

7 Realisierungskonzept (Stufe 3)

Aufbauend auf den räumlichen Handlungsschwerpunkten soll im folgenden Kapitel ein Realisierungskonzept entwickelt werden. Hierfür werden die Maßnahmenempfehlungen aus Stufe 2 nach Dringlichkeit, Umsetzungszeitraum und Kostenaufwand³⁵ klassifiziert; diese sind getrennt nach Kapitel 7.1 bis Kapitel 7.5 den räumlichen Schwerpunkten zu geordnet. Eine nach Realisierungshorizont sortierte Liste mit allen Maßnahmenvorschlägen für die räumlichen Handlungsschwerpunkte ist in Anlage 3 enthalten.

Zudem werden in Kapitel 7.6 konkrete Handlungsempfehlungen für die Stadt Markkleeberg gegeben, welche die zu priorisierenden Schritte nach Verabschiedung des vorliegenden VEP zusammen fassen.

7.1 Räumlicher Schwerpunkt I | Koburger Straße

Der **Abschnitt der Koburger Straße zwischen Breitscheidstraße und Stadtgrenze** stellt aufgrund der vorhandenen, aber nicht mehr in Benutzung befindlichen Straßenbahngleise, des allgemeinen Straßenzustands, aber auch hinsichtlich der Fuß- und Radverkehrsanlagen unzureichenden Querschnitts einen Handlungsschwerpunkt im übergeordneten Straßennetz dar (vgl. Tabelle 7-1). Trotz der hohen Kosten einer Straßensanierung in Verbindung mit einer Neuaufteilung des verfügbaren Straßenraums ist aufgrund der verkehrlichen Bedeutung des Straßenabschnitts eine mittelfristige Umsetzung anzustreben. Zur Festlegung eines zweckmäßigen Straßenquerschnitts ist jedoch vorab zu klären, ob die begleitenden Radverkehrsanlagen als konventioneller Radweg / Radfahrstreifen oder als Radschnellweg realisiert werden sollen. Aus diesem Grund ist eine grundsätzliche verkehrliche Untersuchung zur Umsetzung eines Radschnellweges zwischen Leipzig und Markkleeberg zu beauftragen, um im Rahmen eines Trassenfindungsprozesses einen möglichen Verlauf des Radschnellweges entlang der Koburger Straße zu bestätigen oder auszuschließen. Vor dem Hintergrund der bereits laufenden Untersuchung zur Realisierung eines Radschnellweges zwischen Leipzig und Halle (Saale), aber auch im Hinblick auf die grundsätzliche Notwendigkeit einer Abstimmung mit den zuständigen Planungsämtern der Stadt Leipzig zur Weiterführung im Leipziger Stadtgebiet, ergibt sich hier eine zusätzliche Dringlichkeit.

³⁵ Der Kostenaufwand für die einzelnen Maßnahmen wird hierbei nicht quantitativ abgeschätzt, sondern anhand von €-Symbolen in Relation angegeben. Ziel ist dabei, die Dimension des Kostenaufwands zu spezifizieren. Dabei gelten die folgenden Richtwerte: € = weniger als 10.000€ | €€ = 10.000-100.000€ | €€€ = mehr als 100.000€.

Tabelle 7-1 Maßnahmenpriorisierung | Koburger Straße (nördlich Breitscheidstraße)

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Koburger Straße (nördlich Breitscheidstraße)				
Prüfung und ggf. Konzeption eines Rad-schnellweges entlang der Koburger Straße	Radverkehr	hoch	kurzfristig	€-€€
Entfernung der Straßenbahngleise	ÖPNV	mittel	mittelfristig	€€€
Sanierung der Fahrbahndecke	MIV	mittel	mittelfristig	€€€
Verbesserung der Radweginfrastruktur	Radverkehr	hoch	mittelfristig	€€€
Durchgängige Fußgängeranlagen	Fußverkehr	hoch	mittelfristig	€€€

Im weiteren Verlauf der Koburger Straße zwischen Breitscheidstraße und Ziegeleiweg ist der Straßenquerschnitt den verkehrlichen Erfordernissen anzupassen. Dazu gehört die Neuaufteilung des verfügbaren Straßenraums, um die Einrichtung von beidseitigen Fußgänger- und Radverkehrsanlagen gewährleisten zu können. Hierbei sind verschiedene Querschnittslösungen denkbar; mithilfe einer Verkehrsuntersuchung kann hierbei eine Vorzugslösung entwickelt werden (vgl. Tabelle 7-2).

Tabelle 7-2 Maßnahmenpriorisierung | Koburger Straße (südlich Breitscheidstraße)

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Koburger Straße (südlich Breitscheidstraße)				
Grundlegende Querschnittsänderung, Durchgängige Fußgänger- und Radverkehrsanlagen, verschiedene Varianten denkbar	FV / RV / MIV	hoch	mittelfristig	€€€
Verkehrsuntersuchung zur Findung einer Vorzugslösung (optional)	FV / RV / MIV	hoch	kurzfristig	€-€€

Für den **Straßenzug Breitscheidstraße – Goethesteig** ergeben sich Handlungserfordernisse insbesondere aus Sicht des Radverkehrs (vgl. Tabelle 7-3). Zum einen ist zur Einbindung des Hp. Markkleeberg-Nord in das städtische Radverkehrsnetz die Einrichtung von Schutzstreifen zweckmäßig; hierdurch kann eine Netzlücke zwischen dem Pleiße Radweg und den Radverkehrsanlagen auf der Koburger Straße geschlossen werden; ggf. dienen die Schutzstreifen auch als Fortführung eines möglichen Radschnellwegs aus Leipzig Richtung Markkleeberg Mitte. Ergänzt werden sollte die Radverkehrsinfrastruktur durch eine derzeit fehlende, entsprechende Beschilderung und Wegweisung am S-Bahn-Haltepunkt, um ankommenden Fahrradtouristen die Orientierung zu erleichtern. Diese Wegweisung sollte in ein gesamtstädtisches Netz eingebunden sein, um eine lückenlose und nachvollziehbare Wegführung zu ermöglichen. Zur Planung einer solchen ist ein integriertes Radverkehrskonzept sinnvoll, welche die Beschilderung nach Alltags- und touristischen Zielen strukturiert und geeignete Standorte benennt.

Tabelle 7-3 Maßnahmenpriorisierung | Straßenzug Breitscheidstraße - Goethesteig

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Straßenzug Breitscheidstraße - Goethesteig				
Schutzstreifen für Radfahrer zwischen Koburger Straße bis Pleißeradweg	Radverkehr	mittel	kurzfristig	€
Radverkehrsbezogene Beschilderung und Wegweisung am Haltepunkt "Markkleeberg-Nord"	Radverkehr	mittel	mittelfristig	€

Der **Ziegeleiweg (Abschnitt Equipagenweg - Koburger Straße)** weist auf Grundlage der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse erhebliche Mängel in der Straßenraumgestaltung auf. Eine Neuaufteilung des Straßenraums kann aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse nicht erfolgen; selbst eine einseitige Einrichtung eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs ist zwischen Equipagenweg und Kirschallee nur eingeschränkt möglich. Vor diesem Hintergrund ist eine Führung des Fuß- und Radverkehrs über den Straßenzug Kirschallee - Equipagenweg zu verfolgen; hierauf sollte nicht nur eine entsprechende Wegweisung hinwirken, sondern auch die bauliche Gestaltung des Straßenraums (vgl. Tabelle 7-4). Aus diesem Grund sollte mittelfristig eine Anpassung des Querschnitts erfolgen, um zwischen Kirschallee und Koburger Straße einen einseitigen, gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr zu ermöglichen. Hierdurch kann der Fuß- und Radverkehr zwischen Kirschallee und Koburger Straße sicher geführt werden.

Tabelle 7-4 Maßnahmenpriorisierung | Ziegeleiweg

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Ziegeleiweg				
Querschnittsanpassung	MIV	hoch	mittelfristig	€€-€€€
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsweg)	FV / RV	hoch	mittelfristig	€€

Der **Gautzcher Platz** soll dem Leitbild 2030 nach als Teil der Achse Cospudener See - Lauerscher Weg - Rathausplatz entwickelt und städtebaulich aufgewertet werden. Hierbei können langfristig auch vorhandene Defizite im Rahmen der radbezogenen Wegweisung und Beschilderung behoben werden; wie bereits angemerkt, ist hierfür ein ganzheitliches Wegweisungskonzept im Rahmen eines Radverkehrskonzepts anzustreben. Kurzfristig stellt die Beseitigung der vorhandenen Netzlücken entlang der Koburger Straße eine zu priorisierende Maßnahme dar; infolge der dichten städtebaulichen Struktur nördlich des Gautzcher Platzes ist dies nur durch die Einrichtung von Schutzstreifen möglich (vgl. Tabelle 7-5), diese können dafür jedoch zeitnah und ohne großen finanziellen Aufwand markiert werden und ergänzen den bereits vorhandenen Schutzstreifen in der Rathausstraße. Somit kann auch an dieser Stelle eine vorhandene Netzlücke im Radverkehrsnetz beseitigt werden.

Tabelle 7-5 Maßnahmenpriorisierung | Gautzscher Platz

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Gautzscher Platz				
Schutzstreifen für Radfahrer entlang der Koburger Straße zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Gautz-scher Platz	Radverkehr	hoch	kurzfristig	€
Städtebauliche Aufwertung des Gautz-scher Platzes	-	hoch	langfristig	€€€
Ausbau der radbezogenen Wegweisung und Beschilderung	Radverkehr	mittel	langfristig	€

Entlang der **Koburger Straße im Abschnitt zwischen Gautz-scher Platz und Seenallee** fehlt es infolge der hohen Verkehrsbelastung an geeigneten Querungsstellen. Diese sind umso notwendiger, da es zu Schulzeiten zu erheblichem Fußgänger-verkehr in Ost-West-Richtung zwischen der Rudolf-Hildebrand-Schule und dem Stadtzentrum kommt. Aus diesem Grunde wird die Einrichtung mindestens einer bedarfsorientierten Lichtsignalanlage in Höhe der August-Bebel-Straße und / oder Offenbachstraße empfohlen (vgl. Tabelle 7-6).

Tabelle 7-6 Maßnahmenpriorisierung | Koburger Straße (südlich Gautz-scher Platz)

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Koburger Straße (südlich Gautz-scher Platz)				
Schaffung von Querungsmöglichkeiten in Höhe der August-Bebel-Straße sowie Offenbachstraße (LSA)	Fußverkehr	hoch	mittelfristig	€

7.2 Räumlicher Schwerpunkt II | Rathausstraße

Wie auch der Gautz-scher Platz soll **die Rathausstraße zwischen Koburger Straße und Ring** dem Leitbild 2030 nach als Teil der Achse Cospudener See - Lauerscher Weg - Rathausplatz weiterentwickelt werden; ein Anfang ist mit der Realisierung der »Neuen Mitte« im weiteren Verlauf der Rathausstraße bereits gemacht. Die Rathausstraße gehört infolge der konkurrierenden Nutzungsansprüche von ruhendem (Bewohner-) Verkehr, Radverkehr aufgrund der dort verlaufenden Hauptachse Cospudener See - Stadtzentrum sowie des Fußgängerverkehrs durch die unmittelbar anliegenden Bildungseinrichtungen sowie der Anwohner auch aus verkehrlicher Sicht zu einem Handlungsschwerpunkt der nächsten Jahre.

Eine Einrichtung von separaten Radverkehrsanlagen ist aus verkehrlicher Sicht nicht zwingend notwendig, aufgrund des erhöhten Radverkehrsaufkommens, der dort verlaufenden Radrouten (Neuseenland-Route) sowie der übergeordneten verkehrlichen Leitziele aber anzustreben. Gleichzeitig ist die städtebauliche Aufwertung der Rathausstraße nur möglich, wenn die Nutzung des öffentlichen Raums als Parkraum - entlang der Rathausstraße durchgehend beidseitig im Straßenseitenraum

etabliert – sukzessive reduziert wird. Im Rahmen der Parkraumerhebung wurde jedoch eine sehr hohe Parkraumnachfrage festgestellt, weshalb nur ein stetiger Ausbau des privaten (ggf. nutzerfinanzierten) Parkraumangebots eine Reduzierung des öffentlichen Parkraums ermöglichen wird. Erst wenn der (v. a. durch die Bewohner verursachten) Parkraumbedarf durch privaten Parkraum gedeckt wird, kann daher eine Umgestaltung der Rathausstraße erfolgen. Eine mögliche Querschnittsänderung der Rathausstraße ist daher eine eher langfristige Maßnahme (vgl. Tabelle 7-7), während eine Lösung der Stellplatzproblematik mittelfristig anzustreben ist (vgl. Tabelle 7-8). Hierzu sollte zeitnah eine Untersuchung erfolgen, welche die verschiedenen Möglichkeiten zum Ausbau des privaten Parkraums im näheren Umfeld aufzeigt und bewertet. Dies kann beispielsweise die Errichtung eines Quartiersparkhauses, der Bau einer Tiefgarage oder eine Kooperation mit dem über eigenen Parkraum verfügenden Einzelhandel (NETTO-Lebensmittelmarkt) umfassen. Sobald eine Vorzugslösung gefunden ist, gilt es diese zügig umzusetzen, um eine Neuorganisation des öffentlichen Parkraums sowie eine Umgestaltung der Rathausstraße zu ermöglichen.

Tabelle 7-7 Maßnahmenpriorisierung | Rathausstraße

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Rathausstraße				
Neuorganisation des öffentlichen Parkraumangebots (Konzeptentwicklung)	MIV (ruhender Verkehr)	hoch	langfristig	€-€€
Querschnittsänderung im Abschnitt zwischen Koburger Straße und Ring, verschiedene Varianten denkbar	FV / RV / MIV	hoch	langfristig	€€€

Tabelle 7-8 Maßnahmenpriorisierung | Sonnesiedlung / Rosa-Luxemburg-Straße

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Wohngebiet Sonnesiedlung / Rosa-Luxemburg-Straße				
Prüfung eines Parkhauses / Tiefgarage zur Deckung der Parkraumnachfrage in den Bestandsquartieren	MIV (ruhender Verkehr)	hoch	kurzfristig	€
Ausbau des privaten Parkraumangebots für Anwohner	MIV (ruhender Verkehr)	hoch	mittelfristig	€€€

Im Bereich des **Knotenpunkts Rathausstraße / Ring** als Verknüpfung zwischen der westlichen Rathausstraße sowie der »Neuen Mitte« ist eine grundhafte Sanierung der Verkehrsanlagen unter Schaffung von sicheren Querungsstellen sowie einer städtebaulichen Aufwertung erforderlich (vgl. Tabelle 7-9). Da hierfür bereits im Rahmen der »Neuen Mitte« Planungen entwickelt wurden, ist die Umgestaltung des Knotenpunkts zügig umzusetzen.

Tabelle 7-9 Maßnahmenpriorisierung | Knotenpunkt Rathausstraße / Ring

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Knotenpunkt Rathausstraße / Ring				
Grundlegende Umgestaltung, städtebauliche Aufwertung	-	hoch	kurzfristig	€-€€
Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten	Fußverkehr	hoch	kurzfristig	€

Der Straßenzug Ring / August-Bebel-Straße ist derzeit nicht in einem zweckmäßigen Zustand; dies gilt sowohl für die Fahrbahn- als auch für die Gehwegoberflächen. Eine grundhafte Sanierung des Straßenzugs bei Entfernung der nicht mehr benötigten Gleisanlagen ist mittelfristig anzustreben, zudem ist der Querschnitt des Straßenzugs in Hinblick auf die abschnittsweise zu schmalen Gehwege zu überprüfen (vgl. Tabelle 7-10). Eine Sanierung der verkehrlichen Anlagen kann ggf. auch in Zusammenhang mit einer im Leitbild 2030 vorgesehenen städtebaulichen Aufwertung des Theodor-Körner-Platzes erfolgen.

