

Radschnellverbindungen für Leipzig und sein Umland: Der lange Weg vom Konzept zur Umsetzung

11. Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege am 16.09.2022 in Essen

Stadt Leipzig, Dezernat VI, Verkehrs- und Tiefbauamt

Dr. Christoph Waack, Radverkehrsbeauftragter

Caroline Ommeln, Stabstelle Verkehrs- und Tiefbauamt



Radschnellverbindungen für Leipzig und sein Umland: Der lange Weg vom Konzept zur Umsetzung

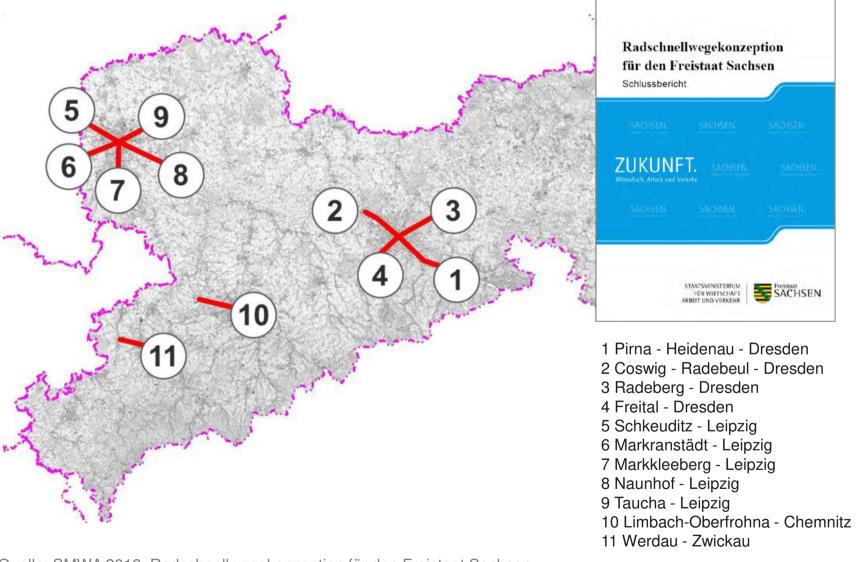


Inhalt:

- Radschnellwegkonzeption des Freistaats Sachsen von 2019
- Potenzielle Radschnellwege im Raum Leipzig:
 - Radschnellweg Halle (Schkeuditz) Leipzig
 - Radschnellweg Leipzig- Markkleeberg
 - Radschnellweg Leipzig Markranstädt
 - Radschnellweg Leipzig Taucha
 - Radschnellweg Leipzig Naunhof
- Aktueller Stand der Planungen zu Radschnellverbindungen in Leipzig
- Planungserleichterungen und Planungshemmnisse auf dem langen Weg zur Umsetzung von Radschnellverbindungen in Leipzig und seinem Umland

Potenzielle Radschnellverbindungen in Sachsen





Quelle: SMWA 2019, Radschnellwegekonzeption für den Freistaat Sachsen Hintergrundkarte: Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (GeoSN)

Anpassung des Sächsischen Straßengesetzes 2019



- § 3 Einteilung der öffentlichen Straßen, Absatz (3):
- 1 Radschnellverbindungen des Freistaates Sachsen sind Wege, Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger regionaler oder überregionaler Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind.
- 2 Sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden.
- 3 Die Bestimmung von Wegen, Straßen oder Teilen von diesen zur Radschnellverbindung nimmt das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr im Einvernehmen mit den jeweils als Träger der Straßenbaulast betroffenen Kreisen, Kreisfreien Städten und Gemeinden vor.
- § 39: RSV erfordern Planfeststellungsverfahren.
- § 44 bestimmt den Träger der Straßenbaulast: RSV werden hierbei nun behandelt, wie Staats- und Kreisstraßen: Gemeinden mit mehr als 30.000EW sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten.

