

## 1. Grundlagen

- Entwurfsplanung Plagwitzer Brücke vom Juli 2016
- Mittelfristiges Investitionsprogramm im Straßen- und Brückenbau 2013 - 2020 RBV-1774/13 vom 18.09.2013
- Fortschreibung Stadtentwicklungsplan (STEP) „Verkehr und öffentlicher Raum“ DS-00523/14-DS-008 vom 25.02.2015

## 2. Veranlassung und Zielstellung

### Derzeitige Situation

Das vorhandene Brückenbauwerk wurde 1961 als dreifeldrige "Dauerbehelfsbrücke" auf vorhandenen Widerlagern und Pfeilern errichtet. Der Überbau besteht aus 6 einzelnen Stahl-Beton-Verbund-Überbauten, so dass über den Pfeilern Querfugen und in Brückenmitte eine durchgehende Längsfuge vorhanden sind. Da die vielen Längs- und Querfugen im Überbau konstruktive Mängel und Fugenmaterialien mit geringer Qualität aufweisen, dringt Oberflächenwasser ein, das zu großen Schäden an der Stahlbetonplatte und dem Stahltragwerk geführt hat. Der Beton der Platte ist an vielen Stellen gerissen und abgeplatzt. Die hohl- bzw. freiliegende Bewehrung ist angerostet. Besonders im Bereich der undichten Querfugen sind die Endquerträger und Lager stark angerostet. Auch im Straßenbelag sind Rissbildungen an diesen Stellen zu verzeichnen.

Die Betonplatte besitzt eine geringe Dicke, wodurch die einzelnen Überbauten bei Fahrzeug- und Straßenbahnbelastung stark zum Schwingen neigen. Besonders sind die langen Kragarme im Gehwegbereich zu schwach bemessen und dürfen nicht durch Radlasten belastet werden. Das Geländer entspricht nicht den heutigen Erfordernissen einer Absturzsicherung (kein Seil).

Eine stichprobenartige Materialprüfung der Widerlager und Pfeiler mittels Kernbohrung im November 2013 zeigte einen inhomogenen Aufbau aus unterschiedlichen Materialien. Der zur Bauzeit wahrscheinlich vorhandene Fugenmörtel ist zu erheblichen Teilen ausgewaschen. Das Mauerwerk besitzt einen großen Hohlraumgehalt. Eine Weiterverwendung der Unterbauten ist ausgeschlossen.

Das Bauwerk befindet sich in kritischem Zustand. Die Geschwindigkeit wurde auf 30km/h reduziert. Die Schäden beeinflussen die Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit. Weitere Schadensausbreitung und Folgeschäden können nicht ausgeschlossen werden.

### Zielstellung

Die Plagwitzer Brücke stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung für den Straßenbahn-, Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr sowie die Führung der Versorgungsleitungen zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen Plagwitz, Lindenau und Grünau dar.

Wegen des schlechten Bauzustandes (Bauzustandsnote 4,0) ist der Ersatzneubau in die Dringlichkeit 1 eingeordnet.

Die Maßnahme dient der Sicherung der Befahrbarkeit des Straßennetzes. Mit den Gleisbauarbeiten erfolgt für die Haltestelle Nonnenstraße der Linie 14 die Errichtung behindertengerechter Haltestellen. Die zu gewährleistenden Feuerwehzufahrten in der Karl-Heine-Straße bedingen eine Anordnung der landwärtigen behindertengerecht ausgebauten Haltestelle auf der Plagwitzer Brücke.

## 2.1 Alternative bei Nichtrealisierung der geplanten Baumaßnahme

Die Alternative bei Nichtrealisierung der Baumaßnahme wäre die Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes mit den benannten verkehrlichen Problemen und baulichen Mängeln. Verkehrssicherheitsdefizite können nicht allumfassend behoben werden.

Eine weitere Verschlechterung der baulichen Mängel zieht weitere Einschränkungen der Tragfähigkeit und Befahrbarkeit bis hin zur Sperrung nach sich. Von den Einschränkungen wird auch der ÖPNV mit der Straßenbahnlinie 14 betroffen.

Außerdem steigt ohne den Bau der Brücke der im Ergebnishaushalt zu erbringende Instandhaltungsaufwand jährlich weiter an, womit dieser Aufwand immer unwirtschaftlicher wird. Durch den nicht realisierten Investitionsbedarf und damit die fehlende Investition in das Anlagenvermögen würde sich das bilanzierte Vermögen der Stadt Leipzig reduzieren.

## 3. Beschreibung der Maßnahme

### Allgemeines

Die Plagwitzer Brücke überquert die Weiße Elster am Übergang der Karl-Heine-Straße in die Käthe-Kollwitz-Straße mit einem Kreuzungswinkel von 96 gon. Der Überbau ist in einer Geraden trassiert. Unmittelbar vor und hinter dem Überbau schließen Radian an. Hinter dem südwestlichen Flügel bindet die Nonnenstraße ein.

### Abflussquerschnitt/Zu überquerende Anlagen

Die neue Brücke wird als Einfeldbauwerk als Verbundrahmen ausgeführt. Damit entfallen die jetzt vorhandenen Pfeiler und es wird das größtmögliche Durchflussprofil realisiert. Die allgemeine Flussgeometrie der Weißen Elster kann unter dem Bauwerk ohne Einschränkung durchgeführt werden.

Das wassertouristische Nutzungskonzept für die Leipziger Fließgewässer fordert die Wiederherstellung der jetzigen Bootsprofilbreite von 11,30 m sowie eine lichte Höhe von 1,90 m. Um dies herzustellen, wurde die Gradienten der Straße angehoben. Die erforderlichen Schiffsfahrtszeichen werden außen am Geländer angebracht.

Das Hochwasserschutzziel HQ 150 wird bei 108,00 m ü. NHN mit 1,0 m über dem Normalwasserstand erreicht.

### Gründung

Es wird eine Bohrpfehlgründung vorgesehen. Für den untersuchten Standort der Plagwitzer Brücke wird der mitteldicht bis dicht gelagerte Flussschotter ab 102,5 m DHHN als tragfähige Bodenschicht für die Bemessung von Bohrpfehlen gemäß der EA-Pfähle eingestuft. Der Pfehlenenddurchmesser beträgt 1,20 m, der Achsabstand der Pfehle ist mit 1,67 m festgelegt. Die Pfehlängen betragen 8,0 m ab UK Pfehlkopfbalken.

### Gestaltung

Das Brückenbauwerk wird als Verbundrahmen ausgeführt. Der Überbau als Verbundkonstruktion aus geschweißten Stahlprofilen und einer Fahrbahnplatte aus Stahlbeton wird biegesteif mit den Stahlbetonwiderlagern zu einem Rahmen verbunden.

Die lichte Weite wird mit ca. 38,00 m so gewählt, dass die Widerlagerflucht in der Linie der weiterführenden Ufermauern liegt.

Mit einer Ausbildung des Überbaus als Rahmenkonstruktion kann eine schlanke Fahrbahnplatte ausgebildet werden. Die geringe Bauhöhe gestattet die Einhaltung eines Freibordes von 1,90 m in der Bootsöffnung mit 20 m Breite. Außerhalb des Bootsprofils bis zu den Widerlagern verringert sich die Freibordhöhe beidseits bis auf 1,00 m.

Als Absturzsicherung dienen ein Füllstabgeländer nach RiZ-ING Gel 4 und ein Schrammbord mit 15 cm auf der Südseite bzw. ein Haltestellenbord mit 22 cm Bordanschlag auf der Nordseite.

### Querschnittsausbildung

Die neue Brücke bekommt von Nord nach Süd folgenden Querschnitt:

3,00 m Gehweg  
1,50 m Radweg  
0,50 m Sicherheitsstreifen  
3,50 m stadtauswärtige Geradeaus-Fahrspur mit Gleis  
3,50 m Linksabbiege-Fahrspur Richtung Nonnenstraße  
5,36 m stadteinwärtige Fahrspur mit Gleis  
1,85 m Radfahrstreifen  
3,00 m Gehweg

22,21 m Gesamtbreite

### Brückenentwässerung

Die Entwässerung der Brückenoberfläche erfolgt über das Quer- und Längsgefälle. Die Oberflächen zwischen den Gleisen werden mit Querneigungen von 2 % ausgeführt. Auf der Südseite der Brücke werden vor dem Bord ein Randstreifen aus Gussasphalt in Rinnenform nach RiZ-ING Dicht 3 und vier Brückenabläufe mit Anschlussleitungen an die Regenwasserkanäle vor und hinter der Brücke für die Abführung des Regenwassers angeordnet.

### Stadtbeleuchtung

Mit der Rückverlegung wird nördlich und südlich je ein Stadtbeleuchtungskabel im Schutzrohr DN 63 überführt. Die Masten von LVB und Beleuchtung werden, soweit möglich, kombiniert ausgeführt. Auf der Südwestseite ist ein Mast in das Widerlager integriert. Die übrigen Maste stehen separat hinter den Widerlagern der Brücke.

Die Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer und der aufgeständerte Behelfsgeh-/radweg werden temporär beleuchtet.

### Versorgungsleitungen

Die derzeit vorhandenen Versorgungsleitungen werden temporär mit der südlich der vorhandenen Brücke zu errichtenden Behelfsbrücke für Fußgänger/Radfahrer überführt.

Es sind folgende Kabel und Leitungen rückzuverlegen:

- Netz Leipzig, Mittel- und Niederspannung Nordseite 6 Schutzrohre DN 150
- Netz Leipzig, Mittelspannung Nordseite 6 Schutzrohre DN 150
- Netz Leipzig, Niederspannung Südseite 1 Schutzrohr DN 150
- LVB, Bahnstrom Nordseite 6 Schutzrohre DN 110
- Netz Leipzig, Gas Hochdruck PN 16 Südseite in Stahlschutzrohr DN 300
- Kommunale Wasserwerke Leipzig, Trinkwasser Südseite DN 500 WKG-Rohr

- Hlkomm-Kabel Südseite 2 Schutzrohre DN 110
- Telekom-Kabel Südseite 3 Schutzrohre DN 110
- LSA-Kabel Südseite 2 Schutzrohre DN 63

Alle Leitungen und Kabel in Schutzrohren werden im Endzustand zwischen den Stahlträgern der neuen Brücke abgehängt.

### Begrünung

Im Zuge des Ersatzneubaus ist ein starker Kronenrückschnitt an einer alten Stiel-Eiche am Nordostufer notwendig. Dazu wurde ein Baumgutachten erstellt.

Für die Errichtung der Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer und des aufgeständerten Rad-/Gehweges auf der Südseite müssen mehrere Bäume, Jungwuchs und Sträucher eines Gehölzbestandes am Südostufer entfernt werden.

Unmittelbar am Rand der Baustellenflächen im Waldbestand südöstlich der Brücke stehen etliche Bäume, die ohne entsprechende Schutzmaßnahmen baubedingt im Stamm- und ggf. Wurzelbereich beeinträchtigt werden könnten. Diese Hochstämme werden mit einer Polsterung im Stammbereich versehen. Weiterhin müssen Bäume, in deren Wurzelraum die Baugrube direkt eingreift, mittels Wurzelvorhang auf den Eingriff vorbereitet werden.

Die befristet umzuwandelnde Waldfläche kann sich in weiten Bereichen durch Wiederaus-schlag der nur auf den Stock gesetzten Gehölze regenerieren, da die Errichtung des Behelfsrad-/gehwegs aufgeständert erfolgt. Daneben erfolgt eine Anpflanzung standort-gerechter, hartholzauentypischer Bäume und Sträucher - in Absprache mit dem zuständigen Förster (Stadtforsten Leipzig) vorrangig 5 Winterlinden (Forstware, bis 1,50 m hoch). Es erfolgen zum Bauende eine Entsiegelung von bislang vollversiegelten Flächen in min-destens 30 cm Mächtigkeit mit Auftrag von Oberboden sowie die Integration der entsiegelten Flächen und angrenzender Straßenrandbereiche von ca. 60 m<sup>2</sup> in die Waldfläche.

Im Rahmen der Straßenbaumaßnahme Karl-Heine-Straße werden 6 Straßenbäume der Pflanzqualität Hochstamm, StU 20-25 cm (davon 3 außerhalb des Plangebietes) neu angepflanzt.

### Verkehrslärm

Es sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, da im Bestand gebaut wird und keine Erweiterungen erfolgen.

### ÖPNV-Anlagen

Mit der neuen Brücke werden die Anlagen der LVB wieder überführt. Die Linksabbiegespur in die Nonnenstraße wird zwischen stadt- und landwärtigem Gleis angeordnet. Die stadteinwärtige und stadtauswärtige Fahrspur liegen im Gleisbereich der LVB.

Mit der Baumaßnahme erfolgt ein behindertengerechter Ausbau der Haltestelle Nonnenstraße. In stadtauswärtiger Richtung musste die Haltestelle auf der Brücke angeordnet werden, da die Feuerwehrzufahrt in die Grundstücke sonst nicht gewährleistet werden könnte. Daher wird die nördliche Kappe als Haltestellenkappe mit einem Haltestellenbord mit einer Bordhöhe von 22 cm ausgebildet.

### Belange des Artenschutzes/Schutzgebiete

Das Vorhabensgebiet wird geprägt durch das Fließgewässer Weiße Elster, dessen Uferbereiche sowie die angrenzenden Parks Clara-Zetkin-Park und Klingerhain mit teils

altem Baumbestand. Direkt nordwestlich der Brücke steht eine als Naturdenkmal ausgewiesene Sumpfyzypresse (Nr. 123), sowie etwa 40 m südwestlich der Brücke ein weiblicher Ginkgo (Nd Nr. 30). Die Klinger-Villa am Nordwestufer ist von einem englischen Landschaftspark umgeben. Unmittelbar nordöstlich der Brücke wird das Biotop 70050.M (Wiese Klingerhain/magere Frischwiese) von der Wegeverlegung betroffen. Der Bereich südöstlich der Brücke ist eine höhlenreiche Altholzinsel.

Der Eingriffsbereich des Vorhabens liegt im Europäischen Vogelschutzgebiet (SPA) DE-4639-451 Leipziger Auwald und im Europäischen FFH-Gebiet DE-4639-301 Leipziger Auensystem.

Es wurden Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Erheblichkeitsabschätzung und FFH-Vorprüfung gemäß FFH-Richtlinie erstellt.

Durch das Bauvorhaben werden baubedingt auf der Südseite die Herstellung und temporäre Nutzung einer Baustellenzufahrt zur Brücke und die Errichtung einer temporären Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer sowie ein aufgeständerter Behelfsgeh-/radweg von 2,50 m Breite inkl. Unterbringung von Leitungen erforderlich. Letztere Lösung wurde gewählt, um ohne Böschungen und weitgehend ohne Bodenkontakt Eingriffe in den Boden zu minimieren. Alternative Wegeführungen wurden geprüft und wegen noch größerer Eingriffe verworfen. Lage und Führung wurden bei mehreren Begehungsterminen abgestimmt und festgelegt. Vitale, mittelalte Bäume (z. B. Linden) und Höhlenbäume werden weitgehend geschont und die Baum-Kulisse entlang der Käthe-Kollwitz-Straße weitgehend erhalten. Insgesamt sind 700 m<sup>2</sup> Waldfläche von der temporären Inanspruchnahme und somit der befristeten Waldumwandlung betroffen.

Mit der Baustellenzufahrt von ca. 320 m<sup>2</sup> erfolgen Bodenabtrag sowie -überlagerungen, die nicht vermieden werden können. Die Bodenverdichtung kann durch technische Maßnahmen minimiert werden. Eine Wiederherstellung erfolgt nach Beendigung der Baumaßnahme.

Als Ausgleich für entfallende Höhlen werden zwei Fledermauskästen (Baumhöhlen imitierende Sommerquartiere) sowie acht Nistkästen für Kohlmeise, Blaumeise und Star an Gehölzen außerhalb des Baufeldes im südlich des Plangebietes gelegenen Waldbestand sowie vier Spaltenquartiere unterschiedlicher Größe (für unterschiedliche Fledermausarten geeignet) und zwei spezielle Nischenbrüterkästen (Brutvögel) am neuen Brückenbauwerk angebracht. Am südwestlichen Flügel (Stützwanderhöhung Nonnenstraße) werden 4 Fledermaussteine in die Verblendung eingebaut. An der südöstlichen Flügelwand werden 2 Nistplätze für die Bachstelze angebracht.

Die nordöstliche Wegeanbindung mit Eingriff in den denkmalgeschützten Park und das Biotop 70050.M wird im Rahmen der Straßenplanung bearbeitet und abgestimmt.

### Altlasten

Im Untersuchungsgebiet wurden bei den Felduntersuchungen keine Hinweise auf Altlasten festgestellt und es sind auch keine Altlastenverdachtsflächen bei der Bodenschutzbehörde registriert.

Die Abbruchmaterialien werden abfallrechtlich entsprechend den Untersuchungsergebnissen nach LAGA bzw. Verwertungsklassen einer Verwertung zugeführt.

### Archäologie

Archäologische Grabungen sind nicht erforderlich, da nicht bekannt oder zu vermuten ist, dass sich im Bereich der Baugruben für den Ersatzneubau der Brücke Kulturdenkmale

befinden, da der Baugrund durch die Errichtung der Vorgängerbrücke bereits aufgedrungen und verändert worden ist.

#### Kampfmittel

Der Baustandort befindet sich in einem munitionsverseuchten Gebiet, in dem es bereits zu Kampfmittelfunden kam. Auch die Weiße Elster wird als kampfmittelverseuchtes Gewässer eingestuft. Eine Kampfmittelbelastung kann nicht ausgeschlossen werden.

Daher werden die Flächen des Baubereiches mit Radar abgesucht, sämtlicher Aushub visuell beobachtet und sämtliche Bohrpfähle und Verbauten vorsondiert.

#### **4. Finanzierung**

##### Grundlagen (Gemäß Kostenberechnung nach AKS vom 08.11.2016)

Die vorgelegte Kostenberechnung wurde von der Verwaltung geprüft und als ortsüblich auskömmlich anerkannt.

Gesamtkosten (Brutto): 4.531.200 €

Für den unmittelbar an das Baufeld anschließenden Straßenbau Karl-Heine-Straße einschließlich erforderlicher Änderungen an den LSA Klingerweg und Ferdinand-Lassalle-Straße wird ein separater Baubeschluss eingebracht.

##### Fördermittel:

Für die Maßnahme werden Fördermittel nach der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL-KStB) beim Landesamt für Straßenbau- und Verkehr (LaSuV) Leipzig beantragt. Bei der Einnahme von Fördermitteln kann es zu geringen Änderungen kommen, wenn die zuwendungsfähigen Kosten durch das LaSuV nicht in der beantragten Höhe festgestellt werden sollten. In diesem Fall würde sich der Stadtanteil erhöhen.

##### Kostenteilung

Eine Kostenteilung mit den Versorgungsunternehmen und den LVB erfolgt gemäß den entsprechenden Koordinierungsverträgen.

##### Ausgaben/Einnahmen

in €	<b>Gesamt</b>	<b>bis 2015</b>	<b>Jahr 2016</b>	<b>Jahr 2017</b>	<b>Jahr 2018</b>
Auszahlung Baumaßnahme	<b>4.531.200</b>	<b>55.700</b>	<b>1.581.300</b>	<b>52.500</b>	<b>2.841.700</b>
7.0001018.700 (Bau)	4.288.000				
davon Plan		0	1.246.550	0	2.789.700
davon Erm. Vorjahr		0	251.750	0	0
7.0000582.700 (Planung)	243.200				
davon Plan		55.700	83.000	52.500	52.000
davon Erm. Vorjahr		0	0	0	0
Zuwendungsfähige Kosten	3.888.986				

Einnahme Fördermittel (90/95%) 7.00001018.705 Einzahlung	3.325.083		0	0	3.325.083
Stadtanteil	1.206.117	55.700	1.581.300	52.500	-483.383
Verpflichtungsermächtigung (VE)					2.789.700
VE wirksam in					2.789.700

### Folgekosten

Es ergeben sich folgende **zusätzliche** Folgekosten pro Jahr:

Bezeichnung	PSP-Element	Kosten/Einheit und Jahr	Beschreibung	Kosten pro Jahr in Euro
Brückenbauwerk	1.100.54.1.0.01.07	0,5 % von Bausumme	Unterhaltung	0,5 % von (907 m <sup>2</sup> – 667m <sup>2</sup> ) x 3.725 = 447

Hier nicht erfasste Folgekosten für Straße, Beleuchtung, Straßenbäume usw. werden im Bau- und Finanzierungsbeschluss Straße erfasst.

### **5. Grunderwerb**

Es fallen nur Entschädigungen von 2.500 € für vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen und Gestattungen an. Die Entschädigungen werden über die Maßnahme finanziert und sind in den Gesamtkosten von 4.531.200 € enthalten. Grunderwerb ist nicht erforderlich.

### **6. Kinderfreundlichkeit**

Mit dem Einbau einer Querungshilfe, Bordabsenkungen, behindertengerechten Haltestellen und der Erneuerung der Beläge im Rahmen des Brücken- und Straßenbaus insgesamt werden die verkehrlichen Bedingungen für alle Fußgänger, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, Personen mit Kinderwagen und Kleinkindern, Schulkinder usw. verbessert. Die Sicherheit erhöht sich.

### **7. Barrierefreiheit**

siehe Erläuterungen zu Pkt. 6

### **8. Bauzeit und Umleitungsführung**

Parallel zum Brückenbau erfolgt im Jahr 2018 der Straßenbau in der Karl-Heine-Straße, für den ein gesonderter Baubeschluss aufgestellt wird. Da die Baustellen unmittelbar ineinandergreifen, werden die Bauabläufe koordiniert und ein gemeinsames Bauende im Dezember 2018 festgeschrieben.

Ein Baubeginn mit Sperrung der Karl-Heine-Straße ist wegen der Baumaßnahme der Brückenerneuerung der Brücke über die Kleine Luppe als Grundstückszufahrt der Karl-Heine-Straße 22b erst ab 11.09.2017 mit deren Fertigstellung möglich, da für die Feuerwehr die Karl-Heine-Straße als Zufahrt benötigt wird.

Parallel erfolgende Baumaßnahmen im Stadtgebiet werden koordiniert.

Folgende Bauphasen sind vorgesehen:

- Einrichtung der Umleitung/Sperrung
- Bau der Behelfsbrücke und des Behelfsgehweg/-radweges
- Leitungsumverlegung
- Rückbau Überbau durch Trennen und Herausheben der Segmente mit Turmdrehkran
- Abbruch der Widerlager und Pfeiler mit Geräten für Unterwassereinsatz über Baugrubenzufahrt und befahrbare Plattform
- Herstellen einer umspundeten Baugrube mit Unterwasserbetonsohle
- Herstellen Bohrpfähle durch verrohrtes Bohren
- Herstellen Pfahlkopfplatte und Widerlager
- Montage der Stahlverbundträger mit Turmdrehkran
- Komplettierung Überbau
- Leitungsrückverlegung
- Gleis- und Straßenbau
- Fahrleitungsbau
- Restarbeiten

Die Baumaßnahme wird unter Vollsperrung der Karl-Heine-Straße/Käthe-Kollwitz-Straße durchgeführt. Die Ein- und Ausfahrt Nonnenstraße wird ebenfalls gesperrt.

Hinweise zur Vollsperrung der Brücke werden mittels LED-Tafeln 14 Tage vor und 14 Tage nach Inkrafttreten der Sperrung an den Einfallstraße ins westliche und nördliche Stadtgebiet angezeigt. Zusätzliche Hinweistafeln (Plantafeln) sind im Bereich des Innenstadtrings, des Bereichs Zentrum West sowie den Zufahrten zur Antonienstraße vorgesehen, um Verkehrsströme weiträumig von dem Gebiet der Karl-Heine-Straße abzulenken.

Die großräumige Umleitung – speziell zu den Fernverkehrszielen – erfolgt in sowohl in stadt- als auch in landwärtige Richtung über den Straßenzug Schleußiger Weg – Rödelstraße – Antonienstraße. Lediglich der Quell- und Zielverkehr in und aus Richtung Schleußig und Plagwitz soll über den Klingerweg geführt werden. Die großräumige Umleitungsführung beginnt von Westen kommend in der Karl-Heine-Straße an der Gießstraße bzw. an der Erich-Zeigner-Allee – von Osten kommend in der Käthe-Kollwitz-Straße Höhe Marschnerstraße.

Die Straßenbahn der LVB-Linie 14 wird über Felsenkeller, Straßenbahnhof Angerbrücke und Jahnallee (und umgekehrt) umgeleitet. Die Straßenbahnlinien 1 und 2 und die Nachtbuslinien N1 und N3, die über den Klingerweg in und aus Richtung Könneritzstraße verkehren, sind von den Baumaßnahmen und Verkehrsraumeinschränkungen nicht betroffen.

Für Fußgänger und Radfahrer wird südlich der Plagwitzer Brücke eine behindertengerechte stützenfreie 2,50 m breite Behelfsbrücke errichtet, deren Fortführung ein ebenfalls 2,50 m breiter aufgeständerter Behelfsgehweg/-radweg bildet. Temporär benötigte Kabel und Leitungen werden unter der Behelfsbrücke bzw. dem aufgeständerten Behelfsgehweg/-radweg abgehängt.

Der Bootsverkehr auf der Weißen Elster wird unter Einsatz eines Schutzgerüsts ermöglicht und muss nur kurzzeitig gesperrt werden.

Die Bauzeit beträgt 16 Monate.



Folgender Grob Ablauf ist geplant:

Submission:	16.06.2017
Vergabegremium:	13.07.2017
Zuschlagerteilung	10.08.2017
Baubeginn	11.09.2017
Bauende	20.12.2018

## **9. Sonstiges**

Vor Beginn der Baumaßnahme erfolgen Presseinformationen und Anliegerinformationen.