Tabelle 7-10 Maßnahmenpriorisierung | Ring / August-Bebel-Straße

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Ring / August-Bebel-Straße				
Entfernung der alten Gleisanlagen	ÖPNV	hoch	mittelfristig	€€€
Sanierung der Fahrbahnoberfläche	MIV	hoch	mittelfristig	€€€
Punktuelle Verbreiterung der Gehwege, Verbesserung der Wegequalität	Fußverkehr	hoch	mittelfristig	€€

7.3 Räumlicher Schwerpunkt III | Zöbigerstraße / Städtelner Straße

Im Ortsteil **Zöbiger** ergibt sich Handlungsbedarf insbesondere im Bereich der **Zöbigerstraße** aufgrund des dortigen Engstellenbereichs. Eine Verkehrsuntersuchung sollte zeitnah klären, welche der denkbaren Möglichkeiten zur Neuordnung des Verkehrs dort vorzuziehen ist (vgl. Tabelle 7-11). Anschließend kann eine Umsetzung der Vorzugsvariante erfolgen.

Tabelle 7-11 Maßnahmenpriorisierung | Zöbigerstraße, Bereich Zöbiger

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Zöbigerstraße Bereich Zöbiger				
Querschnittsänderung im Engstellenbereich, verschiedene Varianten denkbar, Verkehrsuntersuchung (VU) sinnvoll - Einbahnstraßenregelung - Verlegung des Radverkehrs in die südliche Parallelstraße (Entflechtung der Verkehrsströme) - "Shared Space"	FV / RV / MIV	hoch	kurzfristig (VU) / mittelfristig	€-€€

Entlang der **Zöbigerstraße** sind mittelfristig im **Abschnitt zwischen Fliederweg und Hermann-Müller-Straße** die Netzlücken für den Fuß- und Radverkehr zu schließen. Damit verbunden ist auch die Einrichtung einer gesicherten Quermöglichkeit im Zuge der neuen Bushaltestelle »Schule«, um die Verkehrssicherheit für die ÖPNV-Nutzer zu erhöhen (vgl. Tabelle 7-12).

Tabelle 7-12 Maßnahmenpriorisierung | Zöbigerstraße, Abschnitt Fliederweg - Hermann-Müller-Straße

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Zöbiger Straße Abschnitt Fliederweg - Hermann-Müller-Straße				
Beidseitige Fuß- und Radverkehrsanlagen	FV / RV	hoch	mittelfristig	€€
Gesicherte Quermöglichkeit im Zuge der neuen Bushaltestelle "Schule"	Fußverkehr	mittel	mittelfristig	€

Im südlichen Abschnitt der **Städtelner Straße** gibt es lediglich kleinere Defizite den Fuß- und Radverkehr betreffend. Zwar erlauben die geringen Verkehrsmengen eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, aufgrund des großzügigen Straßenraums ist eine Einrichtung von Schutzstreifen jedoch ohne Einschränkungen von anderen Verkehrsteilnehmern möglich. Zudem sind die Defizite der Gehwege hinsichtlich der Wegequalität sowie der widersprüchlichen verkehrrechtlichen Anordnung mittelfristig zu beheben (vgl. Tabelle 7-13).

Tabelle 7-13 Maßnahmenpriorisierung | Städtelner Straße

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Städtelner Straße				
Beseitigung der Gehwegdefizite (Wegequalität, Markierung)	Fußverkehr	mittel	mittelfristig	€€
Beidseitige Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen)	Radverkehr	mittel	kurzfristig	€

Die **Zöbigerstraße im Bereich des Ortsteils Großstädeln** ist mittelfristig so zu gestalten, dass beidseitige Fuß- und Radverkehrsanlagen realisiert werden. Hierfür ist eine Querschnittsänderung notwendig; gleichzeitig sind die Gehwege in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Weitere kleinere, zu behobende Defizite betreffen den Zugang zum S-Bahn-Haltepunkt »Markkleeberg-Großstädeln«: Eine Beschilderung des Haltepunkts auf der Westseite ist kurzfristig realisierbar. Zudem ist zu prüfen, ob auf der Westseite eine sichere Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer realisiert werden sollte, um den auf der Nordseite befindlichen Bahnsteigzugang zu erreichen (vgl. Tabelle 7-14).

Tabelle 7-14 Maßnahmenpriorisierung | Zöbigerstraße, Bereich Großstädteln

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Zöbigerstraße Bereich Großstädteln				
Beidseitige Fuß- und Radverkehrsanlagen (Querschnittsänderung)	FV / RV	hoch	mittelfristig	€€
Sichere Zugangsmöglichkeit zum S-Bahn-Haltepunkt Markkleeberg-Großstädteln: Prüfung einer zusätzlichen Querungsstelle (Westseite)	Fußverkehr	niedrig (optional)	mittelfristig	€
Beschilderung des S-Bahn-Haltepunktes (Westseite)	ÖPNV	mittel	kurzfristig	€

7.4 Räumlicher Schwerpunkt IV | Bornaische Straße

Die **Bornaische Straße im Abschnitt zwischen Schillerplatz und der Stadtgrenze Leipzig** weist Defizite im Straßenquerschnitt auf, die langfristig zu beheben sind; dazu zählen insbesondere die fehlenden Radverkehrsanlagen (vgl. Tabelle 7-15). Hierfür ist eine Verkehrsuntersuchung zweckmäßig, welche die denkbaren Querschnittsvarianten ausgearbeitet, gegenüberstellt und bewertet. Zudem ist die ÖPNV-Haltestelle »Virchowstraße« nicht in einem zeitgemäßen Zustand; gleichzeitig fehlt eine adäquate Querungshilfe über die Lindenstraße entlang der Bornaischen Straße. Beide Defizite sind unabhängig von der Straßenraumgestaltung der Bornaischen Straße mittelfristig zu beheben.

Tabelle 7-15 Maßnahmenpriorisierung | Bornaische Straße (nördlich Schillerplatz)

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Bornaische Straße (nördlich Schillerplatz)				
Sichere Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt Lindenstraße / Bornaische Straße	Fußverkehr	mittel	mittelfristig	€
Querschnittsänderung der Bornaischen Straße, Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraums, Realisierung von beidseitigen Radverkehrsanlagen, verschiedene Varianten denkbar (VU)	FV / RV / MIV	hoch	kurzfristig (VU) / langfristige	€€€
Haltestelle "Virchowstraße": Sanierung & Verbesserung der Ausstattung	ÖPNV	hoch	mittelfristig	€€

Der **Schillerplatz** ist sowohl verkehrlich als auch städtebaulich in einem verbesserungswürdigen Zustand. Insofern ist die Ausarbeitung eines Gesamtkonzeptes zur Neugestaltung des Platzes unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange zielführend. Langfristig ist eine Verbesserung der Straßen- und Wegequalität, die Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten, der Umbau der ÖPNV-Haltestelle inkl. der Sanierung der Wendeschleife sowie eine grundsätzliche Überarbeitung der Wegweisung und Beschilderung für Fußgänger und Radfahrer notwendig. Flankiert werden kann dies von der Einrichtung von zweckmäßigen Mobilitätsdienstleistungen für den Radverkehr, z. B.

um multimodale Wegeketten (ÖPNV-Radverkehr durch Bikesharing-Station) zu ermöglichen (vgl. Tabelle 7-16). Die Wegweisung ist wiederum in ein gesamtstädtisches Konzept einzubetten.

Tabelle 7-16 Maßnahmenpriorisierung | Schillerplatz

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Schillerplatz				
Ausarbeitung eines Gesamtkonzepts zur städtebaulichen Aufwertung (inkl. Teilkonzeption "Verkehr")	-	hoch	kurzfristig	€-€€
Verbesserung der Straßen- und Wegequalität	FV / RV / MIV / ÖPNV	hoch	langfristig	€€€
Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten	Fußverkehr	hoch	langfristig	€
Umbau der ÖPNV-Haltestelle	ÖPNV	hoch	langfristig	€€
Grundsätzliche Überarbeitung des vorhandenen Informationsangebotes (Wegweisung / Beschilderung)	FV / RV	hoch	langfristig	€
Einrichtung von zweckmäßigen RV-Mobilitätsdienstleistungen, z. B. einer Bikesharing-Station	Radverkehr	mittel	langfristig	€

Die **Seenallee** hat vor allem für den MIV als Verbindungsstraße zwischen der B 2 und Markkleeberg-Ost eine wichtige Funktion. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse kann eine angemessene Bemessung separater Fuß- und Radverkehrsanlagen zulasten des MIV nicht erfolgen. Daher ist es sinnvoll, die Radverkehrsströme nördlich und südlich der Seenallee zu leiten, was durch eine entsprechende Wegweisung, einer baulichen Anpassung der bereits vorhandenen Mittelinsel am Auenplatz sowie optional der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Kirchstraße mit geringem Aufwand verwirklicht werden kann (vgl. Tabelle 7-17). Um eine kontinuierliche Wegeführung zu ermöglichen, ist langfristig jedoch auch die Umsetzung der bereits angesprochenen Maßnahmen am Schillerplatz erforderlich, um eine sichere Fuß- und Radwegeroute zwischen Markkleeberg-Mitte und Schillerplatz zu gewährleisten.

Tabelle 7-17 Maßnahmenpriorisierung | Seenallee

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Seenallee				
Führung des Radverkehrs über Robert-Koch-Straße / Kirchstraße (infolge des geringen Querschnitts der Seenallee zwischen Kirchstraße und Bornaischen Straße)	Radverkehr	mittel	mittelfristig	€
Bauliche Anpassung der Querungsmöglichkeit am Auenplatz, Führung der Kirchstraße als Fahrradstraße, entsprechende Wegweisung	FV / RV	mittel	mittelfristig	€

Die bauliche Situation am **Knotenpunkt Wachauer Straße / Bornaische Straße** gestaltet sich aufgrund der beengten Platzverhältnisse schwierig. Da die wesentlichen Defizite hinsichtlich der

Verkehrssicherheit durch die Anlage zweier Mittelinseln bereits behoben wurde, eine großzügigere Bemessung der Fußverkehrsanlagen insbesondere im südwestliche Knotenpunktbereich jedoch nicht ohne Weiteres möglich ist, sind die Defizite unter Beibehaltung der derzeitigen Verkehrssituation nicht zu beheben. Die verkehrliche Erschließung der Seepromenade ist bereits weitgehend abgeschlossen; Verbesserungen für den Radverkehr sind jedoch durch verschiedene Maßnahmen anzustreben (vgl. Tabelle 7-18).

Tabelle 7-18 Maßnahmenpriorisierung | Wachauer Straße / Seepromenade

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Wachauer Straße / Seepromenade				
Städtebauliche Aufwertung Wachauer Straße / Parkplatz See (B-Plan "Seepromenade)	-	hoch	langfristig	-
Einrichtung von zweckmäßige Mobilitätsdienstleistungen für den Radverkehr: u. a. eBike-Ladestation, Luftpumpstation	Radverkehr	mittel	mittelfristig	€
Verbesserung der Wegweisung und Beschilderung (Radfahrer)	Radverkehr	hoch	mittelfristig	€
Ausbau der Kapazitäten vorhandener Radabstellanlagen	Radverkehr	hoch	mittelfristig	€€

7.5 Räumlicher Schwerpunkt V | Wachau / Auenhain

Die **Markkleeberger Straße** ist trotz des relativ geringen Verkehrsaufkommens infolge der beengten Platzverhältnisse ein neuralgischer Punkt im Verkehrsnetz. Um die Verkehrssicherheit in den schlecht einsehbaren Kurven zu erhöhen und die Lärmbetroffenheit zu senken, ist die abschnittsweise Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eine zweckmäßige und kurzfristig durchsetzbare Maßnahme (vgl. Tabelle 7-19). Dadurch wird auch die Führung des Radverkehrs in Ost-West-Richtung im Mischverkehr ermöglicht. Zudem sollte langfristig ein gemeinsamer Fuß- und Radweg auf der Südseite der Markkleeberger Straße zwischen Crostewitzer Straße und Am Ellrich errichtet werden, um die Netzlücke im Ost-West-Verkehr zu schließen. Hierbei ist die Erschließung des ggf. zu realisierenden, südlich anschließenden Wohnquartiers zu beachten.

Tabelle 7-19 Maßnahmenpriorisierung | Markkleeberger Straße

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Markkleeberger Straße				
Einführung "Tempo 30" (Erhöhung der Verkehrssicherheit, Senkung der Lärmbetroffenheit)	RV / MIV	hoch	kurzfristig	€
Realisierung eines einseitigen Fuß- und Radwegs auf der Südseite des Abschnittes zwischen Crostewitzer Straße und Am Ellrich (Schließung einer Netzlücke)	FV / RV	mittel	langfristig	€€
Schaffung einer sicheren Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer (z.B. mit Anlage einer Mittellinsel) in Höhe des Südwegs	FV / RV	hoch	mittelfristig	€€

Ein Teil des **touristischen Radverkehrs zwischen Leipzig und dem Markkleeberger See** wird über eine ausgewiesene Radroute durch Wachau abgewickelt, wobei diese im Ortskern die Markkleeberger Straße nutzt. Infolge der schlechten Sichtverhältnisse in den Knotenpunktbereichen (u. a. Markkleeberger Straße / Dösener Weg) sowie des erhöhten Radverkehrsaufkommens während der Sommermonate ist eine **alternative Radverkehrsführung** anzustreben. Durch die Führung über den Straßenzug An der Hohle - Südweg lassen sich die sensiblen Bereiche im Ortskern umgehen. Hierfür ist jedoch die Sanierung der Wege entlang der neuen Route zu empfehlen sowie eine Aktualisierung der Wegweisung erforderlich (vgl. Tabelle 7-20-20). Eine sichere Querungsstelle über die Markkleeberger Straße in Höhe des Südwegs erhöht zudem die Verkehrssicherheit (vgl. Tabelle 7-189).

Tabelle 7-20 Maßnahmenpriorisierung | Radverkehrswegweisung Leipzig - Markkleeberger See

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Radverkehrswegweisung Leipzig - Markkleeberger See				
Führung des Radverkehrs über An der Hohle und Südweg: Aktualisierung der Wegweisung / Sanierung des Wohnwegs An der Hohle	Radverkehr	mittel	kurzfristig (Wegweisung)	€ / €€

Eine hohe Priorität ist der Schließung von Netzlücken im Fuß- und Radverkehr einzuräumen; dies betrifft sowohl die **Bornaer Chaussee** als auch die **Liebertwolkwitzer Straße** auf Markkleeberger Stadtgebiet. Hier sind jeweils gemeinsame Fuß- und Radwege zu errichten, um neue Wegeverbindungen in die Leipziger Ortsteile Liebertwolkwitz, Meusdorf und Probstheida zu schaffen (vgl. Tabelle 7-21). Gegebenenfalls erfordert die Erschließung zusätzlicher Gewerbeflächen östlich der Bornaer Chaussee langfristig die beidseitige Anlage von Fuß- und Radwegen.

Tabelle 7-21 Maßnahmenpriorisierung | Bornaer Chaussee | Liebertwolkwitzer Straße

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Bornaer Chaussee Liebertwolkwitzer Straße				
Schließung von Netzlücken: Realisierung von einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radverkehrswegen zwischen Wachau und Liebertwolkwitz (in Planung) sowie entlang der Bornaer Chaussee Richtung Leipzig	FV / RV	hoch	mittelfristig	€€
Ggf. beidseitiger gemeinsamer Fuß- und Radweg entlang der Bornaer Chaussee nördlich Wachau (im Falle der Erweiterung des Gewerbeparks)	FV / RV	gering (optional)	langfristig	€€

Auch im Ortsteil Auenhain stellt die mittelfristige Schließung von Netzlücken bei den Fuß- und Radverkehrsanlagen die Maßnahme mit der höchsten Priorität dar. In diesem Zusammenhang sind auch punktuelle Anpassungen der bestehenden straßenbegleitenden Wege entlang der Bornaer Chaussee aufgrund der derzeitigen zu schmalen Bemessung erforderlich. Zudem ist der Bau einer sicheren Querungsstelle zwischen den beiden Bushaltestellen in Auenhain anzustreben (vgl. Tabelle 7-22). Des Weiteren ist im Zuge der Fertigstellung der Ortsdurchfahrt Güldengossa die direkte Route Richtung Störmthal sowie zur Anschlussstelle »Leipzig-Südost« der BAB A 38 wieder befahrbar. Hier ist Rahmen einer Querschnittserhebung zu quantifizieren, in welchem Maße dies zu einer Erhöhung des DTV_w auf der Bornaer Chaussee geführt hat.

