



Masterplan zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Flughafens Leipzig/Halle

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

ZUKUNFT.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Inhalt

1.	Veranlassung	3
2.	Planerische Grundlagen	5
3.	Kriterien	8
3.1.	Flughafenbezug	8
3.1.1.	Räumlicher Bezug	8
3.1.2.	Lärmbetroffenheit	9
3.1.3.	Zusammenführung der Teilkriterien	11
3.2.	Umweltverträglichkeit	11
3.2.1.	Raumwiderstand	11
3.2.2.	Zusätzlicher Flächenverbrauch.....	14
3.2.3.	Zusammenführung der Teilkriterien	14
3.3.	Verkehrswirksamkeit	15
3.3.1.	Verkehrsmodell	15
3.3.2.	Beschreibung des Kriteriums.....	16
3.4.	Verkehrssicherheit	17
3.5.	Zeitliche Realisierbarkeit	20
3.6.	Kosten	21
4.	Bewertung der Maßnahmen	22
4.1.	Bewertungsmethode	22
4.2.	Bewertungstabelle	24
5.	Fazit	26
6.	Projektdossiers	28

1. Veranlassung

Der Flughafen Leipzig/Halle baut seine Infrastrukturen für ca. 500 Mio. EUR aus. Dabei werden die Vorfelder erweitert, um Wachstumsperspektiven für das Segment des Luftfrachtverkehrs und die ansässigen Frachtunternehmen zu schaffen. Infolgedessen wird eine weitere dynamische Wirtschaftsentwicklung sowohl des Flughafens als auch des Flughafenumfelds erwartet, die von erheblichem Interesse für den Freistaat Sachsen ist. Auch im Sächsischen Koalitionsvertrag 2019 – 2024 wird darauf verwiesen, dass die sächsischen Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden weiterhin eine besondere Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung des Freistaates Sachsen spielen sollen. Seit der Wiedervereinigung wurde durch die Anteilseigner der Mitteldeutschen Flughafen AG (MFAG) (u.a. Freistaat Sachsen, Land Sachsen-Anhalt sowie Kommunen rund um die Flughäfen) über 2 Milliarden Euro in die Modernisierung und den Ausbau der Flughäfen investiert. So konnten sich die beiden Flughäfen mit modernen Flughafeninfrastrukturen am Markt etablieren. Sie bieten im Passagierverkehr überwiegend nationale und europäische Linien- und Tourismusverbindungen an und sind über europäische Hubs auch international angebunden.

Speziell der Flughafen Leipzig/Halle spielt eine herausragende Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung des Freistaates Sachsen und bildet den Kern des Logistikstandortes Mitteldeutschland. Er hat sich damit zu einem der wichtigsten europäischen Frachtdrehkreuze entwickelt. Im Jahr 2022 fertigte der Flughafen Leipzig/Halle rund 1,5 Millionen Tonnen Luftfracht ab. Damit hält Leipzig/Halle seine Position als Deutschlands zweitgrößter Frachtflughafen und hat eine überregionale Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland erreicht. Am Flughafen Leipzig/Halle sind rund 13.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in rund 120 Unternehmen und Behörden tätig. Seine geographische Lage im Schnittpunkt zweier Autobahnen (A 9 und A 14), die vorhandene Eisenbahnanbindung (einschließlich Luftfrachtumschlagbahnhof) sowie die Nähe zum Güterverkehrszentrum Leipzig tragen zur insgesamt positiven Entwicklung des Leipziger Nordraumes bei.

Seit Anfang 2019 plant die MFAG die Erweiterung der Flugbetriebsflächen. Die Unterlagen für das Planänderungsverfahren wurden im August 2020 bei der Landesdirektion Sachsen eingereicht. Im Vorfeld wurden die betroffenen Gemeinden und die Öffentlichkeit über das Vorhaben informiert. Die Auslegung der Unterlagen erfolgte vor Ort in siebzehn Umlandgemeinden und Städten sowie auf der Internetseite der Landesdirektion Sachsen. Darin werden die Vorhaben beschrieben und der Antrag begründet. Im Fokus steht die Vergrößerung der Vorfeldflächen, um zusätzliche Parkpositionen für Flugzeuge zu schaffen. Dazu gehören die Rollwege und Standplätze für Frachtflugzeuge, die Abstellflächen für Geräte, der Platz für Aufenthalts- und Sanitärräume für die Vorfeldmitarbeiter/innen und eine Energiestation.

Mit dem Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle und der einhergehenden dynamischen Entwicklung des Flughafenumfelds, ergeben sich in den angrenzenden Kommunen im Leipziger Nordraum Zuwächse im Personen-, Wirtschafts- und Frachtflugverkehr sowie beim Ausbau des Verkehrsnetzes. Damit werden auch Lärmbetrübungen erwartet. Aufgrund der hohen wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Leipzig/Halle für den Wirtschaftsstandort Sachsen, ist es der sächsischen Staatsregierung ein Anliegen, die betroffenen Kommunen bei der Umsetzung von verkehrsverbessernden Maßnahmen im Umfeld des Flughafens zu unterstützen. Dabei sollen die Maßnahmen in den betroffenen Kommunen zur Steigerung der Lebensqualität und zu einer bedarfsgerechten Anpassung des Verkehrsnetzes beitragen.

Für diese besonders prioritären Verkehrsprojekte hat das Staatsministerium für Finanzen in seiner Funktion als Gesellschafter für den Freistaat Sachsen dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr eine Sonder- bzw. Vorrangfinanzierung über einmalig 24 Millionen Euro bereitgestellt. Voraussetzung für deren Verwendung ist der unmittelbare räumliche Zusammenhang der Maßnahmen mit dem Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle und ein Beitrag zur Sicherstellung und Entwicklung des Verkehrs. Der Landtag wird halbjährlich über die Mittelverwendung informiert.

