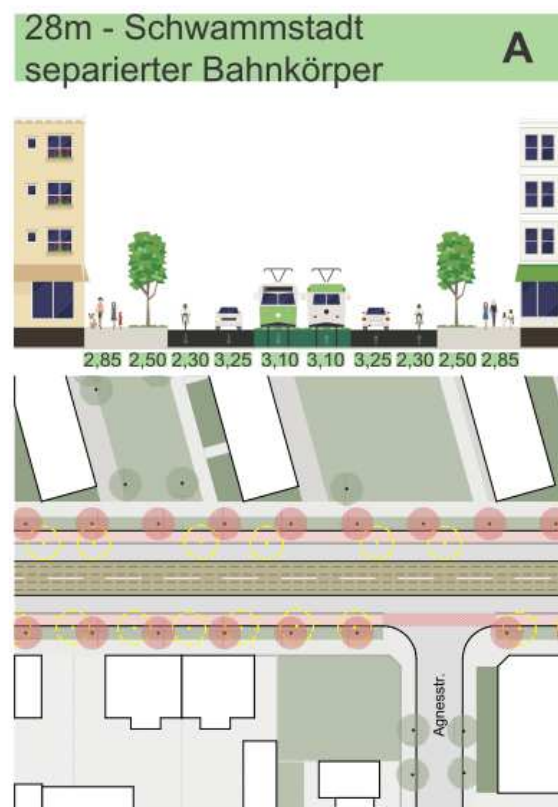
Variante A) symmetrische Gleislage

Variante B) asymmetrische Gleislage

- 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

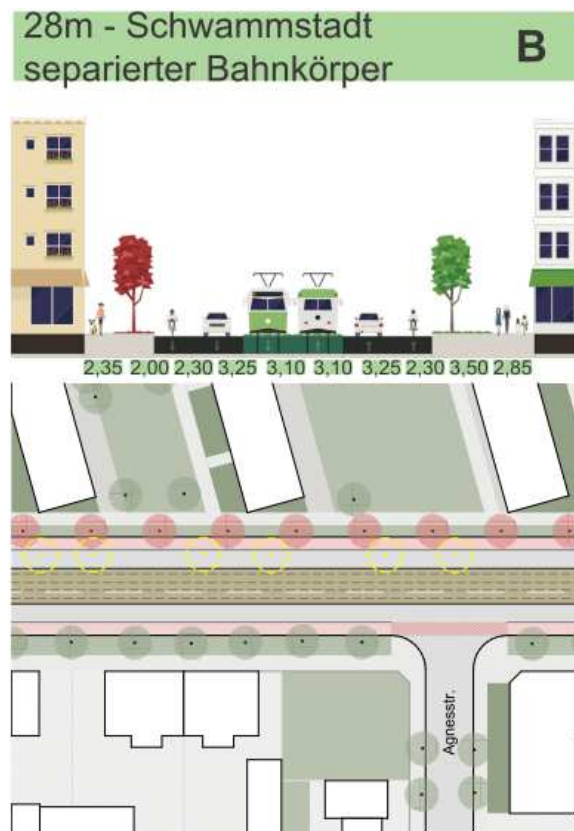
A:

- 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



Details - Schwammstadt

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.

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 Geländetiefpunkt (Kreuzungsbereich Am Viadukt/G.-Schumann-Str.) ist gestalterisch zu berücksichtigen

Mobilität

Fuß

- zur Herstellung der Mindestbreite Gehweg vor HNr. 294 öffentliche Widmung oder Grundstücksankauf prüfen
- Variante A, Verbreiterung des Seitenraums auf Orientierungswert 5,35 m (Gehbahn 2,85 m, Grünstreifen 2,50 m)
- Variante B, nördliche Gehbahn Orientierungswert 2,50 m

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 Haltestellenbauform angehobene Kfz-Fahrbahn
 - zur Beschattung Haltestellen mit Bäumen ausstatten