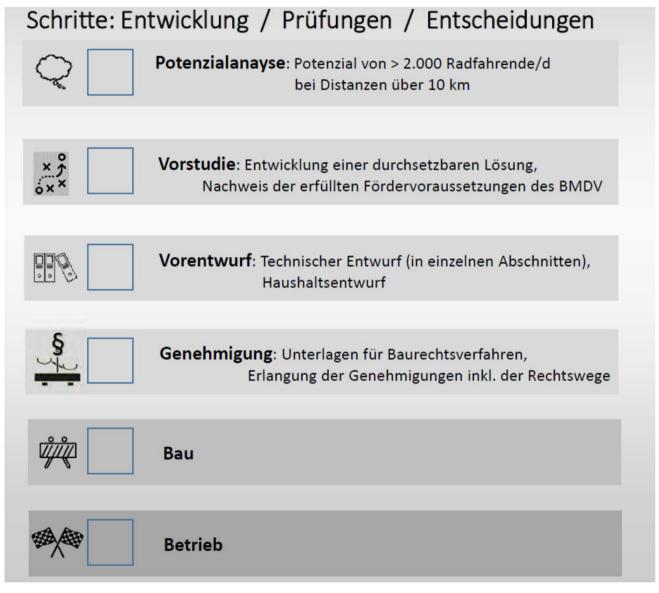


	Zuständigkeiten für Radschnellverbindungen nach Sächsischem Straßengesetz vom 20. August 2019			Finanzierung	
	außerhalb der Stadtgrenze (OD-Grenze bei B, S)	innerhalb Stadtgrenze (OD-Grenze bei Bundes-/Staatsstraßen)			
		Kommunen bis 30.000 Ew.	Städte > 30.000 Ew. oder §44(4) SächsStrG		
Potenzialanalyse / Netzplanung RSV	Freistaat Sachsen (Gestaltungshoheit des Freistaates, überörtliche Verkehrsbedeutung)			Freistaat Sachsen	
Vorstudien der Einzelkorridore, vorgeprüfte Verläufe, Abschnitte, Gelenkpunkte	Freistaat Sachsen (Erlass SMWA)		Stadt §44 (2) SächsStrG		
Entwurf und Baurecht	Freistaat Sachsen*	Freistaat Sachsen*	Stadt §44 (2) SächsStrG	Bund durch VV Radschnellwege 2017-2030 (75%)	
Bau	Freistaat Sachsen*	Freistaat Sachsen*	Stadt §44 (2) SächsStrG		
Unterhaltung	Landkreise §48 (1) SächsStrG	Landkreise §48 (1) SächsStrG	Stadt §9 (2) SächsStrG		
	* Bund bei straßen	begleitendem Verlauf an Bund	desstraßen und Zustimmung BMVI		

Quelle: LASuV 2021

Ablaufschema für die Etablierung von RSV





Quelle: LASuV 2022

Radschnellweg Halle - Leipzig



Meilensteine:

- 2018: Beauftragung der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Halle-Leipzig durchzuführen.
- 2019: Erstellung der Machbarkeitsstudie durch Via und Planersozietät
- 2019: Konstitution der Steuerungsgruppe Radschnellweg Halle-Leipzig
- 2020: Fertigstellung und Präsentation der Machbarkeitsstudie
- 2020: Unterzeichnung des Letter of Intent der beteiligten Kommunen und Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in der Öffentlichkeit
- 2022: Anmeldung beim BMVI zur Förderung nach VV RSV 2017-2030

Unterzeichnung Letter of Intent der beteiligten Kommunen 2020





Die Oberbürgermeister der beteiligten Kommunen und der Geschäftsführer der EMMD





Stand der Planung (2022)





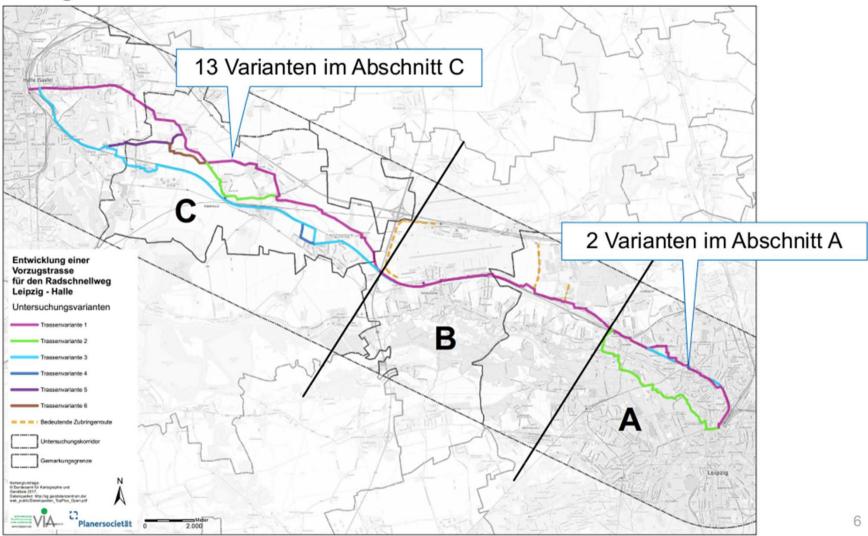
- Überregionale Projektkoordination in Klärung, Steuerungsgruppe Europäische Metropolregion Mitteldeutschland (länderübergreifend)
- Nächste Schritte:
 - Vergabe Leistungsphase 1-4 mit Durchführung
 Planfeststellungsverfahren, Erarbeitung Aufgabenstellung /
 Machbarkeitsstudien Ingenieursbauwerke, Baugrunduntersuchung,
 Vermessung
 - Kommunikationsarbeit, Zusammenarbeit mit Unternehmen entlang der Strecke stärken. Infos unter www.radschnellweg.org