Um potenzielle Maßnahmen zu ermitteln und die genannten Mittel bedarfsorientiert einzusetzen, wurde die LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH mit der Erstellung eines Masterplanes zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Flughafens Leipzig/Halle beauftragt. Dabei sollen die Vorhaben der verkehrlichen Infrastruktur im Nordraum Leipzig geprüft und priorisiert werden, um eine Entscheidungs- und Abstimmungsgrundlage für die weitere maßnahmenbezogene Vorgehensweise zu erhalten. Hierfür werden bereits bekannte Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich des Sachzusammenhanges mit dem Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle untersucht sowie ggf. weitere notwendige Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur identifiziert, die durch die Entwicklung des Flughafens Leipzig/Halle induziert werden. Die Ergebnisse werden in diesem Masterplan zusammengestellt und sind anschließend mit den verschiedenen Vorhabenträgern abzustimmen.

2. Planerische Grundlagen

Für die Erstellung des Masterplans wurden diverse Grundlagen herangezogen, analysiert und miteinander verglichen. Dazu gehören die Verkehrsplanerische Machbarkeitsstudie Straßennetz Nordraum Leipzig¹, der Masterplan Mobilität für den Nordraum Leipzig², die ÖPNV Studie zum Nordraum Leipzig³, die Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen⁴ sowie die Planänderungsunterlage zur Flughafenerweiterung⁵. Ergänzt wurden diese durch die Dokumente „Finanzierungsbedarf Nordsachsen Verkehrsinfrastruktur“⁶, „Finanzierungsbedarf Nordsachsen Sonstiges“⁷ und „Vorschlag B final ergänzende Projekte“⁸, die durch die MFAG zur Verfügung gestellt wurden. Durch einen kontinuierlichen Abstimmungsprozess mit den beteiligten Kommunen (Stadt Leipzig, Stadt Schkeuditz, Stadt Taucha, Gemeinde Jesewitz, Gemeinde Krostitz, Gemeinde Rackwitz und Gemeinde Wiedemar), dem Landkreis Nordsachsen, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr sowie der MFAG und weiteren Vorhabenträgern, konnte eine umfangreiche Bestandsaufnahme aller zukünftigen Handlungsschwerpunkte erarbeitet werden. Der Fokus lag dabei auf den Verkehrsträgern Straße, Radweg und Gehweg. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde in diesem Masterplan, aufgrund der sehr langfristig angelegten Planungsprozesse, nicht näher betrachtet.

¹ Quelle: „Verkehrsplanerische Machbarkeitsstudie Straßennetz Nordraum Leipzig“, IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, 05/2019

² Quelle: „Masterplan Mobilität für den Nordraum Leipzig“, EU-Projekt „LOW-CARB“, 2020

³ Quelle: „ÖPNV-Studie zum Nordraum Leipzig“, Teilprojekt zum EU-Projekt "LOW CARB", IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, 07/2019

⁴ Quelle: „Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen“, Landkreis Nordsachsen, Landratsamt – Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft, 01/2019

⁵ Quelle: „Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld““, Landesdirektion Sachsen, Az.:32-0522/1054, 06/2023

⁶ Quelle: „Finanzierungsbedarf Nordsachsen Verkehrsinfrastruktur“, MFAG, 09/2021

⁷ Quelle: „Finanzierungsbedarf Nordsachsen Sonstiges“, MFAG, 09/2021

⁸ Quelle: „Vorschlag B final ergänzende Projekte“, MFAG, 11/2021

Im Rahmen der Abstimmungsprozesse wurden bis Ende Mai 2023 alle notwendigen Hintergrundinformationen der beteiligten Kommunen eingeholt. Mit Hilfe der beiden Verkehrsmodelle „Landesverkehrsmodell Sachsen“ und „Verkehrsmodell der Verkehrsplanerischen Machbarkeitsstudie Straßennetz Nordraum Leipzig“ wurde die Grundlagenarbeit ergänzt. Auf Basis dieser Grundlagen sowie nach Abschluss der Abstimmungsprozesse mit den beteiligten Kommunen, wurde eine Übersichtskarte (Abbildung 1) für den Leipziger Nordraum und eine Auflistung aller maßnahmenbezogenen Handlungsschwerpunkte (Tabelle 1) erstellt. Die darin enthaltenen Maßnahmen werden anhand der nachstehenden Kriterien auf ihren fachlichen Zusammenhang mit der Erweiterung des Flughafens Leipzig/ Halle untersucht.

