

Mittlerer Ring Ost

Aktualisierte Fakten und Argumente

1. Allgemeine Voraussetzungen in der Stadtentwicklung

Leipzig ist die zweitgrößte Stadt in den neuen Bundesländern und die größte im Freistaat Sachsen. Gemeinsam mit Halle ist sie zum größten Ballungsgebiet Mitteldeutschlands verflochten und durch überregionale Netze in den Straßen-, Schienen- und Luftverkehr eingebunden. Insbesondere die sehr gut ausgebauten und weiter geplanten Verkehrswege im Norden und Nordosten der Stadt Leipzig, aber auch die überregional bedeutsamen Einrichtungen der Kultur, Bildung, Forschung, des Gesundheitswesens, des Handels haben viele Investoren zur Ansiedlung und damit zur Schaffung von Arbeitsplätzen in der Stadt Leipzig veranlasst.

Die Bemühungen der Verantwortungsträger der Stadt Leipzig, Pläne für die Stadtentwicklung, Stadtsanierung, Stadterneuerung und den Stadtumbau umzusetzen, haben u.a. bewirkt, dass der Bevölkerungsrückgang der Stadt gestoppt wurde und die Einwohnerzahl seit 3 Jahren trotz noch immer geringerer Geburten- als Sterbezahlen bei ca. 493.000 Einwohnern konstant geblieben ist.

Diese Pläne beinhalten nicht nur Standortveränderungen im Industrie- und Wohnungsbau (z.B. neue Industrieflächen im Norden, Rückbau des Wohnungsbestandes, Umwidmung von Industriebauten) sondern auch die Neutrassierung von Verkehrswegen. Insbesondere die Verkehrsinfrastruktur dient der Wirtschaftsförderung sowie der Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen in den Stadtquartieren. Dieses bedeutet, die innerstädtischen Gebiete durch den schrittweisen Aus- und Neubau des Tangentenvierecks und eines leistungsfähigen zukunftsorientierten Mittleren Ringes zu entlasten.

Die künftige Stadtentwicklung wird maßgeblich davon abhängen, wie es gelingt, die Standortvorteile der Stadt Leipzig (technische und sozial-kulturelle Infrastruktur) weiter zu entwickeln und mit einer wirksamen Verbesserung der Umweltbedingungen (Lärm, Abgase, Grünflächen, Stadtklima usw.) zu verbinden.

2. Verkehrsplanung im Leipziger Osten

Mit der Theodor-Heuss-Strasse wird bereits ein Abschnitt des Mittleren Ringes Ost (MRO) vierspurig ausgebaut. Damit werden dann auch Teile des Verkehrs von der B 6 und der B 87 auf den MRO geleitet. Für die vierspurige Weiterführung dieser Trasse nach Süden gibt es somit keine Alternative.

Die Autobahn A 38 wird in den nächsten Jahren bis zur A 14 fertiggestellt. Sie wird wichtige Entlastungen bringen, ist aber kein Allheilmittel für die Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme, wie z.B. zwischen den Gebieten NO_ (Paunsdorf, Engelsdorf, Sellerhausen, Engelsdorf, Anger-Crottendorf, Mölkau) und dem Süden (Stötteritz, Connewitz, Markkleeberg, aber auch Plagwitz, Klein- und Großschocher), wo sich für viele Kraftfahrer immer noch die Fahrt durch die Stadtmitte anbietet. Der Raum Probstheida (Kliniken!), Holzhausen, Mölkau, Engelsdorf ist potentiell Reservegebiet der Stadt für Wohnungsbau, Erholungseinrichtungen und Gewerbe. Hier wird sich zukünftig ein höheres Verkehrsaufkommen entwickeln, welches an das übergeordnete Netz angebunden werden muss.

Eine niveaugleiche Trasse durch Mölkau und Stötteritz wird selbst bei vierspurigem Ausbau die Verkehrsaufgaben der nächsten Jahre – die hier gebündelt werden sollen – in keiner Weise lösen können. Von einer zukunftssträchtigen Trasse kann hier überhaupt keine Rede sein. Darüber hinaus kann es nicht Ziel dieser Investitionen sein, die Wohn- und Lebensbedingungen in den zentrumsnahen Stadtquartieren zu verbessern, indem der Verkehr durch die Wohngebiete Mölkau und Stötteritz umgeleitet wird. Hier ist schon jetzt dringend eine Verkehrsentslastung notwendig. Bei der Verkehrsplanung ist zu berücksichtigen, dass sich die östliche Stadtregion für eine dynamische Entwicklung anbietet, die für den wachsenden Ziel- und Quellverkehr früher oder später eine effiziente und gut ausgebaute Infrastruktur erfordert.