Radschnellverbindung Halle - Leipzig





Ergebnis der Trassensuche



Radschnellverbindung Halle - Leipzig





Trassenbewertung – Ergebnis in Abschnitt A

Be deutung	Kriterium	Variante A1		Variante A2	
		Bahn		Auwald	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	7527,015		8194,344	
Attraktivität/ Potenzial	Umwegfaktor	0,97	+	1,08	0
	Einwohner	74571	+	57394	o
	Gewerbe-/Industriefläche [ha]	59	+	23	o
	Anzahl der Schulplätze	3223	+	3554	+
	Anzahl der erschlossen en Hochschulstandorte	4	+	4	+
	Anzahl Bf/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	8	+	4	o
Qualität/ Standard-	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV[%]	93%	+	75%	0
einhaltung	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlus t	7	+	10	0
Handlungs- aufwand / Umsetzung	Kosten für die Herstellung von Streckenabschnitten	3,8 Mio. €		7,2 Mio. €	
	Kosten für die Herstellung plangleicher Knotenpunkte	1,3 Mio. €	o	2,4 Mio. €	-
	Kos ten für die Hers tellung von Sonderbauwerken	9,4 Mio. €		7,7 Mio. €	
	Schutzgebiete [ha]	0	+	52	
GESAMTBEWERTUNG		++ (9 Punkte)		o (0 Punkte)	



Potenzial- und Machbarkeitsanalyse für eine Radschnellverbindung zwischen Halle (Saale) und Leipzig

Radschnellverbindung Halle - Leipzig





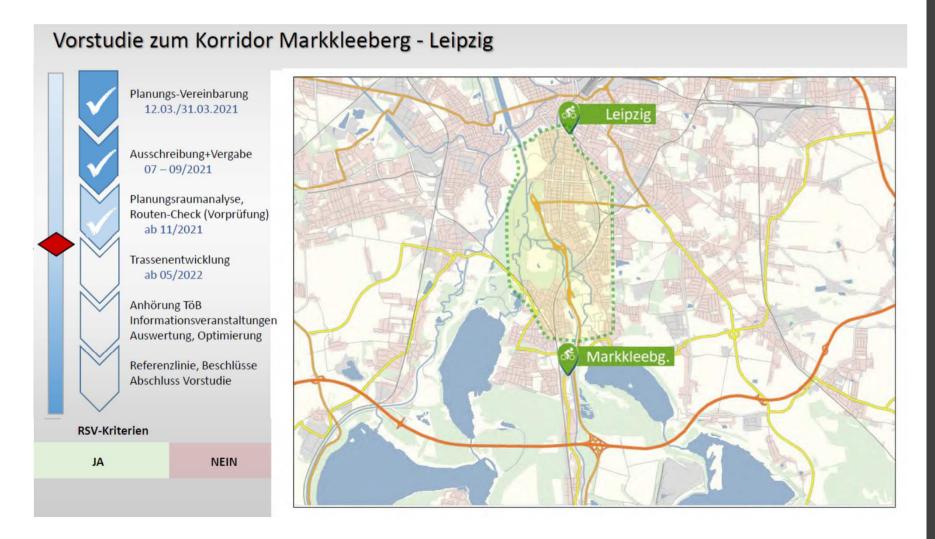
	Vorzugstrasse (Bahnparallele Führung)	Alternative (Max- Liebermann-Straße)			
Potenzial					
Länge	12,5 km	13,1 km			
Querschnittsbelastung (täglich)	> 2.000 Nutzende	> 2.000 Nutzende			
Qualität					
Qualitätsstandard					
Standard ,Radschnellverbindung'	12,4 km (99 %)	12,0 km (92 %)			
Standard nach den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen"	0,1 km (1 %)	1,1 km (8 %)			
Zeitverluste an Knotenpunkten					
Zeitverlust < 20 Sekunden pro Knoten	22 Knoten	21 Knoten			
Zeitverlust ≥ 20 Sekunden pro Knoten	8 Knoten	11 Knoten			
Zeitverlust pro km	19 Sek./km	29 Sek./km			
Fahrtzeit	ca. 34 min	ca. 38 min			
Führungsformen					
Selbstständig geführte Wege	5,6 km (45 %)	4,4 km (33 %)			
Führung an Hauptverkehrsstraßen	3,3 km (26 %)	3,9 km (29 %)			
Führung auf Nebenstraßen	3,6 km (29 %)	4,8 km (37 %)			
Kosten					
Kosten insgesamt	19,3 Mio. €	14,3 Mio. €			
davon für Maßnahmen an Strecken	6,6 Mio. €	5,5 Mio. €			
davon für Ingenieurbauwerke	11,6 Mio. €	7,5 Mio. €			
davon für Maßnahmen an plangleichen Knotenpunkten	1,0 Mio. €	1,3 Mio. €			
Kosten pro km	1,5 Mio. €	1,1 Mio. €			