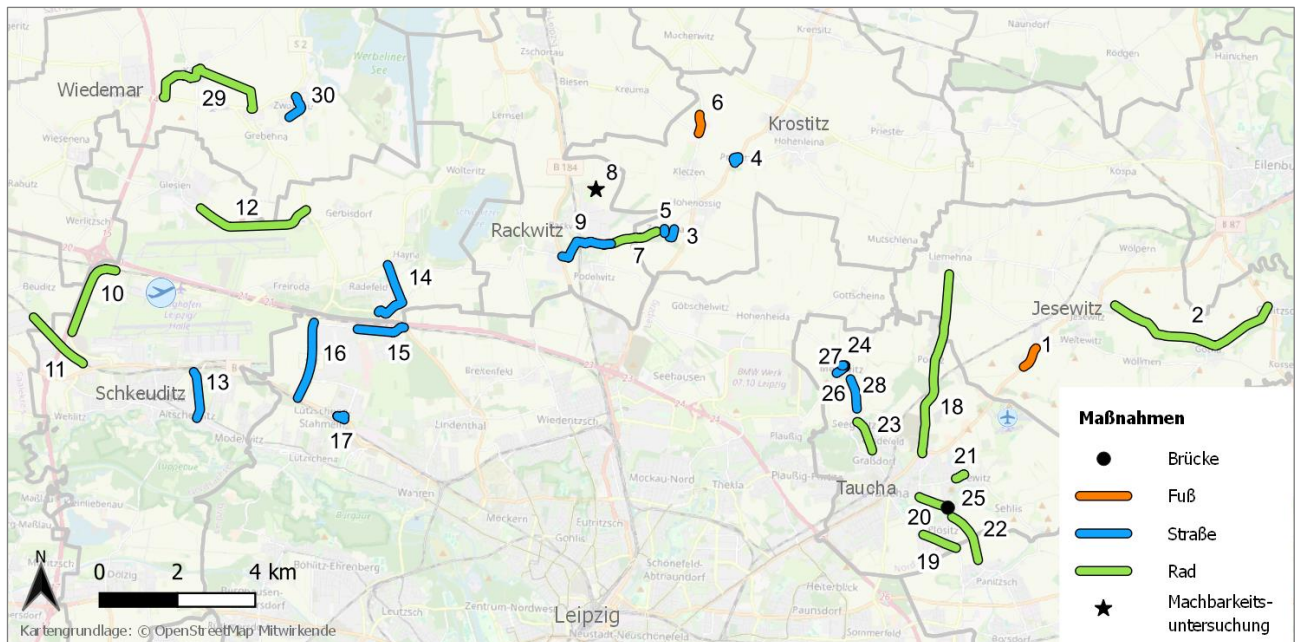


Abbildung 1: Übersichtskarte der Maßnahmen des Masterplans

Tabelle 1: Auflistung der Maßnahmen des Masterplans (Abk.: OT = Ortsteil; KV = Kombiniertes Verkehr)

Mßn-nr.	Maßnahme	Verkehrsart	Kommune
1	Gehweg an der Bundesstraße 87	Gehweg	Jejewitz
2	Radweg II - Bötzen über Gosternitz, Gotha nach Groitzsch	Radweg	Jejewitz
3	Sanierung Waldstraße inkl. Gehweg	Straße/ Gehweg	Krostitz
4	Sanierung August-Bebel-Ring inkl. Parkflächen, OT Pröttitz	Straße	Krostitz
5	Herstellung Stichstraße, OT Zschölkau Am Lober	Straße	Krostitz
6	Gehwegbau Mocherwitzerstraße, OT Beuden	Gehweg	Krostitz
7	Neubau Radwegverbindung zwischen Rackwitz und Zschölkau	Radweg	Rackwitz/ Krostitz
8	Machbarkeitsuntersuchung für eine verkehrliche Anbindung Gewerbegebiet Rackwitz und Ortslage Rackwitz in Richtung Norden an die Bundesstraße 184	Straße	Rackwitz
9	Instandsetzung Leipziger Straße mit lärmminderndem Asphalt	Straße	Rackwitz
10	Radweg entlang der Westumfahrung Flughafen Leipzig/Halle (Staatsstraße 8a)	Radweg	Schkeuditz
11	Befestigung des Bahnseitenwegs vom S-Bahnhaltepunkt Schkeuditz-West zum Gewerbegebiet Airportpark Leipzig/Halle	Radweg	Schkeuditz
12	Optimierung der Radwegführung von Staatsstraße 1 und Querung am Besucherhügel im Bereich Glesien	Radweg	Schkeuditz
13	Altscherbitzer Straße	Straße/ Radweg	Schkeuditz
14	Stämmerweg	Straße/ Radweg	Schkeuditz
15	Poststraße von Porschestraße bis Staatsstraße 1	Straße	Stadt Leipzig
16	Staatsstraße 8 Radfelder Allee (Bundesstraße 6 bis Poststraße)	Straße	Stadt Leipzig
17	Knotenpunkt Bundesstraße 6/ Hans-Grade-Straße/ KV-Terminal	Straße	Stadt Leipzig
18	Neubau Radweg zwischen Taucha und Liemehna	Radweg/ Gehweg	Taucha
19	Sanierung Radweg Taucha – Plöszitz	Radweg	Taucha
20	Erneuerung Rad-/ Gehweg Würzner Straße	Radweg	Taucha
21	Neubau Radweg Dewitz	Radweg	Taucha
22	Neubau Radweg Plöszitz – Panitzsch	Radweg	Taucha/ Borsdorf
23	Beleuchtung Geh-/ Radweg Seegeritz – Taucha	Radweg/ Gehweg	Taucha
24	Ausbau Knotenpunkt Merkwitz Seegeritzer Straße/ Alte Salzstraße	Straße	Taucha
25	Ersatzneubau Brücke Taucha – Plöszitz	Straße	Taucha
26	Wegebau: Merkwitz alte Salzstraße	Straße	Taucha
27	Wegebau: Merkwitz Schulgasse	Straße	Taucha
28	Ausbau Hauptstraße zwischen Seegeritz und Merkwitz	Straße/ Radweg/ Gehweg	Taucha
29	Radweg Wiedemar – Zwochau	Radweg	Wiedemar
30	Sanierung Leipziger Straße in Zwochau	Straße	Wiedemar

3. Kriterien

Die Grundlage zur Bewertung aller im Masterplan gelisteten Infrastrukturmaßnahmen bilden Bewertungskriterien. Diese wurden durch die Analyse gängiger Grundlagenliteratur (Bundesverkehrswegeplan, Landesverkehrspläne, Maßnahmenpläne zur Priorisierung von Infrastrukturvorhaben) und deren geeigneter Weiterentwicklung gewonnen. Für jedes einzelne Kriterium wurde eine fünfstufige Bewertungsskala definiert. Somit erfolgt eine Bewertung der Infrastrukturmaßnahmen mittels Punkten von eins bis fünf. Im Folgenden werden die Auswahlkriterien und die jeweilige Skaleneinteilung näher beschrieben.

