

Abwägungsvorschlag zur Voruntersuchung

Lfd. - Nr.	Ämter	Anschreiben (Postausgang)	Stellungnahme (Posteingang)	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
1	Stadtverwaltung Markkleeberg, Stadtplanungs- amt (SPA)	06.03.2026	13.03.2026	- Zur Planung zuletzt am 23.01.2026 geäußert und für Variante 3 ausgesprochen, welche weitgehend der jetzigen Variante 3.1 entspricht, ausgesprochen. - Daran wird festhalten. - Variante 2 halten wir für die schlechteste Lösung, da sie insbesondere für die Anwohner keinen Mehrwert bietet - Es würden im Quartier benötigte Stellplätze entfallen und eine zusätzliche Begrünung des Straßenraums ist auch nicht vorgesehen. - Variante 3.2 im direkten Vergleich mit Variante 3.1 Tendenz leicht zur Variante 3.1 tendieren, da der Schutzstreifen den Radfahrern zugutekäme. - Sollte Variante 3.2 weiterverfolgt werden, eingezeichneten Sperrflächen als Gehwegnasen aufgepflastert, da somit ein Überfahren oder Zuparken effektiv verhindert wird. Zudem würde dies den Fußgängern, welche die Straße überqueren, zugutekommen. - Wurde die Zufahrtssituation am Grundstück August-Bebel-Straße 35 noch einmal überprüft, wie in unserer E-Mail vom 23.01. angeregt? Auch in den jetzt vorgelegten Varianten ist hier keine Zufahrt vorgesehen.	Variante 3.1 ist Vorzugsvariante. Wenn Variante 3.2, Sperrflächen der Kreuzungsbereiche als Gehwegvorstreckung auspflastern (baulich Parken verhindern) und Verkürzung der Querungslänge. Klärung, ob Haus-Nr. 35 Zufahrt erhält und entsprechend berücksichtigt/ umgebaut werden soll.
2	Stadtverwaltung Markkleeberg, Straßenverkehrs- behörde (SVB)	06.03.2026	20.03.2026	- Variante 3.2 vor 3.1, weil in 3.1 zwar Angebotsstreifen für die Radfahrer vorhanden sind, welche aber dann im Begnungsfall Bus-Bus überfahren werden müssen und dem Radfahrer damit nur eine vermeintliche Sicherheit bieten. - Sperrmarkierungen in den Kreuzungen in der Variante 3.2 noch weiter rausziehen, um hier ein Ausweichen der Busse zu ermöglichen.	Variante 3.2 wird favorisiert. Sperrmarkierung in der weiteren Planung weiter in die Fahrbahn ziehen.
3	Stadtverwaltung Markkleeberg, Amt 7	06.03.2026	30.03.2026	- Schutzstreifen für Radfahrer nicht sinnvoll, der im Ring im neu hergestellten Bereich nicht weitergeführt wird. - Eine Mischung aus Park- und Grünfläche (analog zum Ring) sinnvoll, im Hinblick auf die Einhaltung der Mindestbreiten (Fahrbahn und Parkstellflächen). - Bei Parkstellflächen die Ausführung im 'Ring' für die Unterhaltung ungünstig, da Unkrautwuchs in Pflasterzwischenräumen. Durch das lose Füllmaterial in den Fugen lässt sich dies jedoch nicht maschinell reinigen, ohne das ganze Material rauszukehren.	Variante 3.2 wird bevorzugt. Materialfestlegung für Pflaster in Parkflächen. Prüfung von fast fugenlosem Ökopflaster, um Unkrautwachstum entgegenzuwirken und Versickerungsfähigkeit zu erhalten.
