

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?

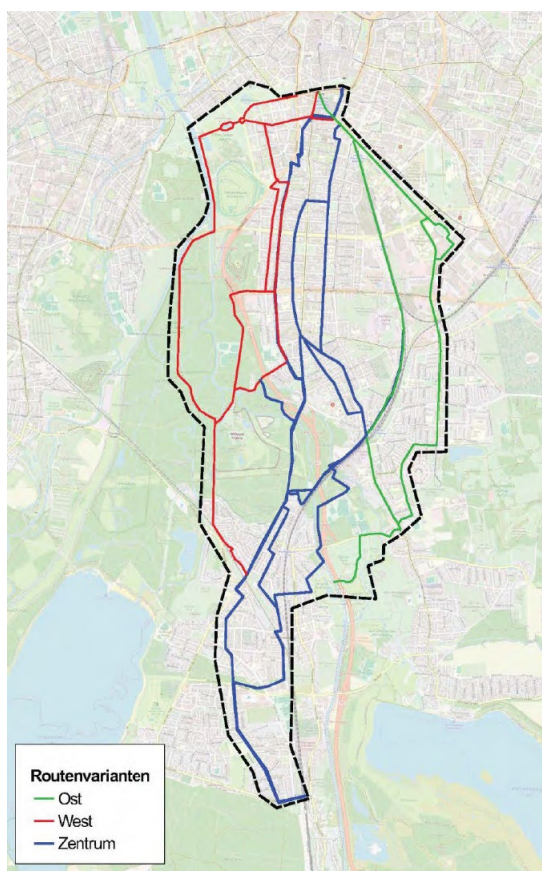
Identifikation der Varianten

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 Koburger Straße.
- **Leipzig:** Weiter über die Koburger Straße, Wolfgang-
Heinze-Straße, Brandtstraße, Windscheidstraße,
August-Bebel-Straße, Dufourstraße, Floßplatz,
Wilhelm-Leuschner-Platz, Grünewaldstraße bis zum
Promenadenring.

Vorteile:

- Nutzt weitgehend bestehende Straßen und Wege,
dadurch wenig Neuversiegelung
- Geringere Baukosten durch weniger Neubauten
- Vermeidet weitgehend Eingriffe in das besonders
geschützte Auwaldgebiet
- Unmittelbare Anbindung der dicht besiedelten
Gebiete in Leipzig (Connewitz, Südvorstadt)

Nachteile:

- Viele Kreuzungen mit Wartezeiten, besonders in
Leipzig
- Konflikte mit dem ÖPNV und dem Kfz-Verkehr
- Vergleichsweise höchster Fahrzeitaufwand in Leipzig
- Vergleichsweise hohe Parkraumverluste
- Eingeschränkte Attraktivität durch häufige
Unterbrechungen und Verlauf an stark befahrenen
Hauptverkehrsstraßen
- Geringer Mehrwert im Vergleich zum Ist-Zustand
- Geringerer Sicherheitsstandard bei Zweirichtungs-
radwegen in vorhandenen Verkehrsräumen



Darstellung des Trassenverlaufes, Variante 1



Variante 2

östliche Trassenführung

Streckenlänge: ca. 11,2 km

Trassenverlauf:

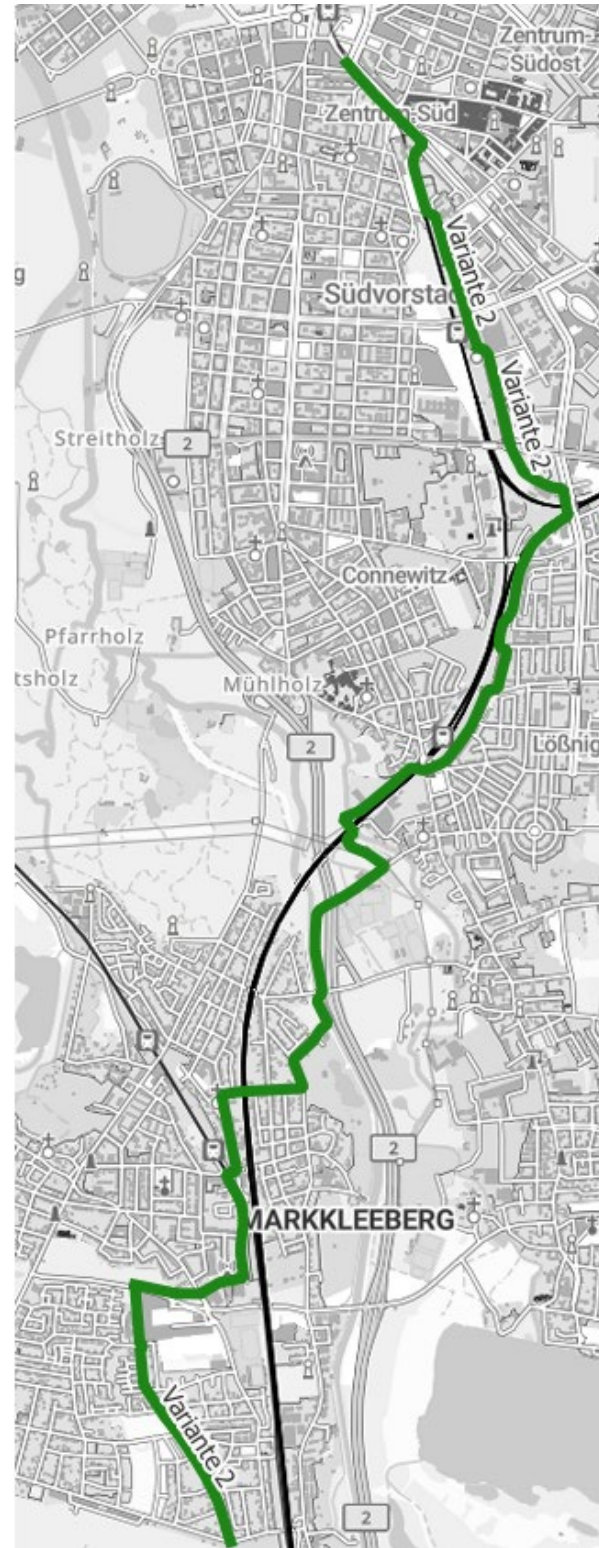
- **Markkleeberg:** Start an der Zöbigkerstraße/ Hermann-Müller-Straße, Führung über die Hermann-Müller-Straße, Kaiserweg, Friedrich-Ebert-Straße, Parkstraße und Querung des Agra-Parks.
- **Leipzig:** Weiter über die Raschwitzer Straße, Mühlpleiße, S-Bahn-Parallele, Karl-Jungbluth-Straße, Riesenweg, Erschließung B-Plan 451 Semmelweißstraße / An den Tierkliniken, Dösner Weg, B-Plan 397 Stadtraum Bayerischer Bahnhof, Windmühlenstraße, Grünewaldstraße bis zum Promenadenring.

Vorteile:

- In Leipzig längere kreuzungsfreie Abschnitte in eigenständiger Wegführung
- Geringere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr in Leipzig
- Erschließung mehrerer neuer Bebauungsgebiete in Leipzig - entspricht den städtebaulichen Entwicklungszielen
- Wichtige Lückenschlüsse im Leipziger Hauptnetz Rad
- Sehr gute Anbindung an den ÖPNV
- Stadtratsbeschluss zur Aktivachse Süd birgt hohe Synergieeffekte

Nachteile:

- In Markkleeberg sehr unsteter Verlauf mit vielen Abbiegungen, erschwerte Vermittelbarkeit
- Größere Umwege im Vergleich zur kürzesten Verbindung, vergleichsweise höchster Fahrzeitaufwand in Markkleeberg
- Einhaltung der Breitenanforderungen in Markkleeberg nicht hinreichend erreichbar
- Höhere Baukosten durch Neubaustrecken und Brückenbauwerke



Darstellung des Trassenverlaufes, Variante 2



Variante 3

Kombination aus Variante 1 und 2

Streckenlänge: ca. 10,3 km

Trassenverlauf:

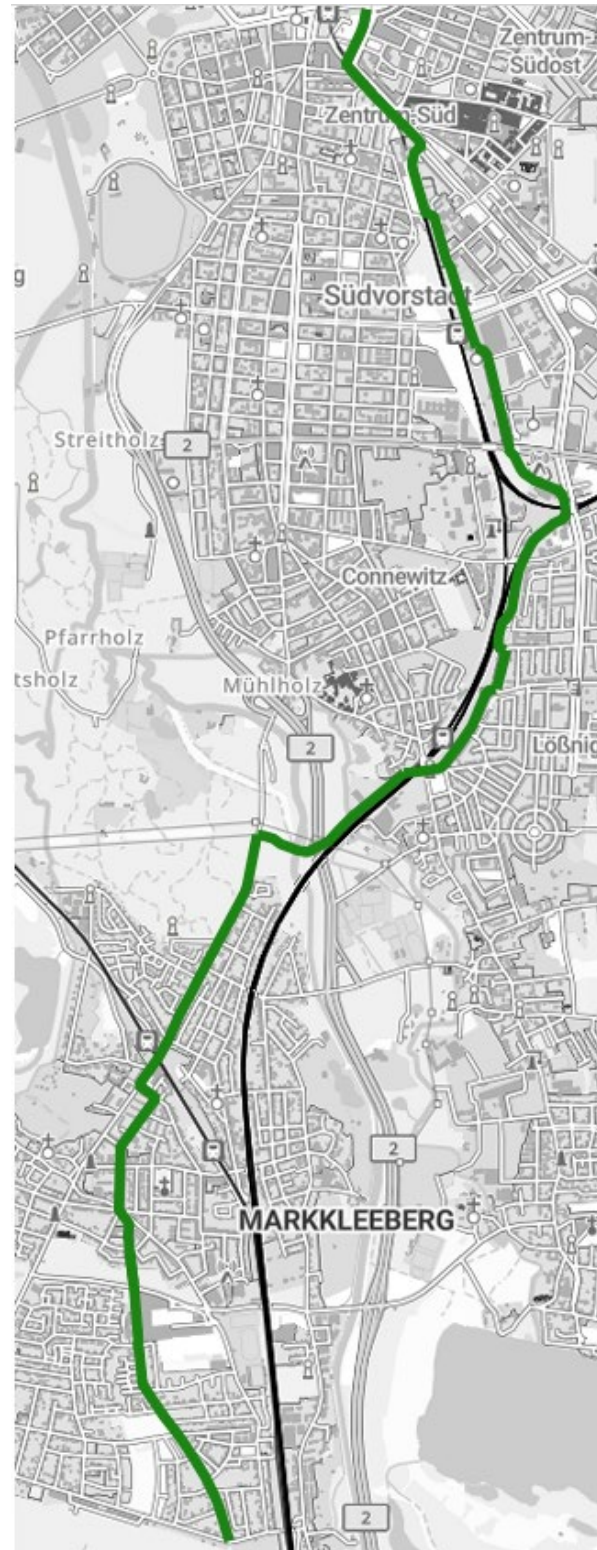
- **Markkleeberg:** Start an der Zöbigerstraße/ Hermann-Müller-Straße, Führung wie Variante 1 bis zur Koburger Straße, dann Abzweig über die Fernwärmetrasse und Querung der Pleiße.
- **Leipzig:** Weiter parallel zur S-Bahn, Querung der Mühlpleiße und der Bornaischen Straße, weiter entlang Karl-Jungbluth-Straße, Riesenweg, Erschließung B-Plan 451 Semmelweißstraße / An den Tierkliniken, Dösner Weg, B-Plan 397 Stadtraum Bayerischer Bahnhof, Windmühlenstraße, Grünewaldstraße bis zum Promenadenring.

Vorteile:

- Kombiniert direkte Führung in Markkleeberg mit langen kreuzungsarmen Abschnitten mit eigenständiger Wegführung in Leipzig
- Geringere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr in Leipzig
- Erschließung mehrerer neuer Bebauungsgebiete in Leipzig - entspricht den städtebaulichen Entwicklungszielen
- Wichtige Lückenschlüsse im Leipziger Hauptnetz Rad
- Sehr gute Anbindung an den ÖPNV
- Stadtratsbeschluss zur Aktivachse Süd birgt hohe Synergieeffekte
- Vergleichsweise geringster Fahrzeitaufwand und hohe Sicherheitswahrnehmung durch separate Führung auf sehr langen Strecken

Nachteile:

- Hohe Baukosten durch Neubaustrecken und Brückenbauwerke
- Nötige Querung des Auwaldbereiches (in Parallellage zur Bahnstrecke bzw. in der Schneise der Fernwärmetrasse)



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 **Zöbigerstraße/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 der Radschnellweg an die **Bornaische Straße** angebunden.
- Nach deren Querung folgt der Radschnellweg der **Karl-Jungbluth-Straße** und dem **Riesenweg**, passiert das B-Plan-Gebiet 451 Semmelweißstraße / An den Tierkliniken und setzt sich mit neu herzustellender Unterführung unter der Arno-Nitzsche-Straße auf dem **Dösner Weg** fort.
- Anschließend verläuft die Strecke im Bereich des B-Plans 397 Stadtraum Bayerischer Bahnhof und wechselt von dort auf die **Windmühlenstraße**, über die **Grünwaldstraße** wird dann der **Promenadenring** erreicht.



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.



Und die Aktivachse Süd?

Für den Leipziger Abschnitt dieser Radschnellverbindung gibt es bereits einen Stadtratsbeschluss: Entlang der S-Bahnstrecke Leipzig – Gaschwitz soll die „Aktivachse Süd“ entstehen – eine attraktive und schnelle Radschnellverbindung vom Bayrischen Bahnhof zum Markkleeberger See, die gleichzeitig der aktiven Mobilität im Freizeitbereich dienen soll.

Auf Grundlage dieser Idee wurden verschiedene Streckenführungen geprüft. Dabei zeigten sich auf der Westseite der Gleise jedoch einige sehr komplexe Herausforderungen, für die bisher noch keine abschließende Lösung gefunden werden konnte. Um das Projekt weiter voranzubringen und Fördermittel für die nächsten Planungsschritte sichern zu können wurde entschieden, die Radschnellverbindung zunächst wie in der Vorzugsvariante dargestellt zu planen – überwiegend auf der östlichen Seite der Bahnstrecke. Hier konnte die notwendige durchgehende und realisierbare Verbindung bereits nachgewiesen werden.

Im Rahmen der weiteren, vertiefenden Planungen wird die Stadt Leipzig beide Bahnseiten erneut sorgfältig untersuchen und mit den Beteiligten abstimmen, um gemeinsam die bestmögliche und zukunftsfähige Lösung für die Aktivachse Süd zu finden.

Wie sehen die nächsten Schritte aus?

Die in der Beteiligung eingegangenen Rückmeldungen werden 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.

