

Ergebnis der Vorstudie

R 5 Markkleeberg – Leipzig

Warum wird die Umsetzung eines Radschnellweges zwischen Markkleeberg und Leipzig geprüft?

Die Region wächst – und mit ihr der Verkehr

Immer mehr Menschen pendeln täglich zwischen Markkleeberg und Leipzig – bisher viele mit dem Auto. Das führt zu Staus, Lärm, Luftverschmutzung und hohem Platzbedarf für parkende Fahrzeuge. Gleichzeitig gewinnt der Radverkehr als umweltfreundliche, gesunde und effiziente Alternative zum Auto an Bedeutung.

Die Stadt Leipzig und der Freistaat Sachsen prüfen daher, wie ein **Radschnellweg** zwischen **Markkleeberg** und **Leipzig** realisiert werden kann. Ein solcher Radschnellweg soll eine schnelle, sichere und attraktive Verbindung für den Alltagsverkehr schaffen und so mehr Menschen dazu motivieren, das Fahrrad zu nutzen.



Symbolbild: Radschnellweg bei Darmstadt
@LASuV

Vorteile eines Radschnellweges

- **Umweltfreundlichkeit:** Radfahren ist emissionsfrei und reduziert Lärm und Luftverschmutzung.
- **Gesundheit und Lebensqualität:** Regelmäßige Bewegung stärkt die Gesundheit und weniger Autoverkehr verbessert die Aufenthaltsqualität in den Städten.
- **Verkehrsentlastung:** Durch die Verlagerung von Pendlerverkehren vom Auto auf das Fahrrad können Staus reduziert werden.
- **Kosteneinsparungen:** Bei steigenden Kraftstoffpreisen kann Radfahren auch finanziell attraktiv sein.

Einbindung in bestehende Konzepte und Strategien

- **Bundesweit** fördert der „Nationale Radverkehrsplan 3.0“ den Ausbau von Radschnellwegen, um den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2030 deutlich zu steigern.
- **In Sachsen** wurden elf Korridore für Radschnellwege identifiziert, darunter die Verbindung Markkleeberg – Leipzig.
- **Regional** ist die Strecke bereits im Regionalplan Leipzig – Westsachsen als potenzieller Radschnellweg verankert.
- **Kommunal** unterstützen auch die Städte Leipzig und Markkleeberg gemeinsam mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr das Vorhaben.



Welche Varianten wurden untersucht?

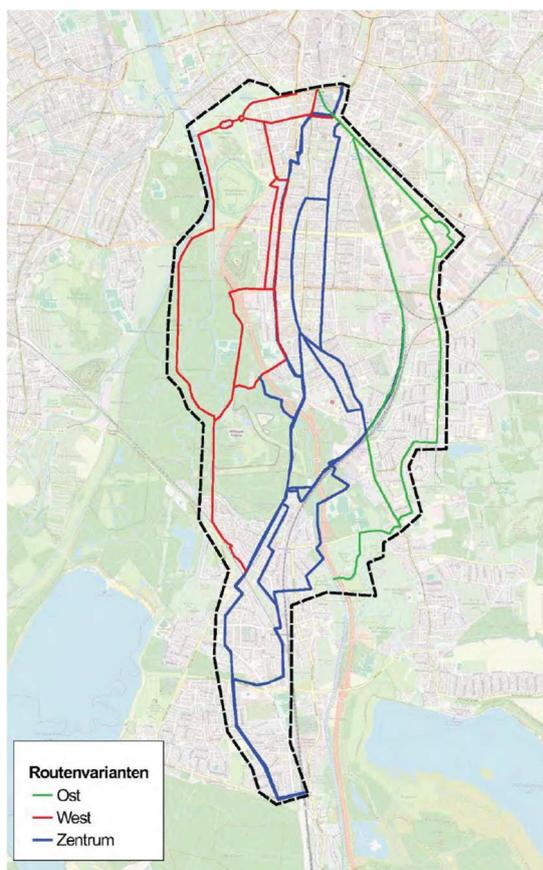
Identifikation der Varianten

Um die optimale Route für den Radschnellweg zu finden, wurden das bestehende Straßen- und Wegenetz analysiert und mögliche Lücken im Netz identifiziert.