4	Polizeidirektion Leipzig	06.03.2026	24.03.2026	<u>Variante 1</u> Diese Variante wird weder favorisiert, noch abgelehnt. Die Breite der markierten Stellflächen von 2,25 m statt 2,00 m wird ausdrücklich unterstützt. Jedoch sollte in der weiteren Planung ein Parkstreifen (unterbrochen durch Zufahrten und Einmündungen) statt den markierten Stellflächen geprüft werden. Hierdurch fährt es sich geradliniger für den MIV und vor allem für den Radverkehr. Letzterer ist geneigt bei einzelnen markierten Stellflächen, zwischen diesen, immer wieder an den Fahrbahnrand zu verschwenken, statt geradlinig parallel zum Parkstreifen zu fahren. Der Rückverschwenk kurz vor der jeweils nächsten markierten und benutzten Stellfläche bietet immer ein Sicherheitsrisiko, weil der Radverkehr in Richtung MIV verschwenkt und hierdurch Konflikte entstehen können. Einen geschwindigkeitsdämpfenden Effekt hätte zudem die Maßnahme, den Parkstreifen westlich der Sebastian-Bach-Straße auf der Nordseite anzuordnen und östlich davon auf der Südseite (oder umgekehrt). <u>Variante 2</u> Hierbei handelt es sich um die Vorzugsvariante. Die Begegnungsbreite der Linienbusse ist zwar nicht optimal, aber dennoch ausreichend und immer noch über dem Mindestmaß von 6,00 m laut EAÖ. Gegebenenfalls ließen sich die Radfahrstreifen auch auf 1,80 m reduzieren, wodurch die Fahrbahnbreite auf 6,45 m anwachsen würde. Weiterhin sind die Verkehrsarten MIV und Radverkehr voneinander getrennt, was die Verkehrssicherheit ebenso erhöht. Nachteilig ist die hohe Zahl an wegfallenden Stellplätzen für den MIV. Im Erläuterungsbericht wird darauf verwiesen, dass die Anwohner auf die Privatgrundstücke bzw. die Nebenstraßen ausweichen können. Hier sollte in der weiteren Planung nochmal genau geprüft werden, ob dies tatsächlich möglich ist. In allen Nebenstraßen ist aktuell ein oder sogar beidseitig ein Parkverbot angeordnet: - Bauvereinsstraße (einseitig) - August-Bebel-Straße (beidseitig) - Sebastian-Bach-Straße (einseitig) Zudem noch der Hinweis für die weitere Planung, dass immer eins der beiden Radpiktogramme in den Einmündungen falsch herum dargestellt ist. Diese müssten spiegelverkehrt aufgebracht werden.	Variante 2 wird favorisiert. Variante 1 neutral bewertet. Parkstreifen, statt einzelner Stellflächen und Lage in weiteren Planung präzisieren. Radverkehr innerhalb Bushaltestellen in weiteren Planung präzisieren und an örtliche Gegebenheiten anpassen.

Abwägungsvorschlag zur Voruntersuchung

Lfd. - Nr.	Ämter	Anschreiben (Postausgang)	Stellungnahme (Posteingang)	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
4	Polizeidirektion Leipzig	06.03.2026	24.03.2026	<u>Variante 3.1</u> Diese Variante wird nicht unterstützt. Grund hierfür ist der voraussichtlich hohe Takt der Linienbusse, was dazu führt, dass die Schutzstreifen sehr häufig überfahren werden müssen. Dies verringert die Verkehrssicherheit des Radverkehr und stört den Verkehrsablauf. Zudem zeigt die Erfahrung, dass bei einer Kernfahrbahn von 4,50 m auch sich entgegenkommende Pkw auf den Schutzstreifen ausweichen. <u>Variante 3.2</u> Diese Variante wird nicht unterstützt. Grund hierfür ist zum einen die Fahrbahnbreite von lediglich 6,00 m, was nur dem absoluten Mindestmaß für die Begegnung von Linienbussen gemäß EAÖ entspricht. Zum anderen kommt noch erschwerend hinzu, dass es keine Trennung von MIV und Radverkehr gibt, wodurch die 3,00 m Fahrstreifenbreite erfahrungsgemäß in Kombination mit einer Leitlinie zur Unterschreitung des Mindestüberholabstandes von MIV zum Radverkehr führt, weil sich der MIV zwischen Radverkehr und Leitlinie „durchquetscht“. Auch die Breite der Parkstreifens ist mit 2,00 m nicht mehr zeitgemäß. <u>Bushaltestellen</u> Die Entscheidung über die verkehrssicherste Ausgestaltung der Bushaltestellen hängt maßgeblich davon ab, welche Variante am Ende den Vorzug erhält. Aus diesem Grund schlägt die PDL vor, dass über diesen Punkt im Rahmen der Entwurfsplanung gesprochen wird. Dennoch sei an dieser Stelle erwähnt, dass eine angehobene Radfahrbahn im Haltestellenbereich nur dann sinnvoll ist, wenn vor und nach dem Haltestellenbereich Radverkehrsanlagen vorgesehen sind.	Variante 2 wird favorisiert. Variante 1 neutral bewertet. Parkstreifen, statt einzelner Stellflächen und Lage in weiteren Planung präzisieren. Radverkehr innerhalb Bushaltestellen in weiteren Planung präzisieren und an örtliche Gegebenheiten anpassen.