Quelle: Machbarkeitsstudie Halle – Leipzig 2019

Radschnellweg Leipzig - Markkleeberg



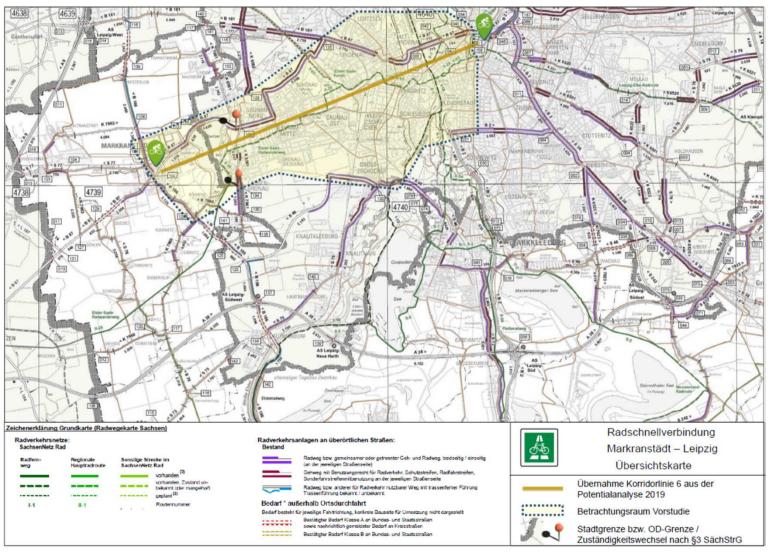
 Planungsvereinbarung zwischen Stadt Leipzig bzw. Stadt Markkleeberg und Landesamt für Straßenbau und Verkehr in 2021



Radschnellverbindung Leipzig - Markranstädt



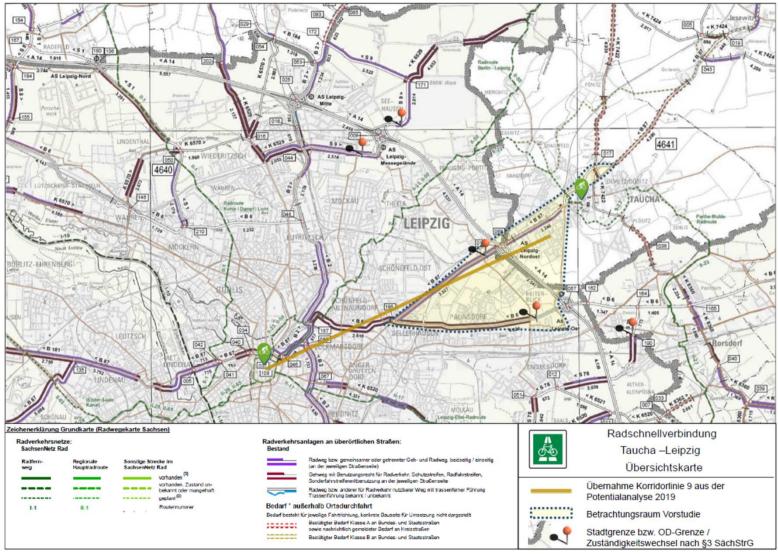
Planungsvereinbarung zwischen Stadt Leipzig bzw. Stadt Markranstädt und Landesamt für Straßenbau und Verkehr in 2022