Tabelle 7-22 Maßnahmenpriorisierung | Bornaer Chaussee, Auenhain

Maßnahmen	Verkehrsträger	Priorität	Zeithorizont	Kosten
Bornaer Chaussee Auenhain				
Durchgehende Fuß- und Radverkehrsanlagen	FV / RV	hoch	mittelfristig	€€€
Verbreiterung der abschnittsweise zu schmalen Fußwege	Fußverkehr	mittel	langfristig	€€
Verbesserung der Wegweisung für Radfahrer (zum See / Richtung Stadtzentrum)	Radverkehr	mittel	mittelfristig	€
Querschnittserhebung auf der Bornaer Chaussee	MIV	hoch	kurzfristig	€
Schaffung einer sicheren Querungsstelle (z.B. mit Anlage einer Mittelinsel) zwischen den beiden Bushaltestellen	Fußverkehr	hoch	mittelfristig	€€

7.6 Weiterführende Handlungsempfehlungen

Im Folgenden werden die konkreten Handlungsempfehlungen für die Stadt Markkleeberg aufgelistet, welche sich aus den allgemeinen Handlungsschwerpunkten (vgl. Kapitel 5.1), der Klassifizierung der Maßnahmen aus den räumlichen Schwerpunkten (vgl. Kapitel 7.1-Kapitel 7.5) sowie unter Vorwegnahme der umzusetzenden Maßnahmen des 2017 erarbeiteten Lärmaktionsplans (vgl. Kapitel 8) ergeben. Sie sind in der nachfolgenden Abbildung 7-1 grafisch dargestellt.



Abbildung 7-1 Weiterführende Handlungsempfehlungen des VEP

7.6.1 Koordination möglicher verkehrlicher Maßnahmen mit der Stadt Leipzig

Aufgrund der engen verkehrlichen Verzahnung Markkleebergs mit dem unmittelbar nördlich angrenzenden Stadtgebiet Leipzig, aber auch infolge der Baulastträgerschaft Leipzigs für den Abschnitt der Koberger Straße zwischen Stadtgrenze und Energiestraße, ist eine enge Zusammenarbeit der zuständigen Verwaltungen notwendig. Dies betrifft sowohl die Information bei Baumaßnahmen, welche die jeweils andere Kommune tangieren, als auch die grundlegende Koordination und Kooperation bei die Stadtgrenze überschreitenden Verkehrsprojekten. Insbesondere betrifft dies die folgenden Projekte:

Radschnellweg Markkleeberg – Leipzig

Im Freizeitverkehr spielt der Radverkehr auf Markkleeberger Stadtgebiet bereits eine wichtige Rolle; im Alltagsverkehr besteht jedoch noch erhebliches Steigerungspotential. Dies gilt nicht nur für Wege innerhalb Markkleebergs, sondern vor allem für die Pendlerstrecken in benachbarte Kommunen. Leipzig stellt für Markkleeberger Arbeitnehmer das wichtigste Pendlerziel dar; die Entfernung von 7 - 8 km zwischen den Stadtzentren ist auch für tägliche Berufspendler per Fahrrad gut zu bewältigen. Um den Modal Split Anteil des Radverkehrs von Berufspendlern zu erhöhen, gilt es, Radfahren als nachhaltige, kostengünstige und attraktive Alternative zu positionieren. Hierfür sind nicht nur allgemein attraktive und direkte Wegeverbindungen erforderlich, sondern auch die Senkung der Reisezeiten durch die Erhöhung der durchschnittlichen Geschwindigkeit. Dies ist am besten durch den Bau eines Radschnellwegs zu bewerkstelligen. **Die Konzepterstellung zur Realisierung eines Radschnellwegs zwischen Markkleeberg und Leipzig**, in Abstimmung mit den zuständigen

Behörden der Stadt Leipzig, **besitzt daher eine hohe Priorität.** Von der finalen Trassenführung eines solchen Radschnellwegs ist auch die Umsetzung weiterer Maßnahmen abhängig, so z. B. der Querschnitt einer sanierten Koburger Straße im nördlichen Stadtgebiet sowie die Anbindung bzw. sinnvolle Weiterführung des Radschnellwegs im Markkleeberger Stadtgebiet.

Sanierung und Querschnittsänderungen auf der Koburger Straße (Abschnitte Stadtgrenze – Breitscheidstraße / Breitscheidstraße – Ziegeleiweg)

Die Sanierung der Koburger Straße im Abschnitt nördlich der Breitscheidstraße sowie die bereits skizzierten Querschnittsänderungen auf beiden Abschnitten ist Aufgabe der Stadt Leipzig, welche für diese Abschnitte die Baulastträgerschaft besitzt. Insofern ist seitens der Stadt Markkleeberg darauf hinzuwirken, dass mittelfristig entsprechende Planungen von den entsprechenden Behörden der Stadt Leipzig vorangetrieben werden, um u. a. beidseitige und durchgängige Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie eine Entfernung der Straßenbahngleise zu ermöglichen. Gleiches gilt für die Umsetzung der Maßnahme des Lärmaktionsplans im Abschnitt zwischen Breitscheidstraße und Energiestraße, die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.

Verkehrliche Folgen der Verkehrsentwicklung auf der Bundesstraße 2

Durch die Fertigstellung der BAB A 72 wird eine Erhöhung der Verkehrsmengen auf der B 2 um ca. 11.500 - 12.500 Kfz/24h auf Markkleeberger Stadtgebiet bis zur Stadtgrenze Leipzig prognostiziert. Während dies auf das übergeordnete Straßennetz Markkleebergs selbst keine direkten Auswirkungen haben wird, steht die Frage im Raum, inwiefern das Straßennetz im Leipziger Stadtgebiet diesen zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann. Ist dies nicht in Gänze der Fall, besteht die grundsätzliche Gefahr, dass sich insbesondere in den morgendlichen Spitzenstunden ein potenzieller Rückstau bis auf Markkleeberger Stadtgebiet erstreckt. Um diese Gefahr zu minimieren, ist eine grundsätzliche Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Stadt Leipzig erforderlich. Hierbei ist sowohl die Frage zu stellen, welche Maßnahmen die Stadt Leipzig ergreift, um zukünftig den zusätzlichen Verkehr der B 2 im Stadtgebiet abzuwickeln sowie welche Möglichkeiten bestehen, um Auswirkungen auf die B 2 und die Koburger Straße auf Markkleeberger Stadtgebiet zu vermeiden.

7.6.2 Parkraumkonzept Markkleeberg-Mitte (Rathausstraße)

Im Rahmen der Parkraumerhebung im Umfeld der Rathausstraße wurde festgestellt, dass die Parkraumnachfrage das vorhandene Stellplatzangebot übersteigt. Um die Parkraumnachfrage für Anwohner und Besucher mittelfristig decken zu können, **ist ein Konzept notwendig, in welchem die möglichen Maßnahmen zum Ausbau des Parkraumangebots geprüft werden und eine Vorzugsvariante ausgearbeitet wird.** Eine Neuorganisation des Parkraumangebots ist auch

Voraussetzung für eine stadtverträgliche Umgestaltung der Rathausstraße im Sinne des Leitbilds 2030 und sollte daher priorisiert verfolgt werden.

7.6.3 Schulwegekonzept Markkleeberg

Die Analyse der Infrastruktur des Fußverkehrs im Umfeld der Grundschulen sowie Besichtigungen vor Ort brachten zum einen bauliche Mängel zutage. Zum anderen wurden aber vor allem zahlreiche Defizite im Verhalten von Eltern und Schülern bei der sicheren Benutzung der Schulwege festgestellt sowie die allgemeine Tendenz beobachtet, das eigene Kind vermehrt mittels Pkw bis zur Schule zu bringen (»Eltern-Taxi«), was grundsätzlich weder aus verkehrlicher noch aus pädagogischer Sicht wünschenswert ist. Ähnliche Probleme ist bei den weiterführenden Schulen zu vermuten, deren Umfeld im Rahmen des VEP nicht untersucht worden ist.

Aus diesen Gründen wird empfohlen, **ein ganzheitliches und auf alle Schulen im Markkleeberger Stadtgebiet bezogenes Schulwegekonzept zu erarbeiten, welches in Kooperation mit den Schulen, vor allem aber gemeinsam mit Eltern und Schülern entwickelt wird.** Aus bisherigen Erfahrungen zeigt sich, dass die gemeinsame Konzeptentwicklung die Akzeptanz zur Einhaltung von Verkehrsregeln auf dem Schulweg sowie die regelmäßige Nutzung der empfohlenen Routen erhöht und somit zur Schulwegesicherheit erheblich beiträgt. Ein erstmalig erstelltes Konzept sollte in regelmäßigen Abständen evaluiert werden; zudem sind effektive Mechanismen zu entwickeln, um die Eltern zukünftiger Schülergenerationen bereits zur Einschulung für das Thema zu sensibilisieren.

7.6.4 Radverkehrskonzept Markkleeberg

Im VEP wurde bereits eine sehr ausführliche Bestandsanalyse für die Radverkehrsinfrastruktur durchgeführt sowie daraus konkrete Maßnahmen, z. B. zur Beseitigung von Netzlücken oder Defiziten bei bestehenden Radverkehrsanlagen, abgeleitet. Nichtsdestotrotz stellt der VEP nur eine übergeordnete Rahmenplanung dar, so dass zahlreiche Aspekte nicht in der notwendigen Detailtiefe behandelt werden können. Aus diesem Grund ist die **Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts sinnvoll, welches – aufbauend auf den Erkenntnissen des vorliegenden VEP – u. a. die folgenden Handlungsfelder konkretisiert:**

- Ausarbeitung eines innerstädtischen Radroutennetzes für den Alltagsverkehr
 - Erstellung eines Vorzugsnetzes (aufbauend auf den infrastrukturellen Verbesserungen des VEP)
 - Prüfung der bestehenden Wegweisung und vorhandenen Informationsangebote (z. B. Infotafeln), standortgenaue Defizitanalyse (u. a. Aktualität der Angaben, lückenlose Streckenführung, Lesbarkeit und Nutzerfreundlichkeit)

- Ausarbeitung einer abgestimmten Wegweisungssystems (Standorte, Inhalte der Beschilderung, gestalterische Empfehlungen)
- Ausarbeitung eines innerstädtischen Radroutennetzes für den Freizeitverkehr
 - Überprüfung des vorhandenen Vorzugsnetzes (Radwanderwege, aufbauend auf den infrastrukturellen Verbesserungen des VEP)
 - Prüfung der bestehenden Wegweisung und vorhandenen Informationsangebote (z. B. Infotafeln), standortgenaue Defizitanalyse (u. a. Aktualität der Angaben, lückenlose Streckenführung, Lesbarkeit und Nutzerfreundlichkeit)
 - Ausarbeitung eines abgestimmten Wegweisungssystems (Standorte und Inhalte der Beschilderung, gestalterische Empfehlungen)
- Radabstellanlagen
 - Bestandsanalyse aller bestehenden Abstellanlagen im öffentlichen Raum: quantitativ (Stellplatzanzahl) und qualitativ (Stellplatzart, Ausstattung)
 - Erhebung der Stellplatzauslastung
 - Aufzeigen von zusätzlichem Stellplatzbedarf; ggf. Benennen zusätzlicher Standorte
 - Standortspezifische Verbesserungsvorschläge zur qualitativen Ausstattung von vorhandenen Stellplatzanlagen
- Flankierende Mobilitätsangebote im Radverkehr
 - Aufzeigen von möglichen Mobilitätsangeboten (u. a. Bikesharing, Lastenräder, e-Infrastruktur für eBikes / Pedelecs) und Bewerten der konkreten Nutzungspotentiale für die Stadt Markkleeberg (aufbauend auf den bereits vorhandenen Erkenntnissen des VEP)
 - Empfehlungen zu Umfang und Standorten möglicher Mobilitätsangebote, grobe Kostenkalkulation (Investitions- & Betriebskosten)
- Informationsangebot zum Radverkehr
 - Analyse des bestehenden (analogen / digitalen) Informationsangebots der Stadt Markkleeberg / des Landkreises / nicht-staatlicher Institutionen zum Radverkehr im Markkleeberger Stadtgebiet
 - Handlungsempfehlungen, z. B. Aufbau einer kommunalen Online-Plattform zum Thema Radverkehr in Markkleeberg (u. .a. mit Routenplaner, Tourenvorschlägen, relevanten Freizeit- und Alltagszielen, interaktive Karte mit Standorten von Ladestationen, Infotafeln, Fahrradgeschäften)

7.6.5 Verkehrsuntersuchung »Schillerplatz / Bornaische Straße«

Der Schillerplatz in Markkleeberg-Ost sowie das nähere Umfeld (Seenallee, Bornaische Straße zwischen Stadtgrenze und Markkleeberger See) stellen neuralgische Punkte im Verkehrsnetz

Markkleebergs dar. Zum ist die städtebauliche und verkehrliche Situation am Schillerplatz selbst nicht zufriedenstellend, zum anderen ergeben sich Defizite hinsichtlich der Radverkehrsführung, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, der ÖPNV-Haltestellen sowie des Querschnittgestaltung im nördlichen Abschnitt der Bornaischen Straße. Gleichzeitig weist die im unmittelbaren Umfeld einmündende Seenallee eine Verkehrsmenge von mehr als 10.000 Kfz/24 h im DTV_w auf, die Belange der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßenbahnlinie 11 sind zu berücksichtigen, ebenso die Radverkehrsführung der überregionalen Radverkehrsrouten im Freizeitverkehr. Aus diesem Grunde wurde dieser Bereich bereits als räumlicher Handlungsschwerpunkt im vorliegenden VEP definiert.

Um vor dem Hintergrund der aufgezählten Defizite und Belange eine ganzheitliche Planung unter Berücksichtigung aller Aspekte und konkurrierenden Nutzungsansprüche zu gewährleisten, ist für den genannten Bereich eine vertiefende verkehrliche Untersuchung »Schillerplatz / Bornaische Straße« empfehlenswert, welche die städtebaulichen Planungen für den Schillerplatz ebenso wie die verkehrlichen Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt.

7.6.6 Verkehrsuntersuchung »Seenallee / B 2«

Die Seenallee fungiert auf nahezu ihrer gesamten Länge zwischen Koburger Straße und Bornaische Straße als anbaufreie Hauptverkehrsstraße, welche die Ortsteile Markkleeberg-Mitte, Zöbiger, Großstädeln und Markkleeberg-Ost an die B 2 anbindet. Mit Ausnahme des ca. 300 m langen Abschnitts zwischen Hauptstraße und B 2 liegen die Verkehrsbelastungen im Bereich zwischen 7.000 und 12.000 Kfz/24h und somit deutlich unterhalb ihrer Kapazitätsgrenze. Der Abschnitt zwischen Hauptstraße und B 2 weist höhere Verkehrsbelastungen auf, kann jedoch auch perspektivisch die prognostizierte Verkehrsmenge im Untersuchungszeitraum bis 2030 aufnehmen. Während die grundsätzliche Kapazität der Seenallee also auch zukünftig ausreichend ist, erweisen sich die geringen Knotenpunktabstände der lichtsignalisierten Knotenpunkte sowie die erheblichen Verkehrsmengen der abbiegenden Verkehrsströme bereits im Bestand als für den Verkehrsfluss problematisch.

Aus diesem Grund ist die Durchführung einer vertiefenden Verkehrsuntersuchung anzustreben, bei der die Leistungsfähigkeiten der drei Knotenpunkte entlang der Seenallee zwischen Hauptstraße und B 2 im Bestand untersucht und im Hinblick auf die zukünftigen Verkehrsströme hin geprüft werden. Mögliche Verbesserungen hinsichtlich der Signalzeitenpläne, der Koordinierung der Lichtsignalanlagen sowie punktuelle bauliche Anpassungen an den Knotenpunkten, z. B. in Form von zusätzlichen oder angepassten Abbiegefahrstreifen, sollten dabei die primäre Zielsetzung darstellen.