5	Beirat für Barrierefreiheit und Behinderten- verband Leipzig	06.03.2026	16.03.2026 und 25.03.2026	- Variante 3.2 als Vorzugsvariante. - Im Sinne einer barrierefreien Nutzbarkeit zu bevorzugen. Die vorgesehenen zusätzlichen Bewegungsflächen auf beiden Seiten der Haltestelle führen zu einer verbesserten Nutzbarkeit für Menschen mit Mobilitäts- und Seheinschränkungen. Im Hinblick auf die Gestaltung von Querungsstellen weisen wir darauf hin, dass auch bei ungesicherten Querungen eine differenzierte Bordausbildung vorzusehen ist. Neben einer Nullabsenkung, die anstelle eines Richtungsfeldes mit einem Sperrfeld ausgestattet wird, ist ein separater Bereich für blinde und sehbehinderte Menschen anzuordnen. Dieser umfasst einen Auffindestreifen in Noppenstruktur sowie ein daran anschließendes Richtungsfeld. In diesem Bereich ist eine Bordhöhe von 6 cm vorzusehen. Die Umsetzung einer derartigen differenzierten Querungsanlage ist zwar mit einem erhöhten Flächenbedarf und baulichem Aufwand verbunden, stellt jedoch eine wesentliche Voraussetzung dar, um den unterschiedlichen Anforderungen des Fußverkehrs, insbesondere von rollstuhlnutzenden sowie sehbehinderten und blinden Menschen, gerecht zu werden. Darüber hinaus ist den vorliegenden Planunterlagen zu entnehmen, dass im Bereich der Querungsstellen bislang keine Auffindestreifen vorgesehen sind. Diese sollten entsprechend den geltenden Regelwerken ergänzt werden. Für die Ausbildung von Rundborden empfehlen wir eine Bordhöhe von 3 cm. Diese stellt einen geeigneten Kompromiss dar, um sowohl den Anforderungen mobilitätseingeschränkter als auch sehbehinderter Menschen gerecht zu werden. Ergänzend ist darauf zu achten, dass der Auffindestreifen mittig zum jeweiligen Richtungsfeld angeordnet wird.	Variante 3.2 ist Vorzugsvariante. Prüfung einer Trennung der Querungsstellen für seheingeschränkte Menschen (6 cm) und Menschen in Rollstühlen (0 cm). Auffindestreifen einordnen und mittig zum jeweiligen Richtungsfeld.
6	AG Rad	06.03.2026	26.03.2026	- Variante 3.1 wird bevorzugt. - Verkehrswege für Radfahrer bei den Varianten 2 und 3.1. - Auf die unter diesem Aspekt konsequente Variante 2 sollte aus Gründen der Verhältnismäßigkeit verzichtet werden, da eine gewisse Anzahl an Parkplätzen für das Einwohnerparken erforderlich sind. - Die Variante 3.1 aufgrund größten Fahrbahnbreite für Radfahrer sicherer als alle anderen Varianten (mit Ausnahme der Variante 2). Nach Erfahrung tragen auf die Fahrbahn markierten Radschutzstreifen zu einer größeren Rücksichtnahme von Autofahrern auf Radfahrer bei. - Die nun offensichtlich favorisierte Variante 3.2 berücksichtigt den Radverkehr in keiner Weise. Da ihr außerdem die Regelbreite der Fahrbahn am geringsten ist, sind Radfahrer in dieser Variante am meisten gefährdet. - Als Kompromisslösung könnte ich der Variante 3.2 nur dann zustimmen, wenn die parallel zur August-Bebel-Straße verlaufende Rathausstraße in voller Länge als Fahrradstraße ausgebildet und somit zu einer sicheren Alternative wird.	Variante 3.1 soll weiterverfolgt werden. Variante 3.2 nur Zustimmung, wenn parallel zur August-Bebel-Straße verlaufende Rathausstraße in voller Länge als Fahrradstraße als sichere Alternative ausgebildet wird.