3.1. Flughafenbezug

Dieses Kriterium dient zur Bewertung, inwieweit eine Maßnahme in direktem Zusammenhang mit dem Flughafen steht. Dabei werden zwei verschiedene Aspekte miteinander kombiniert. Sowohl der räumliche Bezug einer Einzelmaßnahme zum Flughafen, als auch die Betroffenheit der jeweiligen Gemeinde vom Fluglärm werden betrachtet und innerhalb des Kriteriums zusammengeführt.

3.1.1. Räumlicher Bezug

Ausschlaggebend für die Bewertung dieses Teilkriteriums ist die geografische Lage der Maßnahme. Ausgehend vom Flughafen Leipzig/Halle wird ermittelt, in welchem Entfernungsradius jede Maßnahme liegt. Abbildung 2 zeigt diese Radien auf einem Kartenausschnitt mit den betreffenden Gemeinden. Gemeindegrenzen sind grün und Radien (5 km und 10 km) sind rot dargestellt.

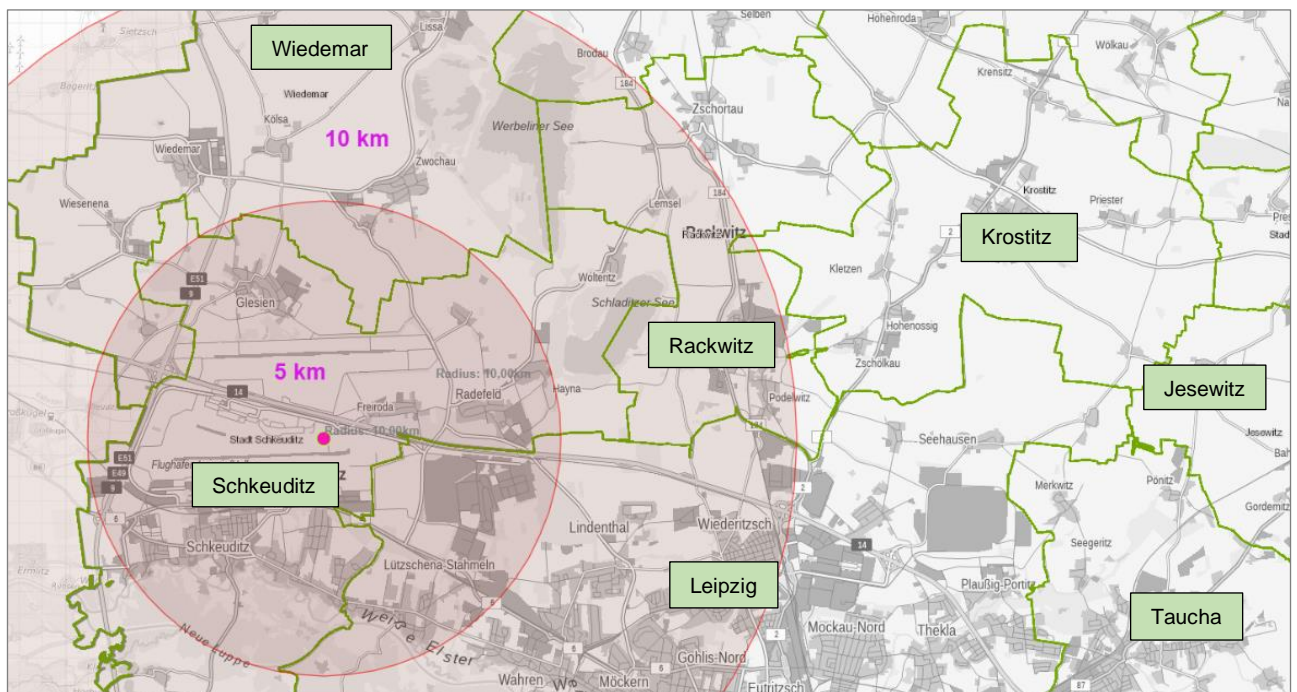


Abbildung 2: Radien ausgehend vom Flughafen Leipzig/Halle

Eine geeignete Einteilung der Bewertungsskala wurde empirisch anhand des vorliegenden Stichprobenumfangs ermittelt und sieht folgende Werte vor:

- Nah (Radius < 5 km),
- Mittel (Radius 5 km – 10 km),
- Entfernt (Radius > 10 km).

3.1.2. Lärmbetroffenheit

Das Teilkriterium bewertet die Betroffenheit der Gemeinden vom bestehenden und durch die Flughafenerweiterung zusätzlich entstehenden Fluglärm. In Abbildung 3 sind die aktuelle Fluglärmkarte⁹ sowie die Maßnahmen des Masterplans dargestellt. Die Betrachtung der Lärmbetroffenheit erfolgt in Abhängigkeit von der Gemeinde. Das bedeutet, je stärker die Gemeinde betroffen ist, in der sich die jeweilige Maßnahme befindet, desto bedeutsamer ist die Umsetzung der Maßnahme um etwaige Beeinträchtigungen in der Gemeinde kompensieren zu können. Dabei kommen wiederum zwei Unterkriterien zum Einsatz, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Lärmbetroffenheit aufweisen. Diese sind zum einen der prozentuale Anteil der jeweils pro Gemeinde betroffenen Fläche und zum anderen die Intensität der Betroffenheit.