7.6.7 Verkehrsuntersuchung »Zöbigerstraße«

Die Zöbigerstraße weist im Abschnitt zwischen Koburger Straße sowie in Höhe des Mittelwegs eine bauliche Engstelle auf. Da infolge der dichten Bebauung keine Verbreiterung des Straßenquerschnitts möglich ist, sind der baulichen Anpassung an dieser Stelle enge Grenzen gesetzt. Die Einhaltung der regelkonformen Mindestmaße für Fußgänger-, Radfahrer- und Straßenverkehrsanlagen ist nicht möglich.

Der vorliegende VEP hat im Rahmen des Handlungskonzepts zum räumlichen Schwerpunkt III bereits beispielhafte Lösungsvorschläge ermittelt, die verschiedene Ansätze einer alternativen Verkehrsführung widerspiegeln. **Im Rahmen einer vertiefenden Verkehrsuntersuchung gilt es nun, diese Ansätze bezüglich ihrer grundsätzlichen Machbarkeit zu prüfen, zu vertiefen, ggf. alternative Möglichkeiten aufzuzeigen und abschließend eine Vorzugsvariante zu entwickeln, welche die Verkehrssituation für alle Verkehrsträger nachhaltig verbessert.**

7.6.8 Umsetzung des Lärmaktionsplans | »Tempo 30« auf Hauptverkehrsstraßen

Die im parallel erarbeiteten Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung von Lärmbetroffenheit (vgl. nachfolgendes Kapitel 8) sind nicht nur aus Sicht von Lärmemissionen zweckmäßig. Die Maßnahmen zielen vor allem auf eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf ausgewählten Abschnitten im Hauptstraßennetz ab. Dies reduziert infolge der Verstetigung des Verkehrsflusses die Umweltbelastungen durch Schadstoffemissionen für die dortigen Anwohner; gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer erhöht. **Zudem sind die Maßnahmen durch die jeweiligen verkehrsrechtlichen Anordnungen verhältnismäßig preiswert und zeitnah umzusetzen, weshalb sich eine zügige Umsetzung aller im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen empfiehlt.**

8 Lärmaktionsplan

Für die Stadt Markkleeberg wurde ein Lärmaktionsplan der dritten Stufe gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie erarbeitet, um bestehende Lärmprobleme im Stadtgebiet zu analysieren und Maßnahmen zur Senkung der Anzahl der Betroffenen zu entwickeln. Grundlage bildet das Berechnungsmodell des Sächsischen Landesamts für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie aus der strategischen Lärmkartierung 2017 (vgl. Abbildung 8-1).

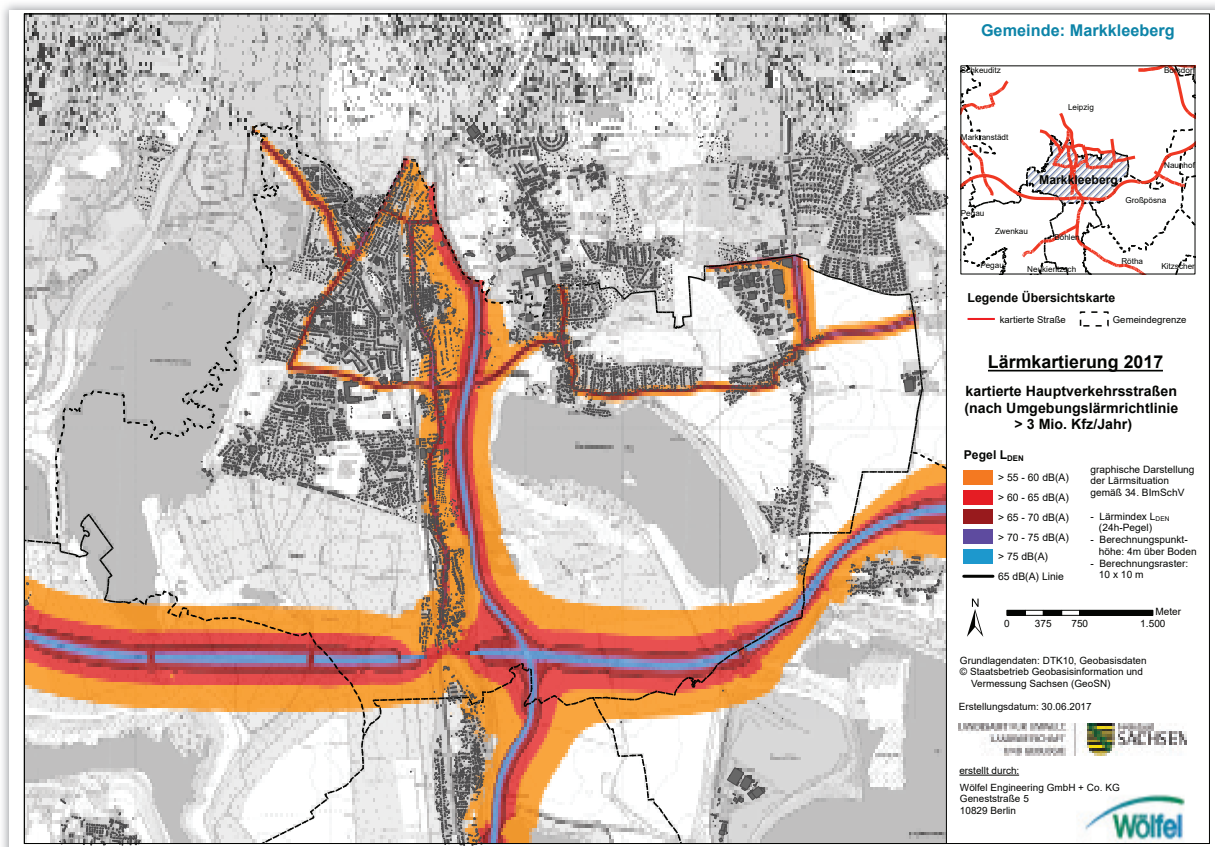


Abbildung 8-1 Lärmkartierung 2017 für die Stadt Markkleeberg | LfULG

Es erfolgte eine Betrachtung der auf Basis einer Hot-Spot-Analyse als Lärmquellen identifizierten Straßen. Diese sind die Koburger Straße, die Hauptstraße in Markkleeberg-Mitte sowie in den Ortsteilen Gaschwitz und Großstädteln, die Bornaische Straße in Markkleeberg-Ost und die Markkleeberger Straße im Ortsteil Wachau. Diese wurden als sogenannte Rechengebiete festgelegt (vgl. Abbildung 8-2). Nach einer Bestandsanalyse mit der Schätzung der über den Schwellenwerten von 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts betroffenen Einwohner erfolgten eine Betrachtung der Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit sowie eine umfassende Untersuchung möglicher Maßnahmen zur Lärminderung.

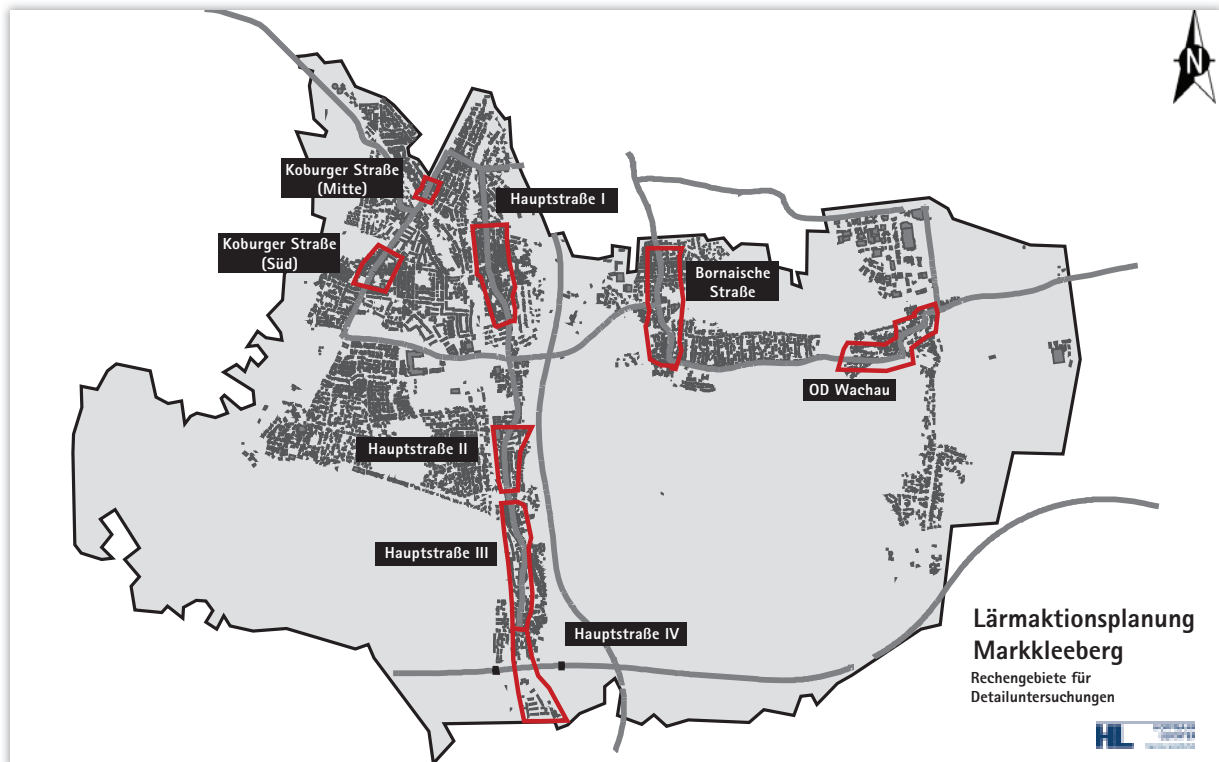


Abbildung 8-2 Rechengebiete des Lärmaktionsplans (Stufe 3) für die Stadt Markkleeberg

Die Ergebnisse der Maßnahmenbetrachtung zeigten, dass durch die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf »Tempo 30« ein nennenswerter Anteil der über den Schwellenwerten betroffenen Einwohner in den betrachteten Rechengebieten entlastet werden kann. Aufgrund der relativ großen Anzahl an Betroffenen sind diese Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung priorisiert umzusetzen. In der Bornaischen Straße wurde außerdem eine Veränderung des Straßenquerschnitts geprüft; die gewünschte Lärmreduzierung kann hierdurch jedoch nicht erzielt werden. Nichtsdestotrotz ist aufgrund von Mängeln in der Bemessung der Verkehrsanlagen sowie von straßenraumgestalterischen Defiziten eine Neuaufteilung des Straßenraums wünschenswert. In Markkleeberg sind die Straßen nahezu flächendeckend bereits in einem guten Zustand, weshalb eine weitere Verringerung der Betroffenheit durch die Wahl eines anderen Fahrbahnbelags nicht erreicht werden kann. Eine Reduzierung des Straßenlärms kann darüber hinaus vor allem durch die Verringerung der Verkehrsbelastungen ermöglicht werden; dies setzt die Vermeidung und Verlagerung von Verkehren zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes voraus. Eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV ist deshalb Leitziel des vorliegenden VEP; hier sind in Zukunft entsprechende Synergieeffekte möglich.

Eine Übersicht aller im Rahmen der Lärmaktionsplanung (Stufe 3) vorgeschlagener Maßnahmen für das Stadtgebiet Markkleeberg sind in der nachfolgenden Abbildung 8-3 enthalten.

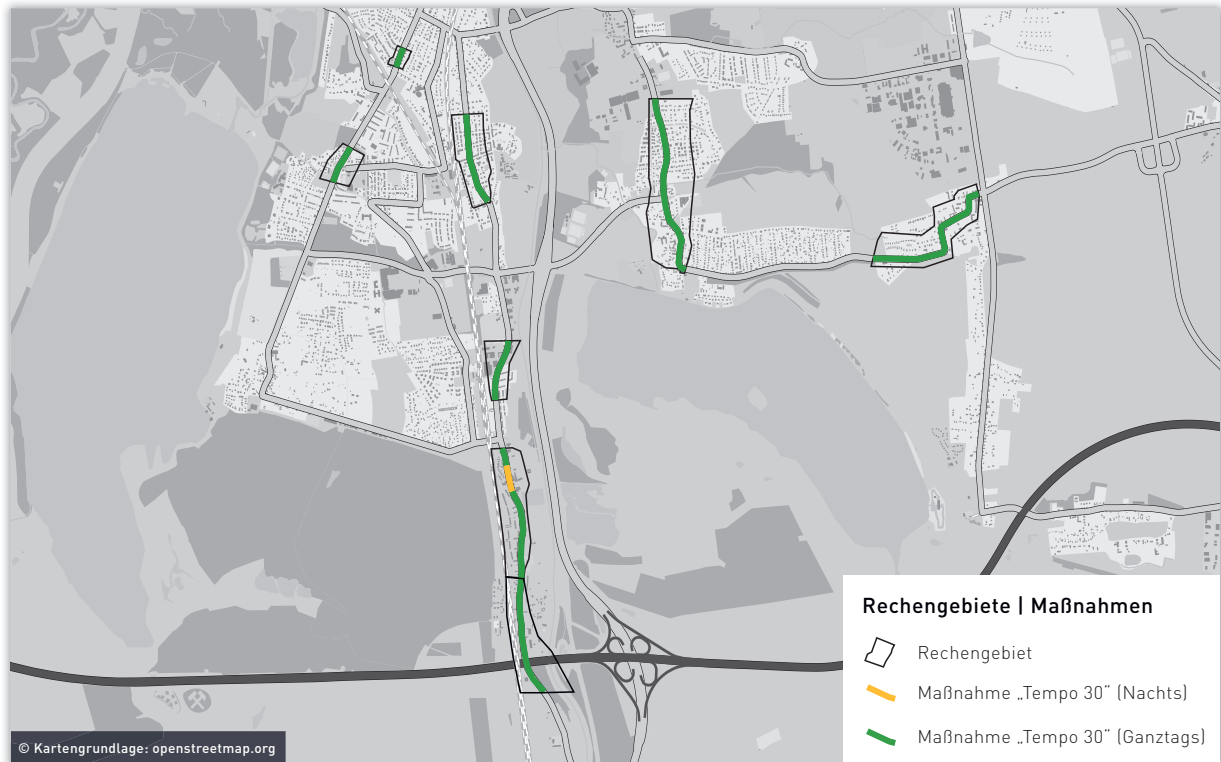


Abbildung 8-3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans (Stufe 3) der Stadt Markkleeberg

9 Evaluierung und Monitoring

Um die Umsetzung der im VEP erarbeiteten Ziele und Maßnahmen auch nach Abschluss des vorliegenden Berichts überprüfen zu können, ist die Erarbeitung eines Evaluierungs- und Monitoringkonzepts sinnvoll, auf dessen Basis die Dokumentation des Umsetzungsstandes in regelmäßigen Intervallen dokumentiert werden kann. Die FGSV hat in ihren »Hinweise[n] zur Verkehrsentwicklung« hierfür ein modellhaftes Ablaufschema skizziert, welches in der nachfolgenden Abbildung 9-1 dargestellt ist.