Radschnellverbindung Leipzig - Taucha



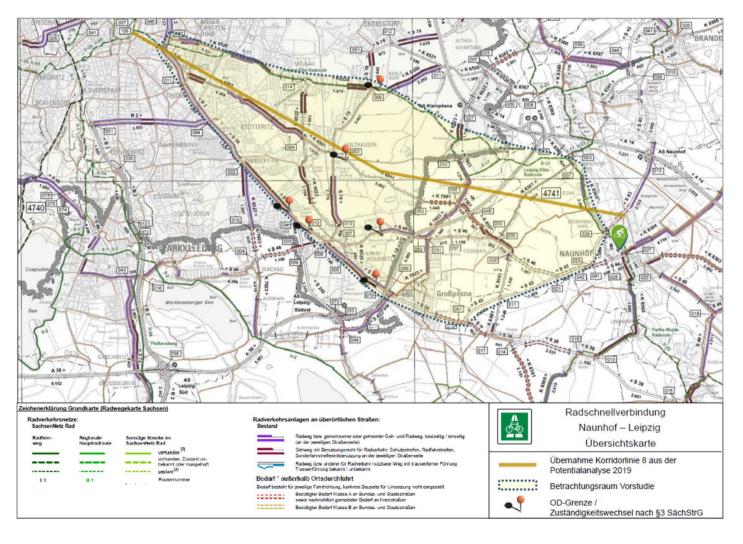
 Planungsvereinbarung zwischen Stadt Leipzig bzw. Stadt Taucha und Landesamt für Straßenbau und Verkehr in 2023 vorgesehen



Radschnellverbindung Leipzig - Naunhof

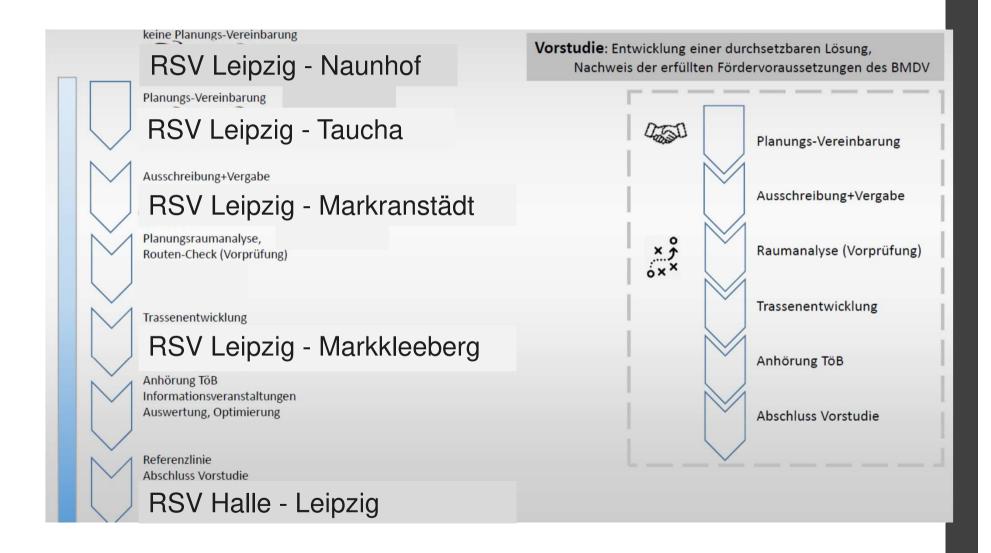


 Planungsvereinbarung zwischen Stadt Leipzig und Landesamt für Straßenbau und Verkehr zunächst zurückgestellt



Radschnellwege für Leipzig und sein Umland – Übersicht zum aktuellen Stand der Planung





Planungsbeschleuniger und Planungshemmnisse



Erleichterungen:

- Früher Zeitpunkt: Vorreiter auf Landesebene und Kooperation mit Partnern im regionalen Kontext
- Aktuell: Bereitstellung von Kapazitäten auf Landesebene

Hemmnisse:

- Personalknappheit
- fehlende Priorisierung im Verhältnis zu anderen Straßenbauprojekten
- Unbekannte Materie f
 ür vorhandenes Personal
- Dynamische Stadtentwicklungsprozesse in einer wachsenden Stadt
- Lange Planungsprozesse



Stadt Leipzig

Verkehrs- und Tiefbauamt Dezernat VI

04092 Leipzig

Tel.: +49 (341) 123-3410

E-Mail: vta-planung@leipzig.de

www.leipzig.de