Abwägungsvorschlag zur Voruntersuchung

Lfd. - Nr.	Ämter	Anschreiben (Postausgang)	Stellungnahme (Posteingang)	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
7	Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)	06.03.2026	24.03.2026	- Buslinie 70 im 10-Minuten-Takt; Nachtbuslinie N9 sowie Regionalbus Leipzig GmbH 100 und 107 stündlich - Durch das vorhandene und zukünftig geplante ÖPNV Angebot ergeben sich auf der August-Bebel-Straße bis zu 8 Fahrten pro Stunde und Richtung und damit auch eine regelmäßige Begegnung von Bussen in diesem Straßenabschnitt. - Für die Variante 3.1 , da hier neben einer sicheren Führung des Radverkehrs und einer klaren Parkordnung ein zukunftsfähiger Straßenquerschnitt inklusive barrierefreier Haltestelle für den ÖPNV entsteht. - Variante 3.2 wird aus Gründen der geringen Restfahrbahnbreite von unter 5,50 m bei parkendem MIV am südlichen Fahrbahnrand mit Verweis auf die erforderliche Fahrbahnbreite von 6,50 m bei regelmäßig sich begegnenden Linienverkehr gemäß RAST O6 (Kapitel 4.2) und der hohen Bedeutung der August-BebelStraße für den ÖPNV abgelehnt. - Variante 1 entspricht einem bestandsnahen Ausbau und weist bei einer sehr breiten Fahrspur im Haltestellenbereich eine sehr geringe Haltestellenbreite auf, die das Überholen des haltenden Busses durch den MIV begünstigt und zu gefährlichen Verkehrssituationen führen kann. - Kreuzungsbereich mit Sperrflächen zu markieren, um das Abbiegen eines Busses aus der Sebastian-Bach-Straße sicherzustellen (vorbehaltlich). - Aufgrund des hohen Parkdrucks in der August-Bebel-Straße wird befürchtet, dass auch am nördlichen Fahrbahnrand parallel zu dem neu entstehenden Grünstreifen geparkt wird und damit die zur Verfügung stehende und für den Begegnungsfall Bus-Bus notwendige Fahrbahnbreite von 6,50 m nicht vollumfänglich für den Busverkehr zur Verfügung steht. - Variante 2 bietet dem Radverkehr eine optimale Verkehrsanlage, jedoch muss auch diese Variante aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite von 6,35m aus den bereits mehrfach genannten Gründen abgelehnt werden. - Für die neu eingerichtete Haltestelle sprechen sich die LVB für den Haltestellennamen „Markkleeberg, Bauvereinsstraße" aus, da alternative Bezeichnungen bereits im Netz der LVB vergeben sind und somit bei den Fahrgästen die Gefahr der Verwechslung mit anderen, gleichnamigen Haltestellen ausgeschlossen werden kann. - Wir bitten aufgrund des erforderlichen Gleisrückbaus in der Straße um erneute Einbindung in den folgenden Planungsphasen und bitten Sie uns weiterhin in bewährter Form am Planungsverfahren zu beteiligen. Sollten Sie die Stellungnahme in schriftlicher Form benötigen, senden wir Ihnen diese nach	Variante 3.1 ist Vorzugsvariante.
8	Leipziger Wasserwerke (LWW)	06.03.2026	06.03.2026	- Eine Aussage zu den Varianten aus der Vorplanung erst möglich, wenn der kf-Wert vorliegt. Erst danach kann eine Aussage zur Realisierung getroffen werden.	-