3. Variantenvergleich

Zurzeit werden 2 Varianten geprüft, die sehr unterschiedliche Voraussetzungen und Auswirkungen haben.

- **Variante I** (Mölkau/Stötteritz): Im wesentlichen vierspuriger Ausbau der jetzigen Straßenführung als wenig leistungsfähige provinzielle Straße mit vielen Kreuzungen, Ampeln, Straßeneinmündungen, Fußgängerüberwegen, Grundstücksein- und ausfahrten, welche die Struktur der gewachsenen Wohngebiete zerstört.
- **Variante II** (Bahnvariante): als komplett kreuzungsfreie Neubaustrasse neben der Bahnlinie Paunsdorf-Stötteritz in Höhe der Gleise, die als prägnante Zäsur von der Stadtentwicklung seit über 100 Jahren respektiert wurde. Durch diese Verkehrsbündelung sind kaum Eingriffe in die gewachsene Stadtstruktur nötig. Diese Straße kann dem Verkehr einer prosperierenden Großstadt auch künftig gerecht werden und nicht nur bei der angestrebten Ausrichtung der Olympischen Spiele 2012. Im Süden könnte diese Trasse, wie vom Amt für Verkehrsplanung angesprochen, anstatt über die Richard-Lehmann-Str. (wo wiederum Wohngebiete durchquert werden) neben dem Bahnkörper bis zur B 2 weitergeführt werden.

Eine Reihe von Fakten und Charakteristika für beide Varianten haben wir im Anhang ausführlich dargestellt. Der Variantenvergleich erfolgt für folgende Punkte:

- betroffene Einwohner und gesellschaftliche Einrichtungen
- beeinflusste Flächen und Nutzungsarten
- Emissionen (Abgase, Lärmbelastung)
- Grad der Neuversiegelung
- Erforderliche Baumaßnahmen
- Umweltschutz
- Soziale Struktur

Nur verträgliche und überzeugende Lösungen, die rechtzeitig öffentlich beraten werden, haben eine Chance, von den meisten Betroffenen anerkannt zu werden.

Gesellschaftliche Einrichtungen, Wohnungen, Betriebe, Kleingärten oder Bäume zu zählen und als Zahl gegenüberzustellen ist notwendig, aber nicht allein entscheidend. Viel schwieriger ist es, neben der Zahl der Betroffenen ihr objektive Belastung zu ermitteln, die möglichen bzw. nötigen Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen zu prüfen und mit dem Ziel, eine funktions- und leistungsfähige Straße für die Zukunft nachhaltig zu bauen, in Einklang zu bringen.

Hochbelastete Verkehrsstraßen wirken immer trennend. So werden sich z.B. die gewachsenen Beziehungen in den betroffenen Gebieten verändern. Aus Mietwohnungen werden zunächst emissionsempfindliche (u.a. Personen mit Allergien) und umweltbewusste Familien in ruhigere weniger belastete Gebiete umziehen. Die fehlenden Mieteinnahmen führen zu weniger Instandhaltung und in der Folge zu weiteren Auszügen usw. Es ist somit eine Entwicklung mit städtebaulichen Konsequenzen zu erwarten. Diese Problem gibt es – wenn auch sehr differenziert – bei beiden Varianten.

4. Bürgerinitiativen

Im Frühjahr 2002 bildete sich auf Initiative des Bürgervereins Stötteritz und des Ortschafts-Rates Mölkau eine Bürgerinitiative Stötteritz/Mölkau, die im April 2002 eine umfangreiche Argumentation vorgelegt und an Politik, Verwaltung und Medien verteilt hat. Dabei wurde auch in gesonderten Kapiteln auf die eng mit dem MRO zusammenhängenden Vorhaben „Ausbau der Prager Straße und der Stadtbahnlinie 15“ und „Neugestaltung des Völkerschlachtdenkmal und seines Umfeldes“ eingegangen und letztendlich die Variante II (Bahnvariante) favorisiert.

Als Antwort darauf entstanden zwei weitere Bürgerinitiativen „Rettet den Stünzer Park“ und „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante“, die im August 2002 Standpunkte vorlegten und darin die Bürgerinitiative Stötteritz/Mölkau z.T. sehr unsachlich angriffen.