Der Startpunkt in Markkleeberg liegt an der **Zöbigerstraße/ Hermann-Müller-Straße**, unweit der S-Bahnstation Markkleeberg-Großstädteln und mit Anschluss in Richtung Böhlen und Zwenkau. Das Ziel ist der **Promenadenring** in Leipzig.

Nach Erhebung und Auswertung vorhandener regionaler und kommunaler Planungsziele sowie Vor-Ort-Begehungen wurden Einschränkungen wie Schutzgebiete, Bahnquerungen oder enge Straßenquerschnitte ermittelt.

Schritt für Schritt wurden daraus mögliche Verläufe entwickelt und befahren. Aus der Zusammensetzung von geprüften Teilstrecken entstanden schließlich Vergleichsvarianten, die durchgängig sind und den Regelwerken entsprechen. Für den **Radschnellweg R 5 Markkleeberg – Leipzig** wurden aus den geprüften Teilstrecken schließlich drei Varianten kombiniert. Deren Bewertung erfolgt in vier Kategorien.



Untersuchungsstrecken

Bewertungskriterien

Verkehrsqualität/Entwurf: Erfüllt die Strecke die Anforderungen an einen Radschnellweg? Dazu gehören Führungsformen, Querschnittsvorgaben und die Möglichkeit, Kreuzungen ohne Wartezeiten zu passieren.

Städtebau/Raumordnung: Wie gut passt die Strecke in die städtebauliche Entwicklung? Werden durch den Trassenverlauf wichtige städtische Zielpunkte und Potenziale erschlossen?

Umwelt: Wie stark sind die Eingriffe in Natur und die Landschaft? Werden Schutzgebiete oder Biotope beeinträchtigt? Können Lösungen umweltverträglich gestaltet werden?

Wirtschaftlichkeit: Wie hoch sind die Bau- und Unterhaltungskosten? Welche Effekte ergeben sich durch potenzielle Verkehrsverlagerungen und durch die Entlastung des Hauptstraßennetzes?



Variante 1

westliche Trassenführung

Streckenlänge: ca. 9,4 km

Trassenverlauf:

- **Markkleeberg:** Start an der Zöbigerstraße/
Hermann-Müller-Straße, Führung über die Hermann-
Müller-Straße, Geschwister-Scholl-Straße,
Rathausstraße und Koberger Straße.
- **Leipzig:** Weiter über die Koberger Straße, Wolfgang-
Heinze-Straße, August-Bebel-Straße, Richard-
Lehmann-Straße, Kurt-Eisner-Straße und
Grünewaldstraße bis zum Promenadenring.

Vorteile:

- Nutzt weitgehend bestehende Straßen und Wege
- Geringere Baukosten durch weniger Neubauten
- Direkte Anbindung an dicht besiedelte Gebiete in Leipzig (Connewitz, Südvorstadt)

Nachteile:

- Viele Kreuzungen mit Wartezeiten, besonders in Leipzig
- Konflikte mit dem ÖPNV und anderen Verkehrsarten
- Vergleichsweise hohe Parkraumverluste
- Eingeschränkte Attraktivität durch häufige Unterbrechungen und Verlauf an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen



Darstellung des Trassenverlaufes, Variante 1



Variante 2

östliche Trassenführung

Streckenlänge: ca. 11,2 km

Trassenverlauf:

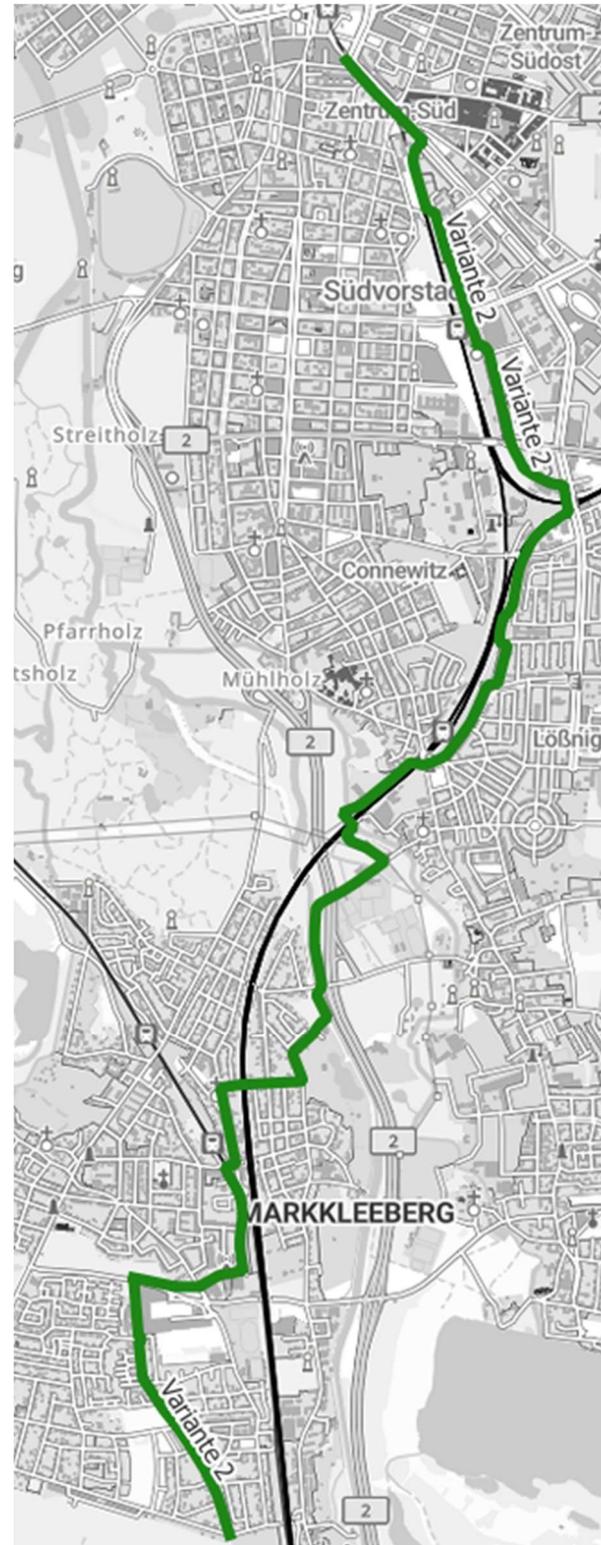
- **Markkleeberg:** Start an der Zöbigerstraße/ Hermann-Müller-Straße, Führung über die Hermann-Müller-Straße, Kaiserweg, Friedrich-Ebert-Straße, Parkstraße und Querung des Agra-Parks.
- **Leipzig:** Weiter über die Raschwitzer Straße, Mühlpleiße, S-Bahn-Parallele, Karl-Jungbluth-Straße, Riesenweg und Arno-Nitzsche-Straße bis zum Promenadenring.

Vorteile:

- In Leipzig längere kreuzungsfreie Abschnitte in eigenständiger Wegführung
- Geringere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr in Leipzig
- Entspricht den städtebaulichen Entwicklungszielen in Leipzig

Nachteile:

- In Markkleeberg sehr unsteter Verlauf mit vielen Abbiegungen
- Größere Umwege im Vergleich zur kürzesten Verbindung
- Höhere Baukosten durch Brücken und Neubauten
- Nutzung des Agra-Parks für die Radverkehrsanlage



Darstellung des Trassenverlaufes, Variante 2



Variante 3

Kombination aus Variante 1 und 2

Streckenlänge: ca. 10,3 km

Trassenverlauf:

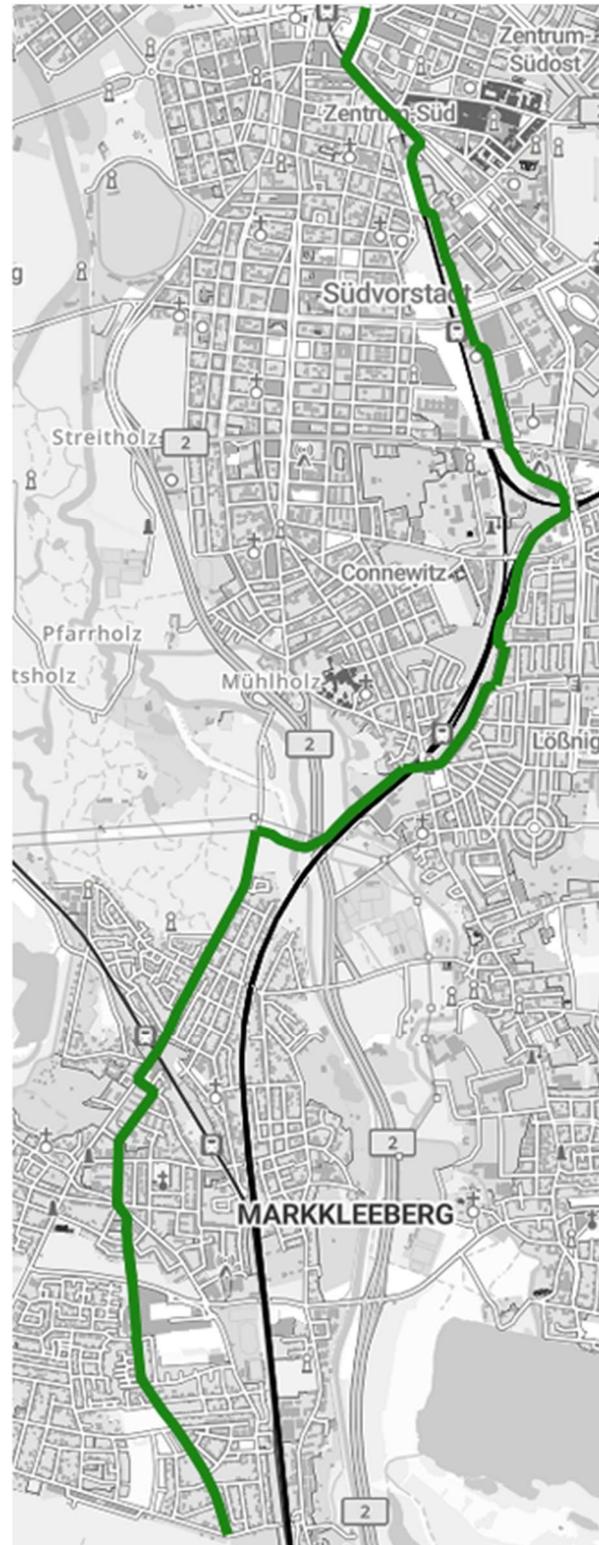
- **Markkleeberg:** Start an der Zöbigerstraße/ Hermann-Müller-Straße, Führung wie Variante 1 bis zur Koburger Straße, dann Abzweig über die Fernwärmetrasse und Querung der Pleiße.
- **Leipzig:** Weiter parallel zur S-Bahn, Querung der Mühlpleiße und Führung über die Bornaische Straße, Karl-Jungbluth-Straße und Arno-Nitzsche-Straße bis zum Promenadenring.

Vorteile:

- Kombiniert direkte Führung in Markkleeberg mit kreuzungsarmen Abschnitten in Leipzig
- Entspricht den städtebaulichen Entwicklungszielen in Leipzig
- Geringere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr in Leipzig
- Hohe Sicherheitswahrnehmung durch separate Führung auf sehr langen Strecken

Nachteile:

- Hohe Baukosten



Darstellung des Trassenverlaufes, Variante 3

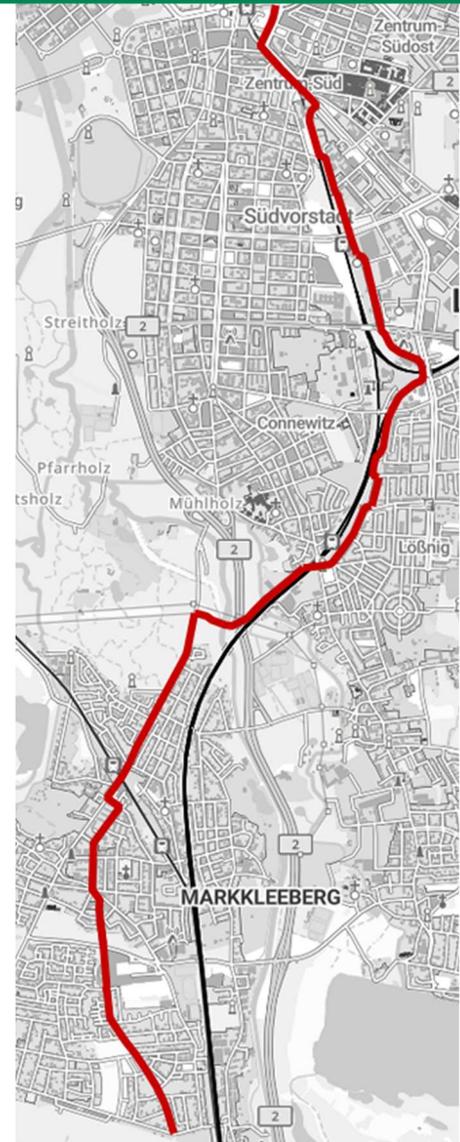


Was ist die Vorzugsvariante und wie sieht sie konkret aus?

Als Vorzugsvariante wurde **Variante 3** ausgewählt. Sie vereint die Vorteile einer direkten Führung in Markkleeberg mit kreuzungsarmen Abschnitten in Leipzig.

Detaillierter Trassenverlauf

- Unweit der S-Bahnstation Markkleeberg-Großstädteln beginnt der Trassenverlauf der Vorzugsvariante an der **Zöbigkerstraße/Hermann-Müller-Straße**.
- Von dort führt die Strecke über die **Hermann-Müller-Straße** und die **Geschwister-Scholl-Straße** zur **Rathausstraße**.
- Anschließend verläuft sie entlang der **Koburger Straße** bis zur **Fernwärmetrasse**, wo sie nach Osten abbiegt. Hier wird ein neuer Radweg entlang der Fernwärmetrasse angelegt.
- Nach der **Überquerung der Pleiße und der B2** über zwei neue Brücken folgt die Strecke weiter parallel zur S-Bahn. Über eine weitere Brücke wird die **Mühlpleiße** gequert, bevor die Route auf Leipziger Gebiet in den Bereich des ehemaligen **Kohlelagerplatzes** führt.
- Von dort aus wird die **S-Bahnstrecke** mit einer neuen Brücke überquert und bindet die Strecke an die **Bornaische Straße** an.
- Über die **Karl-Jungbluth-Straße** und den **Riesenweg** führt der Radschnellweg weiter zu einer neuen Unterführung unter der **Arno-Nitzsche-Straße**.
- Anschließend verläuft die Strecke parallel zur **S-Bahn** bis auf Höhe des **Bayerischen Bahnhofs** und führt schließlich über die **Grünwaldstraße** zum **Promenadenring** in Leipzig.



Darstellung des Trassenverlaufes,
Vorzugsvariante

Die Führungsformen variieren entlang der Strecke

In **Markkleeberg** wird der Radschnellweg vorwiegend als **Fahrradstraße** geführt, während in **Leipzig** vor allem **eigenständige Radwege** und **fahrbahnbegleitende Radwege** zum Einsatz kommen. Der Radschnellweg wird in das bestehende Radwegenetz eingebunden.

Wie sehen die nächsten Schritte aus?

Nach Abschluss der Beteiligung werden die eingegangenen Rückmeldungen gesichtet und ausgewertet und können so in die weiteren Planungen einfließen. Im Anschluss folgen nach Bestätigung durch Bund, Land und Stadt **detaillierte** Planungen, die abschnittsweise erarbeitet und von den künftigen Bauherren – der Stadt Leipzig und dem Freistaat Sachsen – vorbereitet und umgesetzt werden. Da der geplante Radschnellweg die Kriterien für Bundes- und Landesförderungen erfüllt, ist das Vorhaben **förderfähig** und kann **schrittweise** realisiert werden.