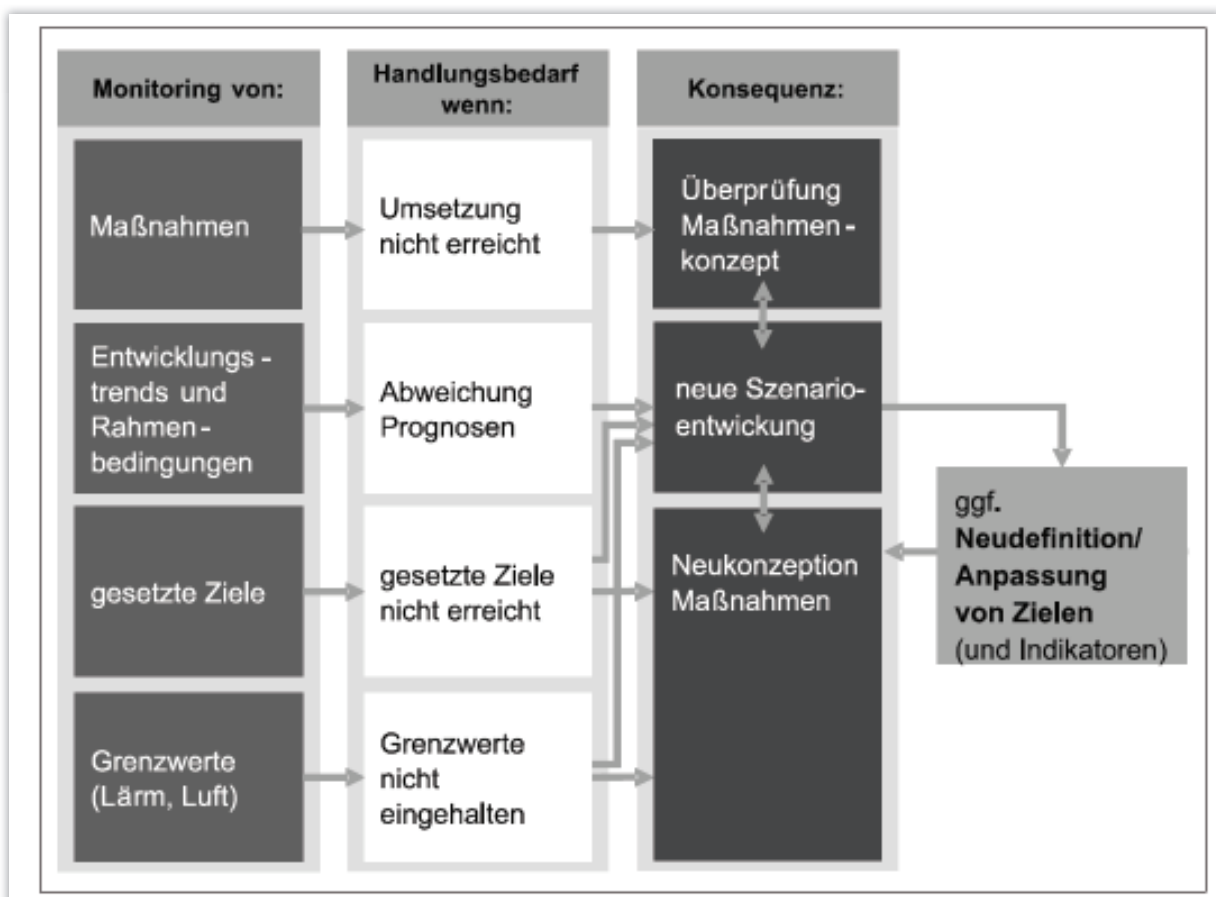


Abbildung 9-1 Beispielhafte Wirkungskontrolle eines VEP (Quelle: FGSV)³⁶

Wie der Abbildung zu entnehmen ist, steht bei der Evaluierung nicht nur die Umsetzung der Maßnahmen im Vordergrund; auch die gesetzten Ziele sowie die stadtstrukturellen Entwicklungen sind zu dokumentieren, um ggf. auf veränderte Kennwerte (z. B. Bevölkerungsentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung) reagieren und den VEP dahingehend überarbeiten zu können. Dabei ist zu beachten, dass die Überprüfung der einzelnen Bausteine unterschiedliche Zeithorizonte beansprucht bzw. durch gesetzliche Vorgaben bestimmt werden. Deshalb soll nachfolgend beschrieben werden, in welchen Intervallen die einzelnen Bausteine des Monitorings umgesetzt werden sollen und welche Handlungserfordernisse generell bestehen.

³⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) | Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung | FGSV-Nr. 162 | Köln 2013 | S.20

Maßnahmenumsetzung | Prüfung aller 2 Jahre

Die in Kapitel 7 genannten Ziele weisen unterschiedlich lange Realisierungshorizonte auf. Verschiedene Einzelmaßnahmen sind ohne großen baulichen Aufwand realisierbar und können innerhalb Jahresfrist umgesetzt werden; andere Maßnahmen jedoch sind komplexerer Natur, bedürfen ggf. einer verkehrlichen Voruntersuchung oder einer städtebaulichen Rahmenplanung und sind infolge ihres Planungs- und Bauaufwands nur langfristig umsetzbar. Um eine effektive Wirkungskontrolle ausüben zu können, ist eine regelmäßige Überprüfung der sukzessiven Umsetzung aller Maßnahmen in verhältnismäßig kurzen Intervallen zweckmäßig. Es wird daher empfohlen, die in Anlage 3 dargestellte Liste mit allen Einzelmaßnahmen sowie die Umsetzung der weiterführenden Handlungsempfehlungen aus Kapitel 7.6 alle zwei Jahre durch die Stadtverwaltung prüfen zu lassen und die Ergebnisse den politischen Gremien vorzulegen. Gegebenenfalls kann auf dieser Grundlage eine Neubewertung der Priorisierung der Einzelmaßnahmen vorgenommen werden.

Grenzwerte (Lärm, Luft) | Prüfung aller 5 Jahre

Parallel zum Verkehrsentwicklungsplan wurde auch der Lärmaktionsplan (LAP) der Stufe 3 für die Stadt Markkleeberg ausgearbeitet (vgl. Kapitel 8). LAPs werden alle fünf Jahre fortgeschrieben, solange eine entsprechende Lärmbetroffenheit an den kartierungspflichtigen Straßenabschnitten vorliegt. Der Lärmaktionsplanung zugrunde liegt die jeweils im Vorfeld durch das LASuV erstellte Lärmkartierung; hier wird die Anzahl der Lärmbetroffenen überschlägig ermittelt. Die im aktuellen LAP vorgeschlagenen Maßnahmen sind in das Realisierungskonzept des VEP integriert; diese Form von Synergieeffekt sollte auch zukünftig genutzt werden. Ergeben sich also aus den Maßnahmen des LAP veränderte bzw. zusätzliche verkehrsplanerische Handlungserfordernisse, sind diese in die Maßnahmenliste des VEP zu integrieren. Dies kann von der Stadtverwaltung übernommen werden, welche auch die Wirkungskontrolle der Maßnahmenumsetzung übernimmt.

Entwicklungstrends und Rahmenbedingungen | Prüfung alle 10–15 Jahre

In regelmäßigen Intervallen sind auch die stadtstrukturellen Randbedingungen zu prüfen, welche dem vorliegenden Bericht, insbesondere dem Verkehrsmodell sowie den erarbeiteten Szenarien, zugrunde liegen. Dazu zählen übergeordnete Rahmenpläne auf Bundes-, Kreis- und Landesebene, die demographische und ökonomische Entwicklung Markkleebergs sowie Veränderungen in der Stadtstruktur, z. B. im Zuge von sich veränderten Quelle-Ziel-Beziehungen aufgrund der Standorte von öffentlichen Einrichtungen (u. a. Schulneubauten) oder der Nahversorgung (u. a. durch neue Standorte des Einzelhandels). Zudem können sich über längere Zeiträume auch Änderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner und Besucher der Stadt ergeben, weshalb in diesem Zusammenhang auch die Verkehrsdaten zu prüfen und ggf. die angesetzten Zahlen durch neue Erhebungen zu ergänzen sind.

Gesetzte Ziele | Prüfung alle 10–15 Jahre

Sollten sich erhebliche Änderungen im Mobilitätsverhalten, bei den erhobenen Verkehrsmengen, der Bevölkerungs- oder Wirtschaftsentwicklung ergeben bzw. sich entsprechende Entwicklungen abzeichnen, ist eine Fortschreibung bzw. grundhafte Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans sinnvoll. Hierbei ist ggf. nicht nur eine Bilanzierung des Umsetzungsstands des Realisierungskonzepts vorzunehmen, eine Überprüfung der erarbeiteten Leitziele der Verkehrsentwicklung ist alle 10 bis 15 Jahre grundsätzlich zweckmäßig.

Der vorliegende VEP ist für einen Zeithorizont bis 2030 aufgestellt. Bereits jetzt ist absehbar, dass sich im Zuge der dynamischen demographischen und (sozio-)ökonomischen Entwicklung des Ballungsgebiets Leipzig-Halle, aber auch der dynamischen Entwicklung Markkleebergs selbst sowie die sich abzeichnenden Veränderungen im Verkehrsnetz, ausreichende Fortschreibungserfordernisse für eine Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans bieten werden. Dazu zählen z. B.

- Umbau der Bundesstraße B 2 in Höhe Agra-Park in Form einer Tunnels
- perspektivisch vorgesehene Erweiterungen der S-Bahn Mitteldeutschland sowie
- mögliche Entwicklungen im Bereich Elektromobilität sowie bei innovativen Verkehrsträgern.

Um den Bearbeitungsaufwand hierbei gering zu halten, kann durch die kontinuierliche Prüfung des Umsetzungsstandes durch die Stadtverwaltung ggf. bereits eine umfassende Vorarbeit geleistet werden.

10 Zusammenfassung

Die Stadt Markkleeberg hat die erstmalige Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) beauftragt, um eine übergeordnete Rahmenplanung zur Verkehrsentwicklung für den Zeitraum bis 2030 zu schaffen. Dies erfolgt vor dem Hintergrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums der Stadt sowie der dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung als Teil des Ballungsraums Leipzig / Halle.

Für die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans waren zunächst die bestimmenden Eingangsgrößen - Stadtstruktur, Demografie, Bildung und Wirtschaft - zu bestimmen sowie die vorhandene Verkehrsinfrastruktur einer umfassenden Analyse zu unterziehen. Hierfür wurden u. a. mehrere Ortsbesichtigungen, Verkehrserhebungen im übergeordneten Straßennetz an Knotenpunkten und Querschnitten, Parkraumerhebungen in den Ortsteilen Gautzsch und Oetzsch sowie eine Analyse der Schulwegesituation im Umfeld der vier Grundschulen durchgeführt. Sämtliche Analyseergebnisse wurden in einer umfassenden Bestands- und Mängelanalyse beschrieben (Stufe 1).

Nach Abschluss der Analyse des Ist-Zustandes wurden die Schwerpunkte der Verkehrsentwicklung definiert. Vor diesem Hintergrund wurde die allgemeine strukturelle Entwicklung der Stadt näher betrachtet sowie die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen abgeleitet. Diese Auswirkungen wurden anhand dreier Szenarien - der Prognose-Nullfall sowie die Szenarien Nachhaltigkeit und Auenhain - in einem eigens erstellten Verkehrsnetzmodell quantifiziert sowie die Unterschiede zum Status Quo räumlich differenziert dargestellt.

Anschließend erfolgte die Ausarbeitung eines Handlungskonzepts (Stufe 2). Neben allgemeinen Handlungsschwerpunkten der städtischen Verkehrsentwicklung bis 2030 wurden fünf räumliche Handlungsschwerpunkte definiert, welche einen besonders großen, verkehrsträgerübergreifenden Handlungsbedarf aufweisen. Für diese räumlichen Schwerpunkte erfolgte eine Auflistung von konkreten Maßnahmen, welche in Stufe 3 - dem Realisierungskonzept - konkretisiert, priorisiert und nach dem jeweiligen Finanzierungsbedarf klassifiziert wurden. Abgeschlossen wurde das Realisierungskonzept mit der Benennung konkreter Handlungsempfehlungen, welche die allgemeinen Handlungsschwerpunkte, die Maßnahmen der räumlichen Schwerpunkte sowie der Maßnahmen des Lärmaktionsplans in sechs Positionen zusammen fassen.

Die Beteiligung von politischen Entscheidungsträgern sowie der Verwaltung wurde durch Präsentationen am Ende der Stufen 1 und 2 vor der Verwaltungskonferenz, den betreffenden Ausschüssen sowie dem Stadtrat sicher gestellt. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte zum Ende der zweiten Stufe in Form einer Veranstaltung in Form eines »World Cafés«, bei welchem räumlichen Handlungsschwerpunkte sowie die abgeleiteten Einzelmaßnahmen mit interessierten Bürgern gemeinsam überarbeitet und weiterentwickelt wurden.

Anlagen

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	DTV-Werte der Verkehrserhebungen Et Radverkehrsanlagen (Führungsformen, Bestand Et Empfehlung).....	165
Anlage 2	Protokoll zur Öffentlichkeitsbeteiligung	166
Anlage 3	Maßnahmenübersicht für die räumlichen Handlungsschwerpunkte, sortiert nach Zeithorizont.....	178

Anlage 1 DTW-Werte der Verkehrserhebungen & Radverkehrsanlagen (Führungsformen, Bestand & Empfehlung)

Strasse	Abschnitt	vmax	DTWw	DTV	SV-An- teil	Empfohlene (Mindest-)Führung	Vorhandene Führung
Bornaische Chaussee	Wachau – Auenhain	50	2.300	2.100	7,0%	Mischverkehr mit Kfz / Schutzstreifen	Mischverkehr mit Kfz
Bornaische Chaussee	Wachau - Wachau Gewerbegebiet / Leipzig Stadtgrenze	50	10.400	9.700	4,0%	Radweg / Radfahrstreifen / gemeinsamer Geh- und Radweg	Mischverkehr mit Kfz
Bornaische Straße	Seenallee – Leipzig Stadtgrenze	50	7.000	6.500	4,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	Gehweg + Radfahrer frei
Bornaische Straße	Seenallee - Wachauer Straße	50	9.500	8.800	5,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	Gehweg + Radfahrer frei / gemeinsamer Geh- und Radweg
Breitscheidstraße	Koburger Straße – Hauptstraße	30 / 50	9.000	8.400	3,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	Mischverkehr mit Kfz
Friedrich-Ebert-Straße	Breitscheidstraße - Rathausstraße	30	2.600	2.400	13,0%	Mischverkehr mit Kfz / Schutzstreifen	Mischverkehr mit Kfz
Goethesteig	Breitscheidstraße - B2	30	9.000	8.400	3,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	Mischverkehr mit Kfz ?
Hauptstraße	Breitscheidstraße - Rathausstraße	50	6.100	5.700	1,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	Mischverkehr mit Kfz
Hauptstraße	Rathausstraße - Seenallee	30 / 50	8.100	7.600	3,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	Mischverkehr mit Kfz
Hauptstraße	Seenallee - Zöbigerstraße	50	6.200	5.800	3,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	gemeinsamer Geh- und Radweg
Hauptstraße	Zöbigerstraße - Gaschwitz	50	6.300	5.900	4,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	Schutzstreifen / getrennter Geh- und Radweg
Koburger Straße	Breitscheidstraße - Leipzig Stadtgrenze	50	17.000	15.900	2,0%	Radweg / Radfahrstreifen / gemeinsamer Geh- und Radweg	Schutzstreifen
Koburger Straße	Breitscheidstraße - Ziegeleiweg	50	19.400	18.100	1,0%	Radweg / Radfahrstreifen / gemeinsamer Geh- und Radweg	Mischverkehr / Gehweg + Radfahrer frei
Koburger Straße	Ziegeleiweg - Gautzscher Platz	50	17.600	16.400	2,0%	Radweg / Radfahrstreifen / gemeinsamer Geh- und Radweg	getrennter Geh- und Radweg / Gehweg + Radfahrer frei
Koburger Straße	Gautzscher Platz - Seenallee	50	13.600	12.700	3,0%	Radweg / Radfahrstreifen / gemeinsamer Geh- und Radweg	Radfahrstreifen / Gehweg + Radfahrer frei
Koburger Straße	Seenallee - Zöbigerstraße	50	3.500	3.200	5,0%	Mischverkehr mit Kfz / Schutzstreifen	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei
Liebertwolkwitzer Straße	Bornaische Chaussee - Liebertwolkwitz	50 / 100	10.200	9.500	5,0%	Radweg, gemeinsamer Geh-/Radweg (außerhalb)	Radweg geplant (100km-Programm)
Marktleibberger Straße	Wachauer Straße - Bornaische Chaussee	50	5.100	4.700	8,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	Mischverkehr
Ring	Rathausstraße - August-Bebel-Straße	50	2.800	2.600	9,0%	Mischverkehr mit Kfz / Schutzstreifen	Mischverkehr mit Kfz
Seenallee	Koburger Straße - Städtelner Straße	50	7.300	6.800	3,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	gemeinsamer Geh- und Radweg
Seenallee	Städtelner Straße - Hauptstraße	50	11.400	10.600	3,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	gemeinsamer Geh- und Radweg
Seenallee	Hauptstraße - B2	50	19.200	17.900	4,0%	Radweg / Radfahrstreifen / gemeinsamer Geh- und Radweg	gemeinsamer Geh- und Radweg
Seenallee	B2 - Bornaische Straße	50	11.300	10.500	4,0%	Radweg / Radfahrstreifen / gemeinsamer Geh- und Radweg	gemeinsamer Geh- und Radweg
Städtelner Straße	Ziegeleiweg - Seenallee	30 / 50	5.900	5.500	2,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	Gehweg + Radfahrer frei
Städtelner Straße	Seenallee - August-Bebel-Straße	50	4.500	4.200	3,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	Gehweg + Radfahrer frei
Ziegeleiweg	Koburger Straße - Stadtgrenze Leipzig	50	12.700	11.800	2,0%	Radweg / Radfahrstreifen / gemeinsamer Geh- und Radweg	Mischverkehr
Zöbigerstraße	Koburger Straße - Städtelner Straße	50	2.400	2.200	2,0%	Mischverkehr mit Kfz / Schutzstreifen	Mischverkehr / Gehweg + Radfahrer frei
Zöbigerstraße	Städtelner Straße - Hauptstraße	50	4.500	4.200	4,0%	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungspflicht	Mischverkehr