5. Schlussbemerkung

Es bleibt zu hoffen, dass sich alle Verantwortlichen der Stadt Leipzig bei ihrer Entscheidung bewusst sind, welche Auswirkungen die Trassenführung des Mittleren Ringes auf die Struktur und Attraktivität der Stadt, die Lebensbedingungen ihrer Bürger im östlichen Teil der Stadt, die Lösungen der gegenwärtigen und künftigen Verkehrsprobleme sowie der perspektivischen Entwicklung der Stadt in diesem Einzugsbereich haben wird.

Die Verkehrsplanung darf deshalb bei dieser komplexen städtebaulichen Aufgabe nicht allein gelassen werden.

Anlagen

Fakten zum Variantenvergleich (mit Anlage 1 u. 2)

-

30.10.2002

Mittlerer Ring Ost – Fakten zum Variantenvergleich

Variante 1 (Mölkau - Stötteritz)

Variante 2 (Bahnvariante)

Betroffene Einwohner (Stand: Juni 02) und gesellschaftliche Einrichtungen in Gebäuden direkt an der Strasse

Einwohner : **1925 Personen**

Seniorenheim Matthäi-Stift: z.Z. **117 Pers.** (Straßentrakt)

Neue Nikolaischule/Gymnasium: ca. **750 Schüler**

Franz-Mehring-Schule/Grundschule: ca. **250 Schüler**

Kindergarten (Naunhofer Str. 31): z.Z. **30 Kinder** / 44 Plätze

Einwohner: **516 Personen**

Kindergarten/-krippe (Lichtenbergweg 3): **130 Kinder**,

Die Strasse im Zuge der Güntzstr. liegt einige Meter tief im Einschnitt.

Zusätzliche Schutzmaßnahmen am Böschungsrand der Straße

(Variante 2) können nennenswerte Immissionen verhindern.

Beeinflusste Flächen nach Nutzungsarten in Meter Straßenlänge (s. Anlagen 1 und 2)

Beide Straßenseiten wurden getrennt betrachtet, so dass sich die doppelte Straßenlänge ergibt. Die Straßenlänge wurde im Maßstab 1: 10000 ermittelt.

Dem Maßstab geschuldete Toleranzen betreffen beide Varianten.

Straßenlänge = **5.300 m**

- Bahnanlagen

- Gewerbe / Gärtnereien

2.600 m = 24,5 %

- Wohnen / gesellsch. Einrichtungen

3.900 m = 36,8 %

- Parkanlagen

1.200 m a) = 11,3 %

- Kleingärten

2.900 m = 27,4 %

10.600 m : 2 = **5.300 m**

=====

Straßenlänge = **4.500 m**

4.500.m = 50 0 %

1.300 m = 14,4 %

1.025 m = 11,4 %

950 m = 10,6 %

1.225 m = 13,6 %

9.000 m : 2 = **4.500 m**

=====

a) zusätzlich 350 m Dr.-Wilhelm-Külz-Park durch die R.-Lehmann-Str. beeinflusst, wenn dieser weitere Verlauf gewählt wird

Variante 1 (Mölkau – Stötteritz);

Variante 2 (Bahnvariante):

Belastung durch Emissionen

Ohne der Umweltverträglichkeitsstudie vorgreifen zu wollen, kann generell festgestellt werden:

Abgase

Höherer Treibstoffverbrauch und höherer Abgasausstoß durch Halten und Anfahren an Ampeln und Überwegen.

Niveaufreie Kreuzungen mit gleichmäßigem Verkehrsfluss und geringerem Treibstoffverbrauch

Lärmbelastung

Besonders hoch an Kreuzungen (Ampeln) durch Halten/Anfahren. In den Bereichen, wo die Trasse direkt durch Wohngebiete verläuft (Wohnbauten unmittelbar an der Straße) sind außer Schallschutzfenster keine Schutzmaßnahmen möglich. Besonders in Mölkau und Stötteritz, wo mehrgeschossige Gebäude unmittelbar an der Straße stehen, erfolgt zusätzlich eine Lärmreflexion von den gegenüberliegenden Hauswänden.