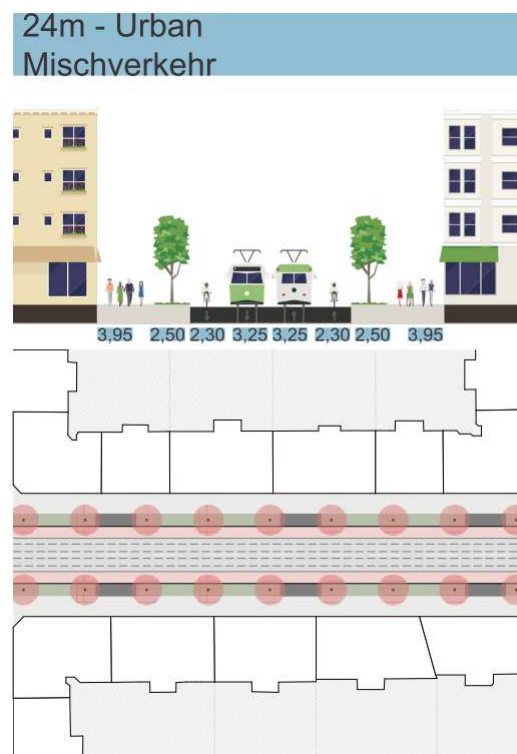
2.5 Abschnitt URBAN-OST

Der Abschnitt URBAN-OST beginnt an der Christoph-Probst-Straße und endet vor dem Platz an der Auferstehungskirche bzw. der Dantestraße. Mit der vorliegenden Aufgabenstellung ist der Planungsumgriff auf den Anschluss an die Kirschbergstraße begrenzt.

Im Abschnitt URBAN-OST soll bevorzugt das Mischverkehrsprinzip umgesetzt werden, d.h. MIV und ÖPNV verkehren in einer Fahrspur.

Orientierungsbreiten für Querschnitt:

- Gehweg 3,95 m
- Multifunktionsstreifen 2,50 m
- Radfahrstreifen 2,30 m
- Fahrspur MIV+ Straßenbahn 3,25 m



In den Knotenzufahrten des Knotens zur Slevogtstraße soll eine Separierung der Gleisanlagen in beiden Fahrtrichtungen erfolgen.

Im Bereich des Möckernschen Marktes und am Renftplatz sind Baumergänzungen zu prüfen.

Andienflächen sind im Multifunktionsstreifen am Blockanfang und -ende einzuordnen.

Georg-Schumann-Straße von Am Viadukt bis Kirschbergstraße Los 1 Straßenverkehrsanlage Aufgabestellung	Anlage-Nr.: I.1-1.1 Seite 10 von 13
---	--

In einer zweiten Variante ist in diesem Abschnitt zu untersuchen, wie die Straßenbahn in einem separaten Gleiskörper geführt werden kann ohne auf Elemente des zuvor beschriebenen Querschnitts gänzlich verzichten zu müssen (Ansatz Mindestmaße, Teilverzicht).

Details – URBAN-OST

Umwelt

- Zur Reduzierung der Starkregenzuflüsse 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 Wartefläche muss größer als 2,50m sein.
- 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 Haltestelle Christoph-Probst-Straße
 - in Höhe Einmündung Christoph-Probst-Str./Gerstäckerstraße/Schubertstraße
 - Bedienung auch durch Bus/SEV
- Barrierefreier Ausbau Haltestelle Möckernscher Markt
 - in Bestandslage
 - Bedienung auch durch Bus/SEV
 - kombiniert mit Separierung in beiden Knotenpunktzufahrten am Knoten Slevogtstraße

2.6 Leistungsbild Ingenieurbauwerke

Für die Ableitung des anfallenden Regenwassers im Planungsbereich ist über die Leistungen zur Straßenentwässerung gem. Leistungsbild Verkehrsanlagen hinaus ein Regenwassermanagement zu planen. Vorgesehen ist dabei das anfallende Regenwasser über ein System aus Grünflächen, Mulden und Rigolen zumindest teilweise vor Ort ggf. auch unter Rückhaltung zur Versickerung zu bringen.

Hierzu sind in der Leistungsstufe I alle Grundleistungen der Leistungsphasen 1 bis 2 und in der Leistungsstufe II alle Grundleistungen der Leistungsphasen 3 bis 6 nach dem Leistungsbild Ingenieurbauwerke in Anlehnung an die HOAI 2021 für den Planungsbereich

zu erbringen.

Die in Varianten zu planenden Rigolen und geschlossenen Leitungen sind unter der Maßgabe einer Übernahme der Anlagen durch die Leipziger Wasserwerke zu untersuchen.

