

Stadtverwaltung Markkleeberg

Radschnellverbindung Markkleeberg – Leipzig

Stellungnahme zur Vorstudie 2025

1. Flächennutzungsplan & Landschaftsplan

Der Flächennutzungsplan und der Landschaftsplan der Stadt Markkleeberg wurden fortgeschrieben. Zum Zeitpunkt der städtischen Gesamtstellungnahme wird der beschlossene Flächennutzungsplan dann voraussichtlich vom Landratsamt des Landkreises Leipzig genehmigt worden sein, sodass beide Pläne online unter <https://www.markkleeberg.de/stadt-politik/bauen/flaechennutzungs-und-landschaftsplan> abrufbar sein werden.

2. Bebauungspläne der Stadt Markkleeberg

Auf Seite 23 des Erläuterungsberichts sowie in der Unterlage 3.1.2 werden die im Untersuchungsraum vorhandenen und ggf. berührten Bebauungspläne aufgeführt. Wir möchten darauf hinweisen, dass folgende benannte Bebauungspläne nicht rechtskräftig existieren:

- „An der Abfahrt B2/95, Gewerbepark 5“,
- „Am Pleißendamm“,
- „Plangebiet Bhf Markkleeberg West (Waldbahn)“.

Des Weiteren fehlen folgende rechtskräftige Bebauungspläne, welche sich (ggf. nur teilweise) innerhalb des Untersuchungsraums befinden und ggf. auch davon berührt und deshalb berücksichtigt werden sollten:

- „Koburger Straße/Albrecht-Dürer-Straße“,
- „Wohngebiet Dichterviertel“,
- „Spinnereistraße 40“,
- „An der Spinnereistraße“,
- „Ahornweg“,
- „Equipagenweg“, 1. Änderung,
- „Kees'scher Park“,
- „Wohnbebauung am Volksgut“,
- „Eulenberg“, 3. Änderung,
- „Gewerbegebiet Städtelner Straße“,
- „Wohngebiet Hermann-Müller-Straße“, 1. Änderung,
- „Wohnquartier Großstädteln“,
- „Wohngebiet Bahnstraße/Städtelner Straße“,
- „Wohnpark Krähenfeld“,
- „Wohngebiet Amselweg“,
- „Caritas Kinder- und Jugenddorf“, 1. Änderung.

Eine Übersicht der rechtskräftigen Bebauungspläne der Stadt Markkleeberg mit den dazugehörigen Unterlagen und Ansprechpersonen sind zu finden unter <https://www.markkleeberg.de/stadt-politik/bauen/bebauungsplaene-rechtskraeftig>.

3. Einzeldenkmale im Untersuchungsraum

In Abbildung 12 auf Seite 30 des Erläuterungsberichts werden die Einzeldenkmale im Untersuchungsraum dargestellt. Wieso wird hierbei nur auf den Teil des Untersuchungsraums im Stadtgebiet Leipzigs eingegangen? Auch im Stadtgebiet Markkleebergs gibt es innerhalb des Untersuchungsraums zahlreiche Einzeldenkmale, wie dem Online-Dienst des Sächsischen Landesamts für Denkmalpflege entnommen werden kann. Wir bitten darum, diese entsprechend in der Untersuchung zu berücksichtigen und mit darzustellen.

4. Anbindung an Startpunkt in Markkleeberg (Harth)

Siehe Vorstudie: 5 Technische Gestaltung der Vorzugsvariante

„Zur Schaffung einer Anschlussinfrastruktur ist die Zöbigerstraße mit einem Radfahrstreifen auszustatten. Darüber hinaus ist eine befestigte Verbindung zum südlich gelegenen Schachtweg bedeutsam, um hier eine (sich absehbar einstellende) Weiterfahrt in Richtung Süden (Böhlen, Zwenkau) auf kurzem Wege zu ermöglichen.“

Stellungnahme Markkleeberg:

Beginn der RSV und der Anschlusswege sind ungeklärt: Aufgrund des Gewerbegebiets an der Neuen Harth kann der Schachtweg nicht zur Fahrradstraße/Radverkehrsanlage ausgebaut werden, da so keine LKWs verkehren könnten. Die Verkehrsführung großer Fahrzeuge ist zwingend über Schachtweg erforderlich.