Am Sicherheitsstreifen zur Bahn können Blend- und Schallschutzeinrichtungen installiert werden, so dass auf dieser Seite keine Belastung für die Anlieger zu erwarten ist. An der östlichen Seite der Trasse können Schallschutzwände o.ä. installiert werden. Durch Wegfall des Haltens und Anfahrens an Ampeln verringert sich zusätzlich die Lärmemission

Straßenbreiten: Im Durchschnitt ohne Abbiegespuren bzw. Auf- und Abfahrten - Geschätzt (ist abhängig von Klassifizierung und Projekt.)

4 Fahrbahnen je ca. 3.25 m ~ 13,00 m
2 Radwege je ca. ≥ 1.50 m ~ 3,00 m
2 Fußwege je ca. ≥ 1.50 m ~ 3,00 m
~ $\geq 19,00$ m

20,00 – 22,00 m bei gleicher Böschungsneigung wie der Bahndamm. Wo es erforderlich ist, sind durch Stützmauern Einsparungen möglich.

Evtl. Platz für Baumreihe.

Grad der Neuversiegelung von Flächen

Eine verlässliche Aussage ist nur anhand einer ing.-techn. Studie für die Straßen möglich. Weil die Bürgerinitiative "Rettet den Stünzer Park" für die Bahnvariante agitatorisch **95%** der benötigten Verkehrsflächen angibt und den Eindruck erweckt, dass bei der Variante 1 eine Neuversiegelung kaum erforderlich wird, wurde versucht, bei gleichen Prämissen ein Vergleich anzustellen:

Variante 1: ca. **30 – 35 %**

Variante 2: ca. **80 %**

Variante 1 (Mölkau – Stötteritz):

Variante 2 (Bahnvariante):

Baumaßnahmen: Baufreimachung bei beiden Varianten erforderlich.

Aufnehmen der alten Straßendecke
Z.T. auswechseln bzw. neuverlegen von Leitungen
Straßenneubau in voller Breite –
Ampelanlagen installieren
Umfangreiche Umleitungen bzw. Behinderung durch fließenden Verkehr.
Fußgängerüberwege

Dammschüttung und Brückenbau
200 m Fernheizleitung verlegen
Straßenneubau
Keine Baubehinderung durch fließenden Verkehr
Keine Umleitung auf dem MR wegen Bauarbeiten.

Umweltschutz

Nach Vorliegen der Umweltverträglichkeitsstudie ist zu prüfen, mit welchen Maßnahmen dem Umweltschutz bezüglich der Gesamtstadt und der Anlieger am nachhaltigsten und wirksamsten entsprochen werden kann. Das Kronenvolumen der älteren Bäume, welches beim Trassenausbau verloren geht oder zumindest stark geschädigt wird, ist nur langfristig ersetzbar.

Dr.-W.-Külz-Park, Gustav-Schwabe-Park, Gregory-Park:

Dr.-Wilhelm-Külz-Park, Stünzer Park, Güntzstr.

Alleen in Paunsdorfer Str., Kdt-Prendel-Allee, Naunhofer Str. Ludolf-Colditz-Str., Schönbachstr. und An der Tabaksmühle (diese Alleen - s. Luftbilddaufnahme in der LVZ vom 04.10.02 – würden beeinträchtigt werden oder verloren gehen und die Lebensqualität in angrenzenden Gebäuden würde deutlich sinken)

Bei der Variante 1 werden mehrere gesellschaftliche Einrichtungen betroffen (s.o.) und bei beiden Varianten **öffentliche Parkanlagen**, insbesondere:

Dr.-Wilhelm-Külz-Park: Er wird bei Variante 1 (auch in Verbindung mit dem Ausbau der B 2) betroffen. Bei Variante 2 verläuft die Straße im Einschnitt am Nordrand und wird so den Park kaum stören. Durch einen Architektenwettbewerb könnte für das Gesamtgebiet (Park, Völkerschlachtdenkmal, Südfriedhof) ein Gestaltungsvorschlag erarbeitet werden. Es wäre zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang der Friedhofsweg, die Str. des 18. Oktober und An der Tabaksmühle aufgelöst und entsiegelt werden können. Als zusammenhängendes Grün bekäme dieser Park dann einen viel höheren Erholungswert. Die erforderlichen Parkplätze für das Denkmal und den Südfriedhof sollten mit Öko-Pflaster versehen werden. Über den Vorplatz des Denkmals und vor dem Friedhofseingang sollte dann ausschließlich eine Bus-Linie der LVB fahren (bisher Friedhofsweg), um so beide Einrichtungen besser als bisher anzuschließen.