Anlage 2 Protokoll zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Datum: 17.01.2019

Uhrzeit: 18.00 – 20.00 Uhr

Ort: Kleiner Lindensaal, Rathaus Markkleeberg

Teilnehmer: Frau Thomas (Bürgermeisterin), Frau Reckling (Stadtverwaltung Markkleeberg), Herr Stroh (Stadtverwaltung Markkleeberg)

Herr Hecht (HL), Herr Liebig (HL), Herr Oegel (HL)

sowie ca. 50 interessierte Bürger

- Ablauf:**
1. Begrüßung aller Anwesenden durch Frau Thomas
 2. Einführende Präsentation durch Herrn Liebig
 3. Erarbeiten und Diskussion von Maßnahmen an fünf Arbeitstischen zu den fünf räumlichen Schwerpunkten (»World Café«)
 4. Schlussdiskussion

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
Räumlicher Schwerpunkt I Koberger Straße			
Bushaltestelle Ziegeleiweg / Kirschallee	ÖPNV	Haltebucht fehlt, führt häufig zu Stau	Die Stadt plant bis zum Jahre 2022 den überwiegenden Teil der Bushaltestellen barrierefrei auszubauen. Der mögliche Bau einer Haltebucht wird bei der Neuplanung geprüft.
	FV / RV / ÖPNV	Konfliktpotenzial zu Wanderern und Fahrradfahrern	Die Problematik der Führung von Radwegen an ÖPNV-Haltestellen ist grundsätzlich nicht kompromissfrei zu lösen. Momentan besteht im Zuge des getrennten Geh- und Radwegs hinter der Haltestelle ein Konflikt zwischen Radfahrern und kreuzenden Ein- und Aussteigern. Dieser ließe sich nur durch eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße vermeiden, wodurch jedoch auch die Problematik auf die Straße verschoben wird (Unterbrechung des Radfahrstreifens / Schutzstreifens im Haltestellenbereich).

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
Koburger Straße	RV	Ausbau Radverkehrsanlage (mehrmals erwähnt)	Eine Änderung des Querschnitts in verschiedenen Abschnitten zur Verbesserung der Geh- und Radwegesituation sowie zur Schaffung von Querungsmöglichkeiten entlang der Koburger Straße wird im VEP umfassend untersucht. Da die Straße beidseitig angebaut ist, stellt dies eine einseitige Führung eine Netzlücke dar. Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist aufgrund des vergleichsweise hohen MIV-Aufkommens nicht zweckmäßig. Grundsätzlich besteht aufgrund der möglichen Querschnittsbreite die Möglichkeit, eine beidseitige Führung des Fuß- und Radverkehrs baulich umzusetzen. Diese kann als gemeinsamer oder separater Geh- und Radweg, sowie als Gehweg und Radfahrstreifen auf der Straße umgesetzt werden. Zu beachten ist dabei jedoch, dass die Zuständigkeit hierfür bei der Stadt Leipzig liegt. Der genannte Verbesserungsvorschlag wird im Rahmen der angedachten Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Stadt Leipzig weitergegeben.
	FV / RV	Trennung von Geh- und Radweg	
	FV / RV	Querungsmöglichkeiten fehlen, oder schlecht ausgebaut	
	MIV	Pendlerverkehr auf der Koburger Straße zu hoch	Wird zur Kenntnis genommen. Die Koburger Straße wird in ihrem Verlauf unterschiedlich stark frequentiert. Im nördlichen Bereich bewegt sich die Straße im Rahmen ihrer Kapazitätsgrenze; Änderungen sind hier vor allem durch eine weitere Verkehrsverlagerung zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) sowie einer Vermeidung von Verkehr (bessere Nahversorgung, »Stadt der kurzen Wege« etc.) möglich.
	MIV	Tempo 30-Zone auf der gesamten Koburger Straße	Der Lärmaktionsplan empfiehlt die abschnittsweise Anordnung von »Tempo 30«, entsprechende Maßnahme ist im VEP als weiterführende Handlungsmaßnahme enthalten.
	alle	Bedenken bezüglich der vorgeschlagenen Querschnittsvariante (nördl. Breitscheidstraße)	Die vorgeschlagene Querschnittsvariante stellt eine Möglichkeit dar, einen potentiellen Radschnellweg baulich zu integrieren. Ein akuter Handlungsbedarf bei der Querschnittsgestaltung der Koburger Straße nördlich der Breitscheidstraße besteht jedoch nicht. In Abstimmung mit der Stadt Leipzig ist die mögliche Realisierung eines Radschnellwegs zu prüfen; davon ist dann das weitere Vorgehen im genannten Abschnitt abhängig.
Radwege am Wildpark	RV	Ausbau der Radwege am Wildpark, nördlich Markkleeberg	Die Zuständigkeit liegt bei der Stadt Leipzig. Der genannte Verbesserungsvorschlag wird im Rahmen der angedachten Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Stadt Leipzig weitergegeben.
	RV	Ausbau der Radwege südlich des Wildparks, allwettertauglicher Radweg westlich der Koburger Straße	Die Zuständigkeit liegt bei der Stadt Leipzig. Der genannte Verbesserungsvorschlag wird im Rahmen der angedachten Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Stadt Leipzig weitergegeben.

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
Radschnellweg	RV	Radschnellweg nicht unbedingt im Interesse der Öffentlichkeit	Wird zur Kenntnis genommen. Die Realisierung eines Radschnellwegs zwischen Markkleeberg und Leipzig ist vom Freistaat Sachsen als Bedarf zur Förderung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans angemeldet und daher Teil der vorliegenden Untersuchung.
LIDL-Parkplatz	RV / MIV	Sicherheitsbedenken bei der Einmündung	Wird zur Kenntnis genommen. Der VEP kann nicht auf bauliche Details eingehen, der Hinweis wird jedoch an die zuständigen Stellen weitergetragen.
Kreuzung Raschwitz / Hauptstraße	FV / RV / MIV	Einsicht im Kreuzungsbereich ist sehr schlecht (aus der Raschwitzer Straße kommend)	Wird zur Kenntnis genommen. Der VEP kann nicht auf bauliche Details eingehen, der Hinweis wird jedoch an die zuständigen Stellen weitergetragen.
Breitscheidstraße	MIV	Belastung durch MIV (Abgase & Lärm) ist zu hoch	Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung an Betroffenheitsschwerpunkten werden im Rahmen des Lärmaktionsplans erörtert. Der Lärmaktionsplan empfiehlt für die Breitscheidstraße jedoch keine entsprechenden Maßnahmen, da die Verkehrsmengen laut LASuV hier unterhalb der Auslöseschwelle von 8.200 Kfz/24h liegen. Im Rahmen der Verkehrserhebung aus dem Jahr 2018 konnte dies nur teilweise bestätigt werden. Es wird daher empfohlen, im Vorfeld der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung (Stufe 4, 2023) eine Querschnittszählung am Goethesteig durchzuführen, um zu prüfen, ob es sich um einen kartierungspflichtigen Straßenabschnitt handelt. Sollte dies der Fall sein, ist der Straßenzug Breitscheidstraße - Goethesteig in die Lärmaktionsplanung der Stufe 4 aufzunehmen. Aussagen zur Luftschadstoffbelastung können im Rahmen des VEP nicht getroffen werden.
Knotenpunkt Rathausstraße / Koberger Straße	FV / RV / MIV	Unzureichende / Ungenügende Querungsmöglichkeiten	Wird zur Kenntnis genommen und bei der Umgestaltung des Gautzscher Platzes berücksichtigt. Die Prüfung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten entlang der Koberger Straße ist ein Maßnahmenvorschlag des VEP.
Gautzscher Platz	RV	Fehlende Radverkehrsanlage	Wird zur Kenntnis genommen und bei der Umgestaltung des Gautzscher Platzes berücksichtigt. Querungsmöglichkeiten im Zuge der Koberger Straße sind ein Maßnahmenvorschlag des VEP.
	FV / RV	Fehlende Querungsmöglichkeiten	
Lauerscher Platz (gemeint ist wohl der Gautzscher Platz)	RV	mangelhafte Radverkehrsanlagen	Wird zur Kenntnis genommen.
Ärztehaus Ahornweg	FV	Gehweg fehlt	Die Zuständigkeit liegt bei der Stadt Leipzig. Der genannte Verbesserungsvorschlag wird im Rahmen der angedachten Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Stadt Leipzig weitergegeben.

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
Kreuzung Koberger Straße / Breitscheidstraße	RV	Umgestaltung des Knotenpunkts	Wird zur Kenntnis genommen. Bauliche Mängel wurden im Rahmen des VEP benannt. Eine mögliche Umgestaltung des Knotenpunkts muss in Zusammenhang mit der angedachten Querschnittsänderung der Koberger Straße gesehen werden. Der VEP empfiehlt hierbei die bauliche Umsetzung beidseitiger und durchgehender Fuß- und Radverkehrsanlagen. Zu beachten ist dabei jedoch, dass die Zuständigkeit hierfür bei der Stadt Leipzig liegt. Der genannte Verbesserungsvorschlag wird im Rahmen der angedachten Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Stadt Leipzig weitergegeben.
Hp. Markkleeberg Nord	ÖPNV	Bahnhof Markkleeberg-Nord wird nicht angefahren, stattdessen »Forsthaus«	Wird zur Kenntnis genommen. Für die Angebotsgestaltung des ÖPNV dient das vorhandene ÖPNV-Konzept als Grundlage. Im Rahmen der zukünftigen Fortschreibung des ÖPNV-Konzeptes sollte der Hinweis geprüft werden.
Eulenberg	ÖPNV	fehlende Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr	Wird zur Kenntnis genommen. Für die Angebotsgestaltung des ÖPNV dient das vorhandene ÖPNV-Konzept als Grundlage. Im Rahmen der zukünftigen Fortschreibung des ÖPNV-Konzeptes sollte der Hinweis geprüft werden.
Räumlicher Schwerpunkt II Rathausstraße			
Rathausstraße (Raschwitz Straße bis Friedrich-Ebert-Straße)	MIV	Verkehrsfreier Abschnitt der Rathausstraße (Umnutzung: Bäume, Spielplätze, Freisitze ...)	Wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der derzeit laufenden Umsetzung der städtebaulichen Planungen zur »Neuen Mitte« findet eine Verkehrsberuhigung des gesamten Abschnitts bis zur Friedrich-Ebert-Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) statt. Es kann zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden, ob Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung zweckmäßig sind.
Rathausstraße / Koberger Straße	MIV / RV / FV	Sichere Querung der Koberger Straße, fahrradfreundlichere Gestaltung, möglicherweise »Shared Space«	Wird zur Kenntnis genommen. Die Rathausstraße stellt einen räumlichen Handlungsschwerpunkt des VEP dar; dieser enthält Maßnahmen zur Querschnittsänderung, u.a. zur Verbesserung der Situation für Radfahrer. Im Rahmen einer Parkraumerhebung wurde jedoch erheblicher Parkdruck im Zuge der hohen Stellplatznachfrage festgestellt. Insofern ist zuerst eine Verlagerung des Parkraumangebots aus dem öffentlichen Raum notwendig, um in einem zweiten Schritt eine Umgestaltung des Straßenraums zu ermöglichen. Der Entwurf eines Parkraumkonzepts für das Umfeld der Rathausstraße ist im VEP als weiterführende Handlungsempfehlung enthalten.
Radwege an Markkleeberger See	RV	Bereits ausreichend Radwege vorhanden, Schotterwege im Bestand nicht asphaltieren	Wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist für die Aufnahme in den VEP nicht sinnvoll, da eine mögliche Hierarchisierung des Wegenetzes im Seengebiet nicht Bestandteil des VEP ist. Der Hinweis kann jedoch ggf. in einem Radverkehrskonzept abgewogen werden.

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
Endhaltestelle Linie 70	ÖPNV	Neue Regelung der Wendeschleife zu Ungunsten der Anwohner (Lärm, Verkehrsgefährdung)	Wird zur Kenntnis genommen. Für die Angebotsgestaltung des ÖPNV dient das vorhandene ÖPNV-Konzept als Grundlage. Im Rahmen der zukünftigen Fortschreibung des ÖPNV-Konzeptes sollte der Hinweis geprüft werden.
Rathausstraße (Friedrich-Ebert-Straße bis Koburger Straße)	alle	sichere Querungsmöglichkeiten zur Schule	Der VEP beinhaltet bereits grundlegende Aussagen zur Schulwegsicherheit im Bestand. Maßnahmen wie zusätzliche Querungsmöglichkeiten können im Rahmen des VEP nur punktuell berücksichtigt werden; hierfür ist jedoch ein separates Schulwegekonzept sinnvoll. Die Rathausstraße stellt einen räumlichen Handlungsschwerpunkt des VEP dar; dieser enthält Maßnahmen zur Querschnittsänderung, die auch u.a. zur Verbesserung der Situation für Fußgänger beitragen. So führt ein einseitiges Parkverbot zu besseren Sichtbeziehungen für querende Fußgänger und somit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Rahmen einer Parkraumerhebung wurde jedoch erheblicher Parkdruck im Zuge der hohen Stellplatznachfrage festgestellt. Insofern ist zuerst eine Verlagerung des Parkraumangebots aus dem öffentlichen Raum notwendig, um in einem zweiten Schritt eine Umgestaltung des Straßenraums zu ermöglichen. Der Entwurf eines Parkraumkonzepts für das Umfeld der Rathausstraße ist im VEP als weiterführende Handlungsempfehlung enthalten.
	MIV (Ruhender Verkehr)	Parkflächen sollten auf stadteigenen Flächen realisiert werden	Der Entwurf eines Parkraumkonzepts für das Umfeld der Rathausstraße ist im VEP als weiterführende Handlungsempfehlung enthalten. Im Abschnitt Friedrich-Ebert-Straße - Ring ist im Rahmen des städtebaulichen Konzepts zur »Neuen Mitte« auf der Fläche gegenüber der Rathausgalerie bei einer künftigen Bebauung eine Tiefgarage vorgesehen, welche auch ein öffentliches Stellplatzangebot beinhaltet.
Rathausstraße (Friedrich-Ebert-Straße bis Koburger Straße)	MIV (Ruhender Verkehr)	Parkdruck reduzieren oder Tempo 30 einführen (beides sollte zu einer verbesserten Verkehrssicherheit führen)	Wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen einer Parkraumerhebung wurde im Umfeld der Rathausstraße ebenfalls ein erheblicher Parkdruck im Zuge der hohen Stellplatznachfrage festgestellt. Um diesen langfristig zu reduzieren, ist die Ausweitung des Parkraumangebots auf privatem Grund notwendig. Der Entwurf eines Parkraumkonzepts für das Umfeld der Rathausstraße ist im VEP als weiterführende Handlungsempfehlung enthalten. Im Abschnitt Friedrich-Ebert-Straße - Ring ist im Rahmen des städtebaulichen Konzepts zur »Neuen Mitte« auf der Fläche gegenüber der Rathausgalerie bei einer künftigen Bebauung eine Tiefgarage vorgesehen, welche auch ein öffentliches Stellplatzangebot beinhaltet.
	MIV	Hol- und Bringverkehr der Schüler hat negative Effekte auf die Verkehrssicherheit	Der VEP beinhaltet bereits grundlegende Aussagen zur Schulwegsicherheit im Bestand. Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler beitragen sollen, sind in einem separaten Schulwegekonzept zu erarbeiten.
	alle	Qualitätsverbesserung	Wird zur Kenntnis genommen. Hinweis zu unspezifisch.