3 Besondere Leistung Vorplanungsworkshop

3.1 Beschreibung Vorplanungsworkshop (VPW)

Die finale Auswahl der Vorzugsvariante unter Beteiligung der relevanten Fachämter und Träger öffentlicher Belange soll im Rahmen von Workshops erfolgen. Folgender Ablauf ist dazu vorgesehen:

VPW 1 – Auftaktveranstaltung:

- Kurzvorstellung des Projekts mit Zielstellung als Ganzes
- Erläuterung Hauptzwangspunkte des Gesamtprojekts in der Planungsphase
- Erläuterung Aufbau und Inhalt der Vorplanungsunterlagen
- Erläuterung und Beschreibung der untersuchten Varianten
- Kurzbegründung der Wahl der Vorzugsvariante
- Benennung des Termins zum VPW 2
- Beantwortung erster Fragen zum Verständnis ohne inhaltliche Diskussion

Nach dem VPW 1 werden die Planunterlagen den Teilnehmern des VPW zur Verfügung gestellt mit der Bitte um Stellungnahme. Dafür ist ein Zeitraum von ca. 4 bis 6 Kalenderwochen vorgesehen. Die Stellungnahmen sind zu erfassen, auszuwerten und für eine Abwägung vorzubereiten.

VPW 2 – Abwägung:

- Benennung und Erläuterung der eingegangenen Stellungnahmen
- Vorschlag zur Abwägung
- Diskussion zur Abwägung
- Finale Festlegung der Vorzugsvariante ggf. mit Auflagen für die Entwurfsplanung

Im Anschluss an den VPW 2 ist die final ausgewählte Vorzugsvariante unter Einarbeitung der beschlossenen Abwägungen planerisch darzustellen.

3.2 Zu erbringende besondere Leistungen zum Vorplanungsworkshop

- Vorbereitung der VPW, Erstellung einer Präsentation zur Vorstellung der Planung
- Durchführung und Moderation der VPW
- Aufbereitung der einzelnen Stellungnahmen zur Abwägung und Erstellung Abwägungsvorschlag je Stellungnahme
- Protokollierung der VPW mit finaler Abwägung
- planerische Darstellung der Vorzugsvariante unter Einarbeitung der beschlossenen Abwägungen

VPW 1 – Auftaktveranstaltung Dauer ca. 2 h

VPW 2 – Abwägung Dauer ca. 4 h

Aufwand für Vor- und Nachbereitung der VPW 1+2 Mindestaufwand 100 h

Erstellung Endfassung der Vorplanung Mindestaufwand 100 h

4 Allgemeine vertragliche Regelungen

4.1 Stundensätze

Stundensätze können nach folgenden Richtwerten vereinbart werden:

Für den Auftragnehmer:	80,00 - 100,00 €/h
Für technischen / wissenschaftlichen Mitarbeiter:	60,00 - 90,00 €/h
Für technischen Zeichner u. sonstige Mitarbeiter:	50,00 - 60,00 €/h

4.2 Nebenkosten

Nebenkosten können als Pauschale angeboten werden. Der Richtwert liegt bei 3 %.

4.3 Leistungsstufen

Die Leistungen des AN werden stufenweise durchgeführt.

Leistungsstufe I:

- Objektplanung Verkehrsanlagen Leistungsphase 1-2 nach § 47 HOAI 2013 und besondere Leistungen
- Objektplanung Ingenieurbauwerke Regenwassermanagement LP 1-2 nach § 42 HOAI 2021

Leistungsstufe II:

- Objektplanung Verkehrsanlagen Leistungsphasen 3–6 nach § 47 HOAI 2013 und besondere Leistungen
- Objektplanung Ingenieurbauwerke Regenwassermanagement LP 3-6 nach § 42 HOAI 2021

Ein Rechtsanspruch auf Übertragung der Leistungsstufe II besteht nicht.

4.4 Straßenbahnbetriebsanlagen

Die Planung der Straßenbahnbetriebsanlagen ist nicht Bestandteil der zu erbringenden Leistung.

Unabhängig davon sind die Planungen der Straßenbahnbetriebsanlagen in die Planung der Verkehrsanlage zu übernehmen aufeinander abzustimmen und anzupassen. Es muss davon ausgegangen werden, dass in Kombination der Varianten der Verkehrsanlage und der Straßenbahnbetriebsanlagen, hier insbesondere hinsichtlich der Lage der Haltestellen, mehr als drei Varianten zu untersuchen und darzustellen sind.

Die Einarbeitung der Planungen der Straßenbahnbetriebsanlagen in der beschriebenen Art und Variantenvielfalt wird als zusätzlicher Aufwand gesehen und als besondere Leistung vergütet. In der Leistungsbeschreibung Verkehrsanlagen ist für die LP 1-4 eine diesbezügliche Position enthalten.

Für die Leistungsphasen 5-6 ist die Planung der Straßenbahnbetriebsanlagen entsprechend HOAI zu integrieren.

4.5 Termine

Die nachfolgende Terminübersicht enthält den gegenwärtig vorgesehen vorläufigen Projektablauf. Verbindliche Termine sind dem Vertrag zu entnehmen.