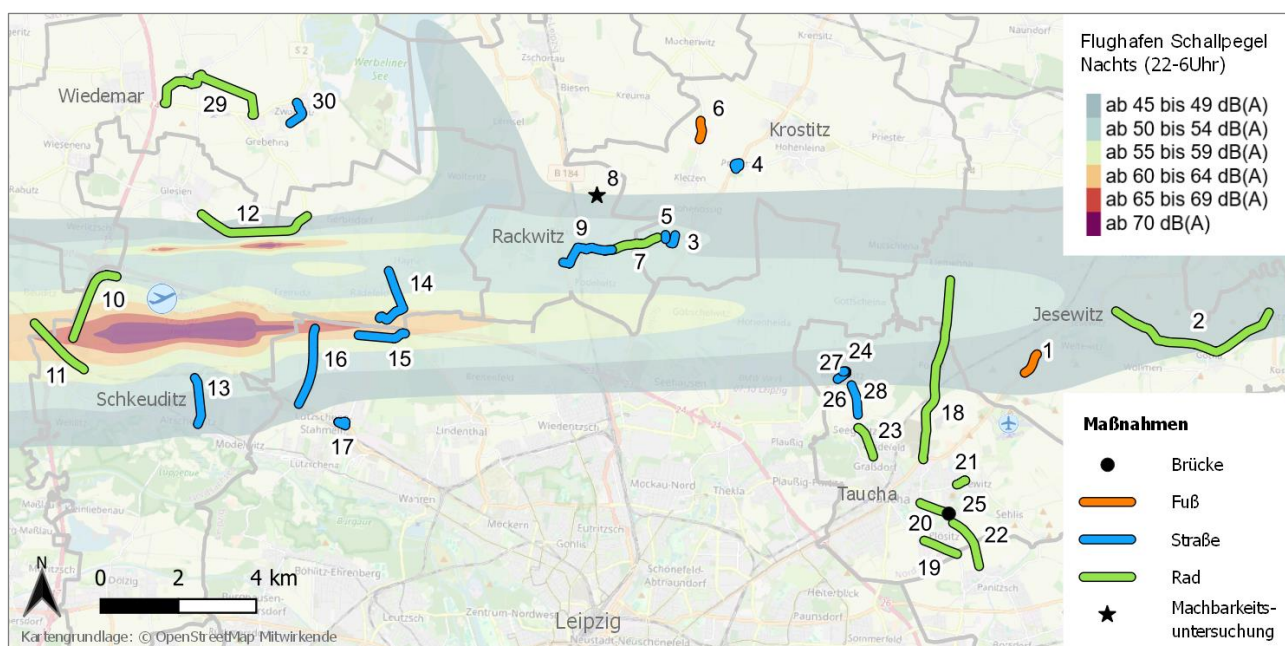


Abbildung 3: Auszug aus der Lärmkarte des Flughafens Leipzig/Halle (Schallpegel LDEN) inklusive Maßnahmen

a) Anteilig betroffene Fläche der Gemeinde

Die vom Fluglärm anteilig betroffene Fläche der jeweiligen Gemeinde kann mithilfe der Lärmkarte des Flughafens Leipzig/Halle (Schallpegel LDEN) ermittelt werden. In Tabelle 2 sind die entsprechenden Zahlenwerte dargestellt. Eine anhand der Prozentpunkte als sinnvoll erachtete Zuordnung kann der letzten Spalte entnommen werden.

⁹ Quelle: „Lärmkartierung 2022 am Flughafen Leipzig/Halle“, Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Referat Anlagenbezogener Immissionsschutz, Lärm, 05/202

Der Fokus bei der Skaleneinteilung liegt dabei stets auf einer möglichst gleichmäßigen Verteilung der Wertigkeitsstufen (gering, mittel, hoch) und wird wie folgt vorgenommen:

- *Gering* = < 20 %,
- *Mittel* = 21 % – 50 %,
- *Hoch* = > 50 %.

Tabelle 2: Übersicht zum prozentualen Anteil der lärmbeeinträchtigten Fläche einer Gemeinde gegenüber der gesamten Gemeindefläche

Gemeinde	Gesamtfläche [km ²]	Lärmbeeinträchtigte Fläche [km ²]	%	Zuordnung
Jesewitz	52	34	65	hoch
Krostitz	43	14	32	mittel
Rackwitz	36	18	50	mittel
Stadt Leipzig	298	40	13	gering
Schkeuditz	81	48	59	hoch
Taucha	33	6	18	gering
Wiedemar	96	4	4	gering

b) Intensität der Betroffenheit

Ein wichtiges Merkmal, um die Lärmbeeinträchtigung einer Maßnahme abzubilden, ist außerdem die Intensität der Betroffenheit. Die Informationen zu den jeweils betreffenden Pegelzahlen können der Lärmkarte des Flughafens Leipzig/Halle (Schallpegel LDEN) entnommen werden. Dabei ergibt sich im Hinblick auf eine möglichst gleichmäßige Verteilung folgende Skaleneinteilung:

- *Gering* = ab 45 dB(A) – 54 dB(A) = Jesewitz, Krostitz, Taucha
- *Mittel* = ab 55 dB(A) – 64 dB(A) = Wiedemar, Rackwitz
- *Hoch* = ab 65 dB(A) = Leipzig, Schkeuditz

c) Zusammenführung der Unterkriterien

Die beiden Unterkriterien „Anteilig betroffene Fläche der Gemeinde“ und „Intensität der Betroffenheit“ werden im Teilkriterium „Lärmbeeinträchtigung im Zusammenhang mit der Flughafenerweiterung“ zusammengeführt und nach folgendem Schlüssel bewertet:

Tabelle 3: Bewertungsmatrix des Teilkriteriums Lärmbeeinträchtigung im Zusammenhang mit der Flughafenerweiterung

Lärmbeeinträchtigung	Fläche	Gering	Mittel	Hoch
Intensität				
Gering		sehr gering	gering	mittel
Mittel		gering	mittel	hoch
Hoch		mittel	hoch	sehr hoch

3.1.3. Zusammenführung der Teilkriterien

Die beiden Teilkriterien „räumlicher Bezug einer Maßnahme zum Flughafen“ und „Lärmbetroffenheit im Zusammenhang mit der Flughafenerweiterung“ müssen anschließend zusammengeführt werden, um eine abschließende Bewertung auf Punktbasis vornehmen zu können. Dies erfolgt mit Hilfe einer Bewertungsmatrix, die in Tabelle 4 dargestellt ist.

Tabelle 4: Bewertungsmatrix des Kriteriums Flughafenbezug

Flughafenbezug	Räuml. Bezug	Entfernt	Mittel	Nah
Lärmbetroffenheit				
Sehr gering		1	2	3
Gering		1	2	4
Mittel		2	3	4
Hoch		2	4	5
Sehr hoch		3	4	5

3.2. Umweltverträglichkeit

Um bewerten zu können, wie umweltverträglich eine Maßnahme ist, müssen verschiedene Aspekte betrachtet werden. Der Masterplan sieht dafür einerseits den Raumwiderstand und andererseits den zusätzlichen Flächenverbrauch einer Maßnahme im Vergleich zum Bestand vor. Die Teilkriterien werden anschließend über eine Bewertungsmatrix zusammengeführt.

3.2.1. Raumwiderstand

Das Teilkriterium „Raumwiderstand“ setzt sich aus der „Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes“ und der „Schutzgebietskulisse“ zusammen. Die Ausführung zum Teilkriterium „Raumwiderstand“ orientiert sich am „Maßnahmenplan und Priorisierung Landesstraßen“¹⁰ aus Baden-Württemberg.

a) Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes

Aufgrund des unvollständigen Planungsstandes der Maßnahmen wird das Unterkriterium „Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes“ näherungsweise bewertet. Der für die Neuversiegelung vorgesehene Bereich wird per Luftbild einer Wertigkeitsstufe (gering, mittel, hoch) zugeordnet. Mit dieser Einteilung soll eingeschätzt werden, welche Bereiche als naturnah bzw. -fern einzugliedern sind, welche Flächennutzung vorliegt und wie die Biodiversität und das Habitatpotenzial verteilt sind.

¹⁰ Quelle: „Maßnahmenplan und Priorisierung Landesstraßen“, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 07/2012

Dabei werden folgende Wertigkeiten unterschieden:

- *Geringe Wertigkeit: Flächen der Siedlungs- und Infrastruktur, Acker (naturfern, intensiv genutzte Flächen mit geringer Biodiversität und geringem Habitatpotenzial),*
- *Mittlere Wertigkeit: Grünland, naturferne Waldbestände (naturfern, wenig genutzte Flächen mit mittlerer Biodiversität und mittlerem Habitatpotenzial),*
- *Hohe Wertigkeit: Naturnahe Waldbestände, naturnahe Gewässer/-abschnitte (naturnah, wenig genutzte Flächen mit hoher Biodiversität und hohem Habitatpotenzial).*

Bei Maßnahmen, deren Flächen verschiedene Wertigkeiten aufweisen, ist die jeweils höhere Wertigkeit maßgebend.

b) Schutzgebietskulisse

Innerhalb des Unterkriteriums „Schutzgebietskulisse“ erfolgt eine umweltfachliche Untersuchung der direkten räumlichen Umgebung jeder Maßnahme im Hinblick auf besonders schützenswerte Flächen. Abbildung 4 gibt einen Überblick über die vorhandenen Schutzgebietskulissen im Untersuchungsgebiet. Dargestellt sind unter anderem Landschaftsschutzgebiete (LSG), Naturschutzgebiete, Fauna-Flora-Habitat Gebiete (FFH Gebiete), Biotope und Vogelschutzgebiete (SPA).

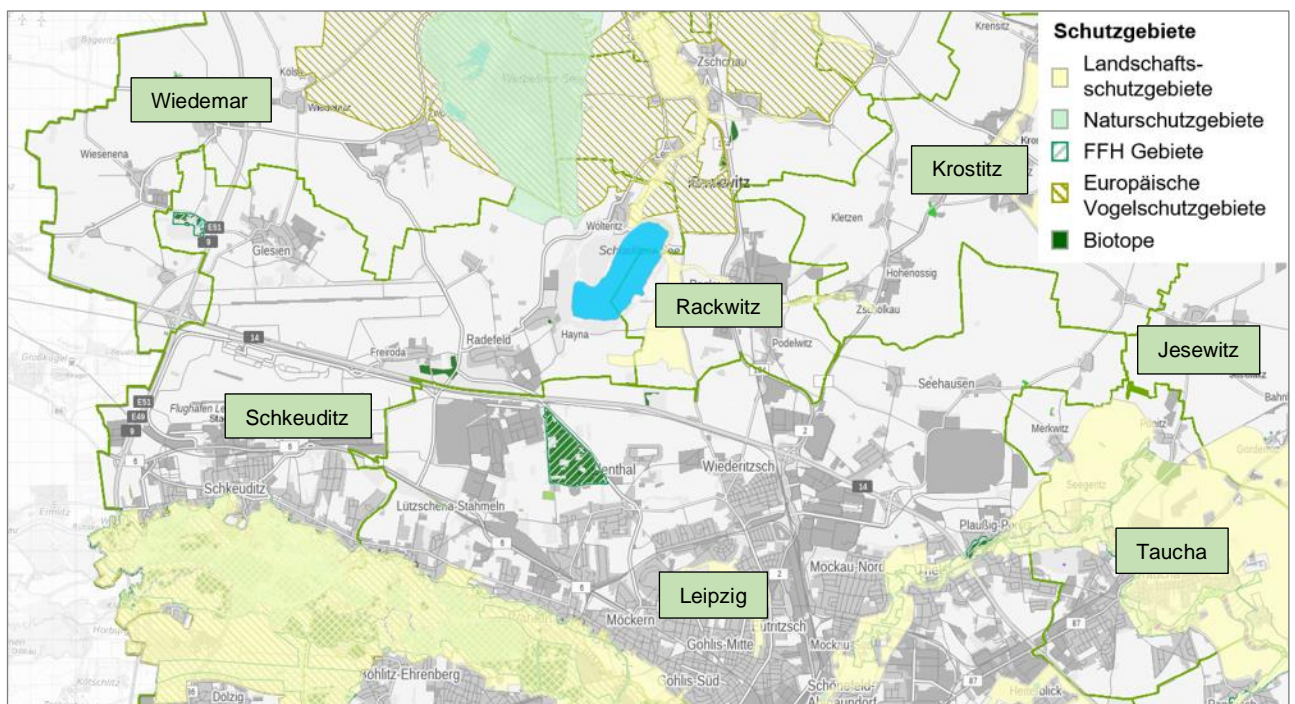


Abbildung 4: Übersicht der vorhandenen Schutzgebiete im Untersuchungsgebiet

Für die Bewertung der Maßnahmen wird innerhalb eines jeweils ca. 500 m breiten Korridors beiderseits der Trasse das Vorhandensein eines Schutzgebietes geprüft. Zusätzlich wird zwischen europäischen und sonstigen Schutzgebieten differenziert, da entsprechend unterschiedliche Anforderungen an die Planung und die Maßnahmen bestehen.

Die europäischen Schutzgebiete umfassen die FFH Gebiete, die FFH Fledermausquartiere und die europäischen SPA. Zu den sonstigen Schutzgebieten werden alle übrigen Naturschutzgebiete, Nationalparks, Biotope und Landschaftsschutzgebiete gezählt.

Die Lage der Maßnahme wird demnach wie folgt unterteilt:

- *Innerhalb europäischen Schutzgebietes: Maßnahme innerhalb eines gelisteten europäischen Schutzgebietes,*
- *Innerhalb sonstigen Schutzgebietes: Maßnahme innerhalb eines gelisteten sonstigen Schutzgebietes,*
- *Angrenzend an europäisches Schutzgebiet: europäisches Schutzgebiet innerhalb eines ca. 500 m breiten Korridors beiderseits der Trasse,*
- *Angrenzend an sonstiges Schutzgebiet: sonstiges Schutzgebiet innerhalb eines ca. 500 m breiten Korridors beiderseits der Trasse,*
- *Außerhalb: Keine Schutzgebiete innerhalb des Korridors.*

Folgende Abbildung 5 zeigt beispielhaft dieses Vorgehen. Dargestellt ist die Maßnahme 29 (Radweg zwischen Wiedemar und Zwochau über den Ortsteil Kölsa) und der umgebende ca. 500 m breite Korridor. Wie der Abbildung 5 zu entnehmen, ist bei dieser Maßnahme ein europäisches Vogelschutzgebiet (grün schraffiert) direkt betroffen. Andere Schutzgebiete tangieren die Maßnahme nicht. Die Maßnahme wird dementsprechend im Unterkriterium als „Innerhalb eines europäischen Schutzgebietes“ liegend eingeordnet.

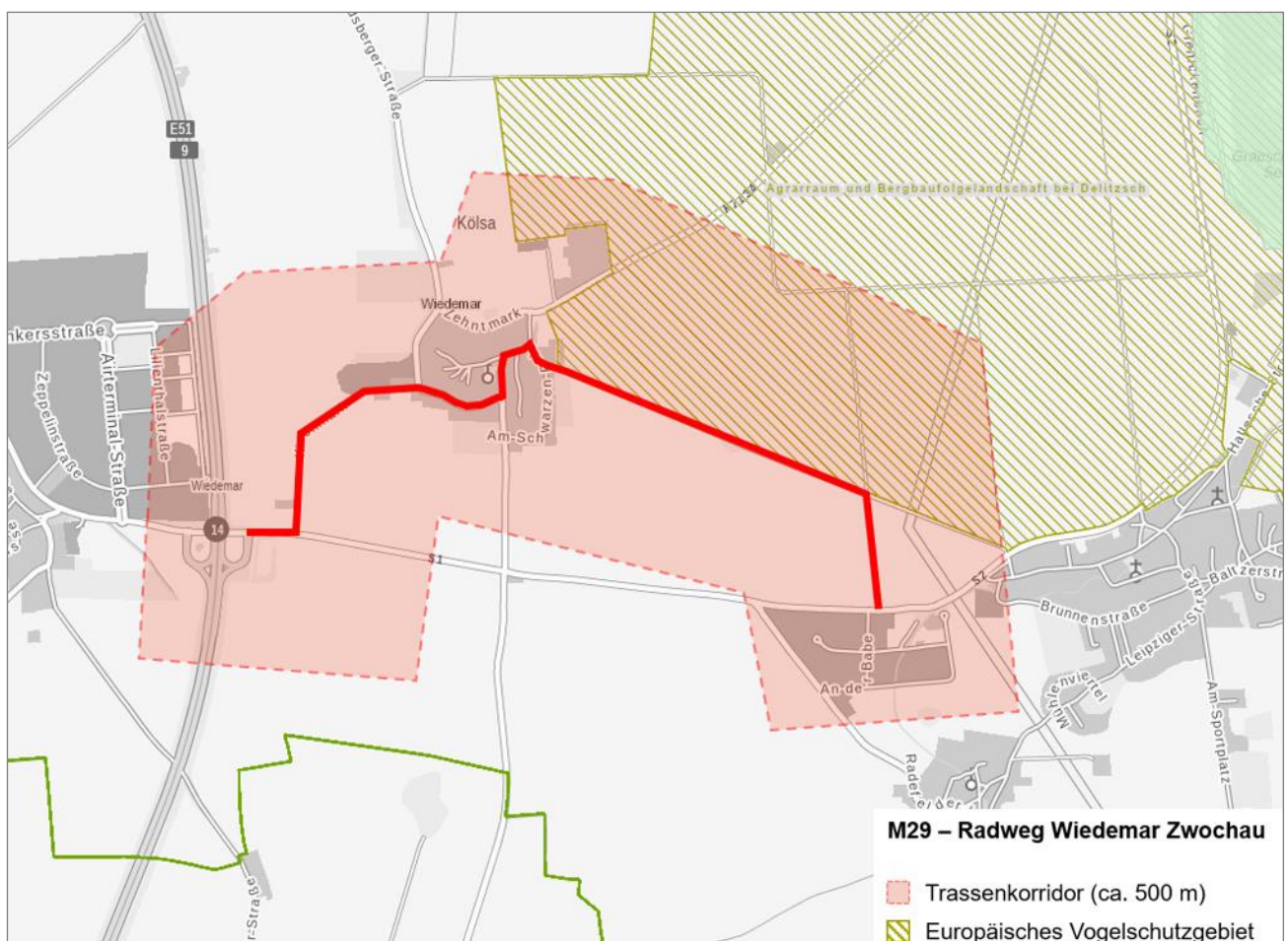


Abbildung 5: Beispielmaßnahme inklusive Korridor und angrenzendem Schutzgebiet

c) Zusammenführung der Unterkriterien

Die beiden Unterkriterien „Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes“ und „Schutzgebietskulisse“ werden im Teilkriterium Raumwiderstand zusammengeführt und nach folgendem Schlüssel bewertet (Tabelle 5).

Tabelle 5: Bewertungsmatrix des Teilkriteriums Raumwiderstand

Raumwiderstand	Wertigkeit	Gering	Mittel	Hoch
Lage		Siedlungs- und Infrastrukturflächen, Acker	Grünland, naturferne Waldbestände	naturnahe Waldbestände, Gewässer
Außerhalb	Keine Schutzgebiete innerhalb des Korridors	sehr gering	gering	mittel
Angrenzend	Sonstiges Schutzgebiet innerhalb des Korridors	sehr gering	gering	mittel
Angrenzend	Europäisches Schutzgebiet innerhalb des Korridors	gering	mittel	hoch
Innerhalb	Innerhalb eines sonstigen Schutzgebietes	mittel	hoch	sehr hoch
Innerhalb	Innerhalb eines europäischen Schutzgebietes	hoch	sehr hoch	sehr hoch

3.2.2. Zusätzlicher Flächenverbrauch

Das Teilkriterium „zusätzlicher Flächenverbrauch“ bezieht sich auf den neu zu versiegelnden Bereich einer Baumaßnahme. Dabei gilt die Annahme: je größer die zu versiegelnde Fläche ist, desto belastender ist dies für die Umwelt.

Die anhand des Stichprobenumfangs empirisch ermittelte Einteilung erfolgt in drei Stufen:

- *Kein zusätzlicher Flächenverbrauch,*
- *Mittlerer zusätzlicher Flächenverbrauch: bis 1 ha,*
- *Hoher zusätzlicher Flächenverbrauch: ab 1 ha.*

3.2.3. Zusammenführung der Teilkriterien

Die Bewertungsergebnisse des zusätzlichen Flächenverbrauchs und des Raumwiderstandes werden in einer Bewertungsmatrix zusammengefasst und fließen in die Endbewertung zum Kriterium „Umweltverträglichkeit“, wie in Tabelle 6 dargestellt, ein.

Tabelle 6: Bewertungsmatrix des Kriteriums „Umweltverträglichkeit“

Umweltverträglichkeit	Flächenverbrauch	Hoch	Mittel	Kein
Raumwiderstand				
Sehr hoch		1	2	3
Hoch		1	2	4
Mittel		2	3	4
Gering		2	4	5
Sehr gering		3	4	5

3.3. Verkehrswirksamkeit

3.3.1. Verkehrsmodell

Die Grundlage für die Ermittlung des Verkehrsauskommens, welches im Zusammenhang mit der Flughafenentwicklung steht, stellt ein verfeinertes Verkehrsmodell¹¹ der Landesverkehrsprognose Sachsen 2030 dar. Das Verkehrsmodell berechnet das Verkehrsaufkommen auf Grundlage differenzierter Informationen zur Raumstruktur, zum Verkehrsverhalten und zum Verkehrsangebot. Kernelemente sind das Angebots- und Nachfragemodell