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
	RV	Radverkehr sollte auf der Straße geführt werden, aber sicher sein für Schulkinder	Wird zur Kenntnis genommen. (Schul-)Kinder bis 12 Jahre dürfen auch auf dem Gehweg fahren. Die Rathausstraße stellt einen räumlichen Handlungsschwerpunkt des VEP dar; dieser enthält Maßnahmen zur Querschnittsänderung, u.a. zur Verbesserung der Situation für Radfahrer, z. B. durch die Einführung von Schutzstreifen. Im Rahmen einer Parkraumerhebung wurde jedoch erheblicher Parkdruck im Zuge der hohen Stellplatznachfrage festgestellt; insofern ist zuerst eine Verlagerung des Parkraumbangebots aus dem öffentlichen Raum notwendig, um in einem zweiten Schritt eine Umgestaltung des Straßenraums zu ermöglichen. Der Entwurf eines Parkraumkonzepts für das Umfeld der Rathausstraße ist im VEP als weiterführende Handlungsempfehlung enthalten.
	alle	Untersuchungsraum »Rathausstraße« bis zum Cospudener See sollte Berücksichtigung finden	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Ausdehnung des Untersuchungsraums bis zum Cospudener See ist aus unserer Sicht jedoch nicht zweckdienlich, da im Rahmen der Bestandsanalyse im Bereich Lauerscher Weg - Lauersche Straße keine gravierenden verkehrlichen Defizite festgestellt werden konnten. Bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung am Gautzcher Platz kann der Hinweis jedoch ebenso Berücksichtigung finden wie ggf. in einem weiterführenden Radverkehrskonzept.
Räumlicher Schwerpunkt III Zöbigerstraße / Städtelner Straße			
Zöbigerstraße	MIV	Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30)	Nach §3 StVO gilt auf innerörtlichen Straßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, von der jedoch in besonderen Fällen abgewichen kann. »Tempo 30« kann durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde abschnittsweise angeordnet werden, z. B. aus Gründen der Verkehrssicherheit oder Schutz vor Lärm. Die Zöbigerstraße stellt momentan keinen Unfallschwerpunkt dar. Zudem sind die im Rahmen der Verkehrserhebung festgestellten Verkehrsmengen vergleichsweise niedrig; eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan ist somit nicht absehbar. Nach der VwV-StVO vom Mai 2017 kann zudem im Nahbereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern eine Anordnung von »Tempo 30« erfolgen; dies trifft jedoch auf die Zöbigerstraße ebenfalls nicht zu. Aus den genannten Gründen besteht derzeit keine Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf »Tempo 30« entlang der Zöbigerstraße zu beschränken.
	RV	Derzeitige Verkehrssituation ungünstig für Alltagspendler	Wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis deckt sich mit den Erkenntnissen aus der Bestandsanalyse. Ziel muss es sein, die Anbindung insbesondere an den S-Bahn-Haltepunkt Großstädeln zu verbessern, um die Attraktivität multimodaler Wegeketten des Umweltverbundes (z.B. die kombinierte Nutzung von Rad und S-Bahn zwischen Wohnort und Arbeitsplatz) zu erhöhen. Der VEP sieht die Zöbigerstraße als räumlichen Handlungsschwerpunkt und schlägt für den westlichen Abschnitt in Großstädeln eine Querschnittsänderung sowie die Realisierung von durchgängigen, beidseitigen Fuß- und Radverkehrsanlagen vor. Für den östlichen Abschnitt der Zöbigerstraße wird zudem eine eigene Verkehrsuntersuchung empfohlen, welche eine bauliche oder ggf. verkehrsrechtliche Vorzugslösung für die Engstelle im Ortsteil Zöbiger erarbeitet.

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
Zöbigerstraße	RV	Fahrradstraße als Option für die Zöbigerstraße	Wird zur Kenntnis genommen. Es wird mit der Stadtverwaltung abgestimmt, ob eine Fahrradstraße als Möglichkeit bei einer vertiefenden Untersuchung berücksichtigt werden kann. Diese vertiefende Untersuchung ist im VEP als weiterführende Handlungsempfehlung enthalten. Im Rahmen des Schwerpunkts Zöbigerstraße ist alternativ die Verlegung des Radverkehrs in die südliche Parallelstraße (Zufahrt Parkplatz) bereits als grundsätzliche Möglichkeit aufgeführt.
	FV / RV	Netzlücken auf der Zöbigerstraße schließen	Wird zur Kenntnis genommen. Der VEP unterbreitet bereits diverse Vorschläge zur Schließung der vorhandenen Netzlücken im Rad- und Fußverkehr. Dies betrifft auch die Abschnitte entlang der Zöbigerstraße.
	Alle	Shared Space im Ortskern Zöbiger denkbar	Shared Space bedingt spezielle Randbedingungen, die im Rahmen des VEP nicht im Einzelnen geprüft werden können. Es wird mit der Stadtverwaltung abgestimmt, ob Shared Space als Möglichkeit bei einer vertiefenden Untersuchung berücksichtigt werden kann. Im Rahmen des Schwerpunkts Zöbigerstraße ist Shared Space bereits als grundsätzliche Möglichkeit aufgeführt.
	ÖPNV	Bushaltestelle (S-Bahn Großstädteln) um 50 m nach Westen verschieben, Verhinderung von Rückstau bis in den Kreuzungsbereich	Wird zur Kenntnis genommen. Der Wunsch nach einer Verlagerung der Bushaltestelle westlich der Bahnunterführung ist aus verkehrlicher Sicht hinsichtlich des Rückstaurisikos Richtung Knotenpunktbereich nachvollziehbar. Problematisch ist hierbei jedoch die derzeit (zu) gering dimensionierte Gehwegbreite zwischen Städtelner Straße und Bahnunterführung; hier müsste zuerst eine bauliche Anpassung erfolgen, die im Rahmen einer möglichen Querschnittsänderung in diesem Bereich denkbar ist. So ist bei der derzeitigen Breite des Gehwegs die Installation eines Witterungsschutzes nicht möglich. Des Weiteren sind (insbesondere die verkehrssicherheitstechnischen) Belange von Radfahrern zu berücksichtigen. Werden Radfahrer entlang der Zöbigerstraße zukünftig weiterhin im Mischverkehr bzw. über Schutzstreifen geführt, müssen diese zukünftig im Unterführungsbereich warten bzw. in der Senke überholen, falls vor ihnen ein Bus im Haltestellenbereich zum Stehen kommt.
Zöbigerstraße / Hermann-Müller-Straße	RV / MIV	Entschärfung des Kurvenbereichs (Einsicht schwierig, parkende Autos erschweren zusätzlich)	Wird zur Kenntnis genommen und an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Bauliche Details sind nicht Gegenstand des VEP.
Räumlicher Schwerpunkt IV Bornaische Straße			
Schillerplatz	alle	Umgestaltung des Platzes	Städtebauliche und verkehrliche Defizite des Schillerplatzes wurden im Rahmen der Bestandsanalyse umfassend fest- und dargestellt. Maßnahmenvorschläge wurden zudem im Rahmen des räumlichen Handlungsschwerpunkts unterbreitet. Eine Umsetzung ist in Abhängigkeit von der weiteren städtebaulichen Entwicklung von den zuständigen Behörden zu prüfen.

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
Schillerplatz	FV / RV	Querungsmöglichkeiten schaffen	Wird zur Kenntnis genommen. Die Schaffung von zusätzlicher Querungsstellen ist aus planerischer Sicht eine von vielen Handlungserfordernissen am Schillerplatz. Grundsätzlich wurden hier zahlreiche städtebauliche und verkehrliche Defizite festgestellt, deren Lösungen nur im Rahmen einer ganzheitlichen Verkehrsuntersuchung entwickelt werden können. Hier ist vorab auch eine Rücksprache mit der Stadt Leipzig sowie der LVB bezüglich der Weiterbetriebs der dort endenden Straßenbahnlinie 11 erforderlich. Eine Verkehrsuntersuchung »Schillerplatz / Bornaische Straße« ist als weiterführende Handlungsempfehlung im VEP enthalten.
Linie 11	ÖPNV	Erweiterung der Straßenbahnlinie 11 bis an den Markkleeberger See	Wird zur Kenntnis genommen. Für die weitere Entwicklung des ÖPNV dient das vorhandene ÖPNV-Konzept als Grundlage. Der Vorschlag wird im Rahmen der zukünftigen Fortschreibung des ÖPNV-Konzeptes geprüft.
	ÖPNV	Ergänzung des ÖPNV durch Shuttle-Busse bis an den Markkleeberger See	Wird zur Kenntnis genommen. Für die weitere Entwicklung des ÖPNV dient das vorhandene ÖPNV-Konzept als Grundlage. Der Vorschlag wird im Rahmen der zukünftigen Fortschreibung des ÖPNV-Konzeptes geprüft.
Seenallee	RV	Radwegqualität »An der Koppel« verbessern	»An der Koppel« ist mit hoher Wahrscheinlichkeit die viel genutzte Abkürzung von der Mönchereistraße in Richtung Markkleeberger See / An der Stadtmühle. Der ca. 160m lange Weg ist zwar kein ausgewiesener und offizieller Radweg, jedoch hat sich in der Bestandsanalyse gezeigt, dass die Mehrheit der Radfahrer diesen Weg wählt, anstatt einen Umweg über die Kirchstraße und Seenallee zu nehmen, die letztlich zur sicheren Querungsstelle an der Seenallee führt. Daher ist zu prüfen, ob der Wirtschaftsweg als offizieller Radweg gewidmet und ausgebaut werden kann.
Räumlicher Schwerpunkt V Wachau / Auenhain			
Markkleeberger Straße	MIV	zu hohe Belastung durch Verkehr (Lärm, Schadstoffe)	Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung werden im Rahmen des Lärmaktionsplans erörtert. Die Markkleeberger Straße in Wachau stellt einen Schwerpunkt im LAP dar; als Maßnahme wird die Realisierung von »Tempo 30« vorgeschlagen. Die Umsetzung der Maßnahmen des LAP sind auch im VEP als weiterführende Handlungsempfehlung enthalten. Durch die Stärkung des Umweltverbunds (u. a. Verbesserung des ÖPNV-Angebots, Ausbau des Radwegenetzes) ist langfristig zudem eine Reduzierung der Verkehrsmengen anzustreben.
	FV / RV	sichere Querungsstellen zur Grundschule Markkleeberg-Ost schaffen	Wird zur Kenntnis genommen. Der VEP beinhaltet bereits grundlegende Aussagen zur Schulwegsicherheit im Bestand. Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler beitragen sollen, sind in einem separaten Schulwegekonzept zu erarbeiten.

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
	MIV	Ortskern in Wachau entlasten	Wird zu Kenntnis genommen. Auf Grundlage der Zählraten unserer Verkehrserhebungen konnte jedoch keine die vorhandene Infrastruktur überlastende Verkehrsbelastung festgestellt werden. Bauliche Maßnahmen zur Entlastung Wachaus sind daher aus verkehrsplanerischer Sicht nicht sinnvoll. Die Lärmbelastung kann jedoch durch die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (u.a. Tempo 30 auf der Markkleeberger Straße) reduziert werden, welche auch im VEP enthalten sind. Durch die Stärkung des Umweltverbunds (u. a. Verbesserung des ÖPNV-Angebots, Ausbau des Radwegenetzes) ist langfristig eine Reduzierung der Verkehrsmengen anzustreben.
Allgemein	ÖPNV	Taktung nach Auenhain erhöhen	Wird zur Kenntnis genommen. Für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Angebots dient das vorhandene ÖPNV-Konzept als Grundlage. Der Vorschlag wird jedoch an die zuständigen Stellen weitergetragen.
	ÖPNV	Buslinie über neue Brücke nach Gaschwitz führen statt Wende in Auenhain	Wird zur Kenntnis genommen. Für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Angebots dient das vorhandene ÖPNV-Konzept als Grundlage. Überlegungen, zumindest bei bestimmten Großveranstaltungen am Kanupark in Auenhain einen Shuttle-Bus von dem S-Bahnhalt Gaschwitz nach Auenhain einzurichten, werden im Rahmen der Fortschreibung des ÖPNV Konzepts geprüft.
	Alle	Angst vor Kostenumschlag auf die Anwohner der betroffenen Straße etc.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Sorge der Anwohner vor Kosten muss ernst genommen werden. Im Vorfeld konkreter Planungen bzw. Baumaßnahmen sollte daher ein enger Austausch zwischen den Anwohnern und der Stadtverwaltung erfolgen.
	Alle	Bedenken bezüglich der Erweiterungsfläche	Wird zur Kenntnis genommen. Das Auenhain-Szenario dient allein zur Grobabschätzung, ob die derzeitige Infrastruktur zusätzlichen Verkehr durch ein neues Wohngebiet aufnehmen kann. Konkrete Planungen zu einer möglichen Erschließung von Bauland westlich des Ortsteils Auenhain bestehen derzeit nicht. Im Leitbild der Stadt wurde zudem festgelegt, dass die Nachverdichtung in Bestandsquartieren priorisiert und das angestrebte Wachstum »mit Augenmaß« realisiert wird. Die Erarbeitung einer Entwicklungskonzeption für die Ortsteile Wachau und Auenhain ist als Leitprojekt definiert.
	Alle	Schließung von Netzlücken (gesamtes Plangebiet)	Wird zur Kenntnis genommen. Der VEP unterbreitet umfassende Vorschläge zur Schließung von Netzlücken im Rad- und Fußverkehr. So sind zum Beispiel entlang diverser Straßen im Hauptverkehrsnetz (u. a. Bornaer Chaussee, Bornaische Straße, Koberger Straße) Netzlücken zu beseitigen. Diese sind in den allgemeinen Handlungsempfehlung grundsätzlich integriert sowie bei den räumlichen Handlungsschwerpunkten für einzelne Straßenabschnitte spezifiziert.
Fasanenweg	FV / ÖPNV / MIV	Haltestelle sollte für Schulkinder leichter und sicherer zu erreichen sein	Wird zur Kenntnis genommen. Im VEP sind sichere Querungsstellen an dieser Stelle angedacht und im Handlungskonzept skizziert.

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
Auenhainer Allee / Bornaer Chaussee	alle	Sichtprobleme durch Hecke	Wird zur Kenntnis genommen und an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Bauliche Details sind nicht Gegenstand des VEP.
Auenhainer Allee / Vorwerk	alle	Sichtprobleme durch Hecke	Wird zur Kenntnis genommen und an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Bauliche Details sind nicht Gegenstand des VEP.
		Auenhainer Allee zur Spielstraße umgestalten	Wird zur Kenntnis genommen und an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Eine sogenannte Spielstraße stellt einen »verkehrsberuhigten Bereich« dar, welcher verkehrsrechtlich mit dem entsprechenden Verkehrszeichen 325.1 angeordnet wird. Hierfür muss die Straße vorrangig der Aufenthalts- und Erschließungsfunktion dienen und vom Durchgangsverkehr befreit sein; dem Fußverkehr wird Vorrang eingeräumt. Es gilt Schrittgeschwindigkeit. Auch ist außer in speziell markierten Flächen das Parken untersagt. Die grundsätzlichen Anforderungen sind von der Auenhainer Allee derzeit erfüllt.
Bornaer Chaussee	RV	Ausbau des Radweges von Auenhain bis nach Leipzig (Globus-Gewerbegebiet)	Der Hinweis entspricht den Vorschlägen des VEP für Auenhain und soll im Rahmen des B-Plans »Gewerbegebiet Wachau-Nordost« realisiert werden.
Crostewitzer Straße	RV / MIV	Ausbau der Straße in Hinblick auf das Baugebiet südlich der Markkleeberger Straße	Wird zur Kenntnis genommen und an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Bauliche Details sind nicht Gegenstand des VEP. Laut Aussage der Stadtverwaltung ist dies bei einer Bebauung im Rahmen des Bauleitplanung (B-Plan) zu prüfen.
Wachauer Straße	MIV	Lärmreduzierung durch Reduzierung des Verkehrsaufkommen oder der Geschwindigkeit (mehrfach angesprochen)	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch eine Verkehrsverlagerung ist aufgrund fehlender Alternativstrecken nur in geringem Maße möglich. Allein die im VEP bereits als Zielstellung ausgegebene Erhöhung des Modal Split Anteils des Umweltverbundes ermöglicht weniger MIV.
Allgemeine Hinweise			
Interessen von Schülern und Jugendlichen berücksichtigen	FV / RV	Schulwegsicherheit und Verbesserung der Wegequalität der Seenanbindungen	Wird zur Kenntnis genommen. Der VEP beinhaltet bereits grundlegende Aussagen zur Schulwegsicherheit im Bestand. Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler beitragen sollen, sind in einem separaten Schulwegekonzept zu erarbeiten. Die Verbesserung der Wegequalität der einzelnen Seenanbindungen ist sehr spezifisch und dementsprechend kein Schwerpunkt des VEP. Im Rahmen eines Radverkehrskonzepts kann diese jedoch gesondert untersucht werden.