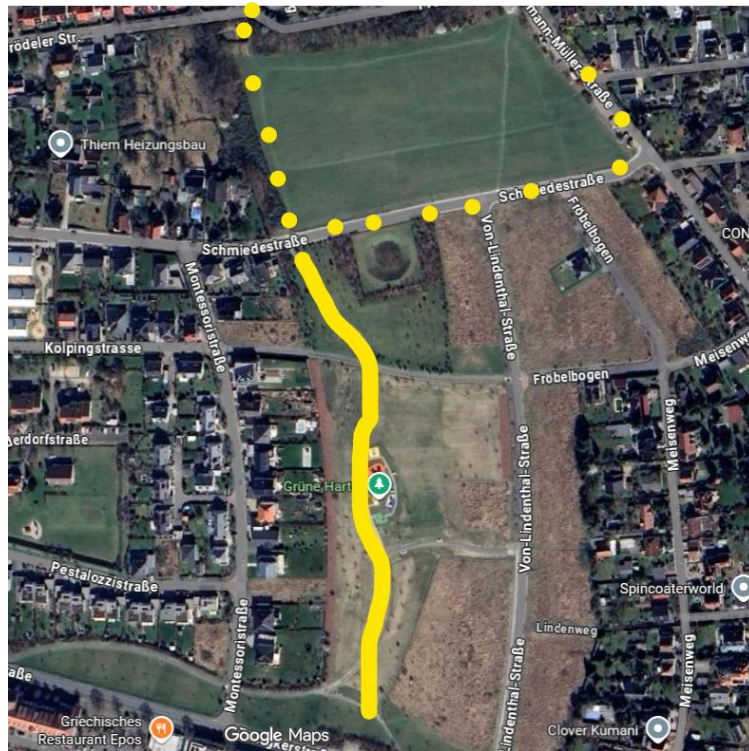
5. Tabelle 7 Prüfung der Einhaltung von Entwurfsparametern nach H RSV

Siehe Vorstudie S. 64

Bereich	Art der Nichteinhaltung	Länge	Mindestmaße gewährt?	Stellungnahme SV Markkleeberg
Markkleeberg: Hermann-Müller-Str. von Zöbiger Str. bis Schmiedestr.	Unterschreitung Regelbreite Fahrradstraße (Regelbreite: 5,00 m)	680 m	Ja (vorhanden: 4,50 m)	Problem: Breite nicht gegeben, Anwohnersituation ist konfliktreich – Parken, Zuwegung zu Grundstücken Alternative: Grüne Harth Wegeführung (siehe Skizze 1) und Fortführung über Leipzig bzw. generell neue Überlegung zum Beginn der RSV
Markkleeberg: Kaiserweg Unterführung unter der Seenallee (S 46)	Trennung Rad-/Fußverkehr nicht mit Regelbreiten möglich	20 m	Nein (vorhanden: 4,00 m; neu 2,50 m RSV mit Einengung Gehweg auf 1,50 m)	Tunnel ausweiten / neuer Bau Zuständigkeit: LA-SuV

Markkleeberg: Koburger Straße Überführung DB- Strecke Wald- bahn	Trennung Rad-/Fuß- verkehr nicht mit Regelbrei- ten möglich	30 m	Nein (neue Brücke im Bau mit 3,75 m Geh- /Radweg)	Koburger Brücke ak- tuell im Bau. Wei- tere Gehwegbrücke scheint unrealis- tisch. Außerdem ist Anschluss problema- tisch: Eigentums- Frage
--	--	------	---	---

Skizze 1



Weitere Problempunkte:

Bereich	Art der Nichtein- haltung	Länge	Mindestmaße gewährt?	Stellungnahme SV Markkleeberg
Geschwister- Scholl-Str.	Aktuell Einbahnstr. / Führung entgegen der Fahrtrichtung			Mit Bitte um Beach- tung
Kreuzung Ge- schwister- Scholl-Str. / Rathausstr.	Schulweg, Ausfahrt- strecke der Feuer- wehr			Führung vom Kör- nerplatz über die Städtelner Str. di- rekt zur Koburger Str. zur Umgehung der Konfliktpunkte zwischen Körner- platz und Ring
Rosa-Luxem- burg-Str.	Ausfahrtstrecke der Feuerwehr			Ließe sich ggf. mit der Alternativfüh- rung über die Städ- telner Str. auch um- gehen

Koburger Str., Abschnitt: Ring bis Energiestr. sowie Forst- straße, Alb- recht-Dürer- Straße und Am Auenwald	Konflikt mit dem flie- ßenden Abbiegever- kehr, welcher in dem Bereich als verkehrs- gefährlich eingestuft werden muss			Aufpflasterung der Fahrbahn im Bereich der Kreuzung mit der RSV (ggf. in Kombination mit Fahrbahnmarkierung „Haifischzähne“
---	---	--	--	---

6. Empfohlene Lösungsvariante 3

Prinzipiell begrüßen wir, dass Lösungsvariante 3 innerhalb der Vorstudie empfohlen wird, da dieser Verlauf dem Favoriten der Stadt Markkleeberg entspricht, welcher mit Stellungnahme vom 21.09.2023 dem Sächsischen Landesamt für Straßenbau und Verkehr mitgeteilt wurde.

Hierzu haben wir noch einen Hinweis:

Wir bitten zu prüfen, inwiefern Möglichkeiten bestehen, aktuell vorhandene Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu erhalten. Dies betrifft insbesondere die Straßen Am Volksgut, Geschwister-Scholl-Straße, Rosa-Luxemburg-Straße und Sonnesiedlung. Wenngleich uns bewusst ist, dass kein Anspruch auf Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum besteht, so besteht dennoch in besagten Straßen aufgrund der Bestandsbebauung, die zum Teil nach dem Zweiten Weltkrieg mit entsprechenden Stellplatzanlagen, jedoch ebenso zum Teil bereits in der Gründerzeit ohne Stellplatzanlagen entstanden ist, ein starker Parkdruck, welcher durch den Wegfall von straßenbegleitenden Pkw-Stellplätzen weiter verstärkt werden würde.