Stünzer Park: Es wird davon ausgegangen, dass die Straße in Höhe der Gleise verläuft und Schallschutzeinrichtungen vorgesehen werden. Im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme sollte das Ziel verfolgt werden, den Park besser in den Grünzug „Rietzschkeue“ zu integrieren und Maßnahmen zur intensiveren Nutzung und zur Gestaltung als Erlebnishöhepunkt (seltene Bäume, Pflanzen und Tiere) in der Rietzschkeue vorzusehen. Eine Bürgerinitiative könnte z.B. ergründen, warum in den letzten Jahren offensichtlich ein Rückgang der Parkbesucher eingetreten ist und Vorschläge zur Wiedergewinnung der Besucher erarbeiten.

Siedlungsgebiete / Ortskerne / Soziale Infrastruktur

Historische Ortskerne in Stünz, Mölkau und Stötteritz werden weder von Variante 1 noch von Variante 2 beeinflusst. Sie liegen abseits der Trassen.

Denkmalschutz

Variante 1

Parkanlagen (Külzpark, Schwabepark mit Gletschersteinpyramide, Gregorypark)
Außenanlage Völkerschlachtdenkmal, Südfriedhof
Außenfronten Wohnhäuser; Stadtvillen Stötteritz einschl. Zäune, Vorgärten,
Außenanlagen, z.T. auch Innenarchitektur
Straßenanlagen (z.B. doppelreihige Platanenallee mit Reitweg Naunhofer Str.)
FND Lindenallee Naunhofer Str. (Anfang Kdt.-Prendel-Allee)

Variante 2

Parkanlagen (Volkshain Stünz, Güntzpark, Külzpark)
Bahnhofsgebäude Stötteritz,
Außenfronten Wohnhäuser K.- Härting - Str.

Soziale Infrastruktur

Stünz (Variante 2): Der ehemalige Versorgungsschwerpunkt (Lebensmittel, Milch, Gemüse, Bäckereien, Fleischerei, Drogerie, Schreibwaren / Tabakwaren) im Kreuzungsbereich Karl-Härting-Str. / Zweenfurther Str. ist verwaist. Diese Gebäude sind nicht saniert und größtenteils unbewohnt. So dass dieses Zentrum nicht mehr existiert. Für Versorgungseinrichtungen aller Art gäbe es noch unbebaute Flächen im historischen Ortskern (Julius-Krause-Str.), der von der Trasse nicht beeinflusst wird.

Mölkau (Variante 1): In den letzten Jahren hat sich ein Versorgungszentrum mit starkem Publikumsverkehr im Kreuzungsbereich Paunsdorfer / Engelsdorfer Straße für den Raum Mölkau entwickelt. (Kondi-Markt, Drogerie, Bettenhaus, Friseur, Reisebüro, Obst und Gemüse, Postagentur / Schreib- und Kurzwaren, Fußpflege). Anschließend in der Engelsdorfer Str./ Anemonenweg befindet sich das neue Ärztehaus mit Apotheke für den gesamten Einzugsbereich Mölkau. Im Kreuzungsbereich Engelsdorfer / Sommerfelder Str. haben im ehemaligen Gemeindeamt das Bürgeramt, der Ortsvorsteher, der Ortschaftsrat, der Heimat- und Kulturverein, die Volkssolidarität und der Jugendclub ihr Domizil. An dieser Kreuzung befinden sich weiterhin 3 Gaststätten, ein Lebensmittelgeschäft und 100 m weiter eine Filiale der Sparkasse.

Der Einzugsbereich aller oben genannten Einrichtungen würde durch eine 4-spurige Straße getrennt werden.

Die Wohngebäude Rosenbaumstr.1 und Engelsdorfer Str. 76 – 84 kämen praktisch auf eine Verkehrsinsel. In der Sommerfelder Str. würden bei 7 Einfamiliendoppelhäusern die Vorgärten stark gekürzt werden. Damit würde sich die Wohnqualität zusätzlich verschlechtern..

Stötteritz: In diesem Ortsteil sind die gesellschaftlichen Einrichtungen gestreut. Von der **Variante 1** werden mehrere Einrichtungen (Seniorenheim, Gymnasium, Grundschule und Kindergarten) direkt tangiert, ebenso eine Reihe von Läden (Bäcker, Obst und Gemüse, Friseur, Fußpflege) in der Naunhofer Str. (Höhe Affeninsel) sowie diverse Arztpraxen (das betrifft außer Lärm, Abgasen usw. auch Einschränkungen durch den Wegfall von Parkplätzen).

Anlage 1

Variante 1 (Mölkau-Stötteritz) – Beeinflusste Flächen nach Nutzungsarten in Meter Straßenlänge

Gerechnet bis zur Kreuzung Friedhofsweg / Richard - Lehmann – Straße, weil hier das Bauende angenommen wurde.

Straßenabschnitte	Gewerbe/Gärtnerei	Wohnen/gesellsch. Einrichtungen Östl. / Westl.	Parkanlagen	Kleingärten	
	Östl. / Westl.	Östl. / Westl.	Östl./Westl.	Östl. / Westl.	
01 Geithainer Str. -alte Stadtgrenze	300 / 300	0 / 0	0 / 0	0 / 0	300 / 300
02 alte Stadtgrenze – Körnerweg	200 / 0	0 / 0	0 / 0	350 / 550	550 / 550
03 Körnerweg – Engelsdorfer Str.	0 / 0	100 / 400	0 / 0	300 / 0	400 / 400
04 Rosenbaumstr.- - Sommerfelder Str. ¹	50 / 0	150 / 100	0 / 0	0 / 100	200 / 200
05 Sommerfelder – Zweinaundorfer Str.	100 / 0	0 / 350	0 / 0	250 / 0	350 / 350
06 Zweinaundorfer – Albrechtshainer Str.	400 / 500	100 / 50	0 / 0	300 / 250	800 / 800
07 Neubau Sommerf. – Holzhäuser Str. ²	0 / 0	0 / 0	0 / 0	400 / 400	400 / 400
08 Neubau Holzhäuser – K.-Prendel-Allee ³	375 / 375	0 / 0	0 / 0	0 / 0	375 / 375
09 K.- Prendel - Allee	0 / 0	475 / 475	0 / 0	0 / 0	475 / 475
10 Naunhofer Str.	0 / 0	400 / 700	300 ⁴ / 0	0 / 0	700 / 700
11 Schönbachstr.	0 / 0	300 / 300	0 / 0	0 / 0	300 / 300
12 An der Tabaksmühle	0 / 0	0 / 0	450 / 450 ⁵	0 / 0	450 / 450
Je Straßenseite	1425 / 1175	1525 / 2375	750 / 450	1600 / 1300	5300 / 5300
Gesamtlänge	2600	3900	1200	2900	10600

¹ Die Hälfte eines Zweifamiliengrundstückes wird überbaut (Rosenbaumstr. 1)

² 2 Eigenheime werden überbaut

³ Schwimmhalle SO wird tangiert

⁴ Parkanlagen „Gustav-Schwabe-Platz“ und „Gregory-Platz“

⁵ Zusätzlich 350 m Dr.- W.- Külz – Park entlang der R.- Lehmann – Str., falls die Trasse dort weitergeführt wird

Anlage 2

Variante 2 (Bahnvariante) – Beeinflusste Flächen nach Nutzungsarten in Meter Straßenzlänge

(nur östliche Seite; die westliche Seite grenzt in der gesamten Länge von 4.500 m an Bahngelände)

Straßenabschnitte	Gewerbe/Gärtnerei	Wohnen/gesellsch. Einrichtungen.	Parks/Sportanl.	Kleingärten	
01 Geithainer Str. von	300	0	0	0	300
02 Paunsdorfer bis Watzdorf Str.	450	0	0	0	450
03 Bahnkurve (KG Stüntzer Höhe)	0	0	0	200	200
04 Karl-Härting-Str. bis	0	325	0	0	325
05 zur Rietzschke	0	0	0	100	100
06 Stüntzer Park	0	0	150	0	150
07 Th.-Neubauer-Str. 97 – 107 u. 102	0	150	0	0	150
08 KG Volkshain Anger u. Immerglück	0	0	0	450 ⁶	450
09 Am Güterring	450	0	0	0	450
10 KG Flora	0	0	0	350	350
11 Schönbachstr. ⁷	0	250	0	0	250
12 Güntzstr.	100	300	200	125	725
13 Dr. W.–Külz-Park	0	0	600	0	600
Gesamtlänge	1300	1025	950	1225	4500

⁶ 100 m alte Straßenbahn - Endschleife

⁷ 2 Eigenheime werden überbaut