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
Bikesharing	RV	Erweiterung des Nextbike-Angebots	Nextbike ist ein privatwirtschaftliches Unternehmen und nimmt eine Erweiterung des Einzugsgebiets unter wirtschaftlichen Aspekten vor. Eine Einflussnahme ist mittels des VEP nicht möglich, jedoch kann die Stadt Markkleeberg darauf hinwirken, dass Stationen im Stadtgebiet installiert werden. Ggf. kann hier auch eine Kooperation zwischen Nextbike und der Stadt erfolgen.
ÖPNV-Haltestellen	ÖPNV	Alle Haltestellen sollten barrierefrei gestaltet werden und durch Anzeigen (visuell, auditiv) ausgestattet	Wird zur Kenntnis genommen. Für die weitere Entwicklung der ÖPNV-Infrastruktur dient das vorhandene ÖPNV-Konzept als Grundlage. Die barrierefreie Ausgestaltung aller Haltestellen ist das Ziel der Stadt Markkleeberg und soll bis zum Jahre 2022 erfolgen. Grundlage dafür ist nicht zuletzt die Neuregelung des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 Abs. 3 PBefG).
Infoangebot für den Freizeitverkehr	FV	Wegweiser und Reiseführer verständlich und einfach für Touristen	Wird zur Kenntnis genommen und an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Handlungsbedarf wurde im Rahmen der Bestandsanalyse vor allem bezüglich des Radverkehrs festgestellt. Hier ist das vorhandene Informationsangebot, aber auch ein Ausbau der Wegweisung insbesondere an den Seen sowie den ÖPNV-Haltestellen ausbaufähig. Für ein abgestimmtes Konzept mit detaillierten und kleinteiligen Maßnahmenvorschlägen ist ein Radverkehrskonzept sinnvoll. Dieses ist als weiterführende Handlungsempfehlung im VEP enthalten.
MIV-Reduzierung	MIV	PKW-Verkehr aus den Wohngebieten fernhalten, Einrichtung von autoarmen Wohnquartieren	Vor dem Hintergrund der derzeitigen Motorisierungskennziffer Markkleebergs (PKW/EW) sowie der notwendigen Randbedingungen ist die mittelfristige Einrichtung autoarmer Wohnquartiere nicht realistisch. Eine schrittweise Reduzierung des MIV durch die auch im VEP angestrebte Erhöhung des Anteils des Umweltverbands am Modal Split kann jedoch langfristig auch Auswirkungen auf die Stellplatznachfrage sowie die Nachfrage nach autoarmen Wohnformen haben.
Park & Ride	ÖPNV / MIV	Einrichtung von Park & Ride-Flächen an allen S-Bahn-Haltestellen im Untersuchungsgebiet	Wird zur Kenntnis genommen. Es ist nicht notwendig und auch aus verkehrlicher Sicht nicht wünschenswert, an allen S-Bahnhöfen P&R-Parkplätze einzurichten, da hierdurch vor allem der innerstädtische MIV gefördert wird. Eine bessere Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV sowie SPNV und Rad ist einer Ausweitung des P&R-Angebots vorzuziehen.
Verkehr	MIV	Autoverkehr verlangsamen und erschweren (Ziel: autofreie Innenstadt, nur ÖPNV, RV und FV)	Wird zur Kenntnis genommen. In diesem Zusammenhang sei auf die Maßnahmen des Lärmaktionsplans verwiesen, z.B. die Einrichtung von Tempo 30 auf verschiedenen Straßenabschnitten (Hauptstraße, Bornaische Straße, Koburger Straße). Diese sind im Rahmen des VEPs auch als weiterführende Handlungsempfehlungen enthalten. Maßnahmen zur schrittweisen Verkehrsberuhigung sowie zur Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger sind im Handlungskonzept des VEP bereits enthalten. Dazu zählen u.a. vorgeschlagene Querschnittsänderungen entlang der Rathausstraße, der Zöbigerstraße sowie der Bornaischen Straße.

Ort / Thema	Verkehrsträger	Anmerkung / Hinweis / Maßnahmenidee	Abwägungsvorschlag
Schulwegsicherheit	alle	Detaillierte Vorschläge zur Schulwegsicherheit	Wird zur Kenntnis genommen. Der VEP beinhaltet bereits grundlegende Aussagen zur Schulwegsicherheit im Bestand. Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler beitragen sollen, sind in einem separaten Schulwegekonzept zu erarbeiten.

Anlage 3 Maßnahmenübersicht für die räumlichen Handlungsschwerpunkte, sortiert nach Zeithorizont

Maßnahme	Verkehrsträger	Priorität	Kosten
Kurzfristige Maßnahmen			
<u>Bornaer Chaussee Auenhain</u>			
Querschnittserhebung auf der Bornaer Chaussee	MIV	hoch	€
<u>Bornaische Straße nördlich Schillerplatz</u>			
Verkehrsuntersuchung zur Querschnittsänderung der Bornaischen Straße, Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraums, Realisierung von beidseitigen Radverkehrsanlagen etc.	FV / RV / MIV	hoch	€€
<u>Knotenpunkt Rathausstraße / Ring</u>			
Grundlegende Umgestaltung, städtebauliche Aufwertung	-	hoch	€-€€
Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten	Fußverkehr	hoch	€€
<u>Koburger Straße nördlich Breitscheidstraße</u>			
Prüfung und ggf. Konzeption eines Radschnellweges entlang der Koburger Straße	Radverkehr	hoch	€-€€
<u>Koburger Straße südlich Breitscheidstraße</u>			
Verkehrsuntersuchung zur Findung einer Vorzugslösung (optional)	FV / RV / MIV	hoch	€-€€
<u>Markkleeberger Straße</u>			
Einführung »Tempo 30« (Erhöhung der Verkehrssicherheit, Senkung der Lärmbetroffenheit)	RV / MIV	hoch	€
<u>Radverkehrswegweisung Leipzig – Markkleeberger See</u>			
Führung des Radverkehrs über An der Hohle und Südweg: Aktualisierung der Wegweisung	Radverkehr	mittel	€
<u>Schillerplatz</u>			
Ausarbeitung eines Gesamtkonzepts zur städtebaulichen Aufwertung (inkl. Teilkonzeption »Verkehr«), ggf. auch mittelfristig	-	hoch	€-€€
<u>Gautzscher Platz</u>			
Schutzstreifen für Radfahrer entlang der Koburger Straße zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Gautzscher Platz	Radverkehr	hoch	€
<u>Wohngebiet Sonnesiedlung / Rosa-Luxemburg-Straße</u>			
Prüfung eines Parkhauses / Tiefgarage zur Deckung der Parkraumnachfrage in den Bestandsquartieren	MIV (ruhender Verkehr)	hoch	€
<u>Zöbigerstraße Bereich Großstädeln</u>			
Beschilderung des S-Bahn-Haltepunktes (Westseite)	ÖPNV	mittel	€
<u>Zöbigerstraße Bereich Zöbiger</u>			
Verkehrsuntersuchung zur Querschnittsänderung im Engstellenbereich, verschiedene Varianten denkbar - Einbahnstraßenregelung - Verlegung des Radverkehrs in die südliche Parallelstraße (Entflechtung der Verkehrsströme) - »Shared Space«	FV / RV / MIV	hoch	€-€€

Maßnahme	Verkehrsträger	Priorität	Kosten
<u>Straßenzug Breitscheidstraße – Goethesteig</u>			
Schutzstreifen für Radfahrer zwischen Koburger Straße bis Pleißeradweg	Radverkehr	mittel	€
Mittelfristige Maßnahmen			
<u>Bornaer Chaussee Auenhain</u>			
Durchgehende Fuß- und Radverkehrsanlagen	FV / RV	hoch	€€€
Schaffung einer sicheren Querungsstelle (z.B. mit Anlage einer Mittelinsel) zwischen den beiden Bushaltestellen	Fußverkehr	hoch	€€
Verbesserung der Wegweisung für Radfahrer (zum See / Richtung Stadtzentrum)	Radverkehr	mittel	€
<u>Bornaer Chaussee Liebertwolkwitzer Straße</u>			
Schließung von Netzlücken: Realisierung von einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radverkehrswegen zwischen Wachau und Liebertwolkwitz (in Planung) sowie entlang der Bornaer Chaussee Richtung Leipzig	FV / RV	hoch	€€
<u>Bornaische Straße nördlich Schillerplatz</u>			
Sichere Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt Lindenstraße / Bornaische Straße	Fußverkehr	mittel	€
Haltestelle »Virchowstraße«: Sanierung & Verbesserung der Ausstattung	ÖPNV	hoch	€€
<u>Koburger Straße nördlich Breitscheidstraße</u>			
Verbesserung der Radwegeninfrastruktur	Radverkehr	hoch	€€€
Durchgängige Fußgängeranlagen	Fußverkehr	hoch	€€€
Entfernung der Straßenbahngleise	ÖPNV	mittel	€€€
Sanierung der Fahrbahndecke	MIV	mittel	€€€
<u>Koburger Straße südlich Breitscheidstraße</u>			
Grundlegende Querschnittsänderung, Durchgängige Fußgänger- und Radverkehrsanlagen, verschiedene Varianten denkbar	FV / RV / MIV	hoch	€€€
<u>Koburger Straße südlich Gautzscher Platz</u>			
Schaffung von Querungsmöglichkeiten in Höhe der August-Bebel-Straße sowie Offenbachstraße (LSA)	Fußverkehr	hoch	€€
<u>Markkleeberger Straße</u>			
Schaffung einer sicheren Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer (z.B. mit Anlage einer Mittelinsel) in Höhe des Südwegs	FV / RV	hoch	€€
<u>Radverkehrswegweisung Leipzig – Markkleeberger See</u>			
Sanierung des Wohnwegs An der Hohle	Radverkehr	mittel	€€
<u>Ring / August-Bebel-Straße</u>			
Entfernung der alten Gleisanlagen	ÖPNV	hoch	€€€
Sanierung der Fahrbahnoberfläche	MIV	hoch	€€€
Punktueller Verbreiterung der Gehwege, Verbesserung der Belagqualität	Fußverkehr	hoch	€€€
<u>Seenallee</u>			

Maßnahme	Verkehrsträger	Priorität	Kosten
Führung des Radverkehrs über Robert-Koch-Straße / Kirchstraße (infolge des geringen Querschnitts der Seenallee zwischen Kirchstraße und Bornaischen Straße)	Radverkehr	mittel	€
Bauliche Anpassung der Querungsmöglichkeit am Auenplatz, Führung der Kirchstraße als Fahrradstraße, entsprechende Wegweisung	FV / RV	mittel	€
<u>Städtelner Straße</u>			
Beseitigung der Gehwegdefizite (Wegequalität, Markierung)	Fußverkehr	mittel	€€
Beidseitige Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen), ggf. auch kurzfristig	Radverkehr	mittel	€
<u>Straßenzug Breitscheidstraße – Goethesteig</u>			
Radverkehrsbezogene Beschilderung und Wegweisung am Haltepunkt »Markkleeberg-Nord«	Radverkehr	mittel	€
<u>Wachauer Straße / Seepromenade</u>			
Verbesserung der Wegweisung und Beschilderung (Radfahrer)	Radverkehr	hoch	€
Ausbau der Kapazitäten vorhandener Radabstellanlagen	Radverkehr	hoch	€€
Einrichtung von zweckmäßige Mobilitätsdienstleistungen für den Radverkehr: u. a. eBike-Ladestation, Luftpumpstation	Radverkehr	mittel	€
<u>Wohngebiet Sonnesiedlung / Rosa-Luxemburg-Straße</u>			
Ausbau des privaten Parkraumangebots für Anwohner	MIV (ruhender Verkehr)	hoch	€€€
<u>Ziegeleiweg</u>			
Querschnittsanpassung	MIV	hoch	€€-€€€
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsweg)	FV / RV	hoch	€€
<u>Zöbigerstraße Bereich Zöbiger</u>			
Umsetzung der Vorzugsvariante - Querschnittsänderung im Engstellenbereich	FV / RV / MIV	hoch	€€
<u>Zöbiger Straße Abschnitt Fliederweg – Hermann-Müller-Straße</u>			
Beidseitige Fuß- und Radverkehrsanlagen	FV / RV	hoch	€€
Bushaltestelle »Schule«	Fußverkehr	mittel	€
<u>Zöbigerstraße Bereich Großstädteln</u>			
Beidseitige Fuß- und Radverkehrsanlagen (Querschnittsänderung)	FV / RV	hoch	€€
Markkleeberg-Großstädteln: Prüfung einer zusätzlichen Querungsstelle (Westseite)	Fußverkehr	gering (optional)	€
Langfristige Maßnahmen			
<u>Bornaer Chaussee Auenhain</u>			
Verbreiterung der abschnittsweise zu schmalen Fußwege	Fußverkehr	mittel	€€
<u>Bornaer Chaussee Liebertwolkwitzer Straße</u>			
Ggf. beidseitiger gemeinsamer Fuß- und Radweg entlang der Bornaer Chaussee nördlich Wachau (im Falle der Erweiterung des Gewerbeparks)	FV / RV	gering (optional)	€€

Maßnahme	Verkehrsträger	Priorität	Kosten
<u>Bornaische Straße nördlich Schillerplatz</u>			
Verkehrsuntersuchung zur Querschnittsänderung der Bornaischen Straße, Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraums, Realisierung von beidseitigen Radverkehrsanlagen etc.	FV / RV / MIV	hoch	€€€
<u>Gautzscher Platz</u>			
Städtebauliche Aufwertung des Gautzscher Platzes	-	hoch	€€€
Ausbau der radbezogenen Wegweisung und Beschilderung	Radverkehr	mittel	€
<u>Markkleeberger Straße</u>			
Realisierung eines einseitigen Fuß- und Radwegs auf der Südseite des Abschnittes zwischen Crostewitzer Straße und Am Ellrich (Schließung einer Netzlücke)	FV / RV	mittel	€€
<u>Rathausstraße</u>			
Neuorganisation des öffentlichen Parkraumangebots	MIV (ruhender Verkehr)	hoch	€-€€
Querschnittsänderung im Abschnitt zwischen Koburger Straße und Ring, verschiedene Varianten denkbar	FV / RV / MIV	hoch	€€€
<u>Schillerplatz</u>			
Verbesserung der Straßen- und Wegequalität	FV / RV / MIV / ÖPNV	hoch	€€€
Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten	Fußverkehr	hoch	€
Umbau der ÖPNV-Haltestelle	ÖPNV	hoch	€€
Grundsätzliche Überarbeitung des vorhandenen Informationsangebotes (Wegweisung / Beschilderung)	FV / RV	hoch	€
Einrichtung von zweckmäßigen RV-Mobilitätsdienstleistungen, z. B. einer Bikesharing-Station	Radverkehr	mittel	€
<u>Wachauer Straße / Seepromenade</u>			
Städtebauliche Aufwertung Wachauer Straße / Parkplatz See (B-Plan »Seepromenade)	-	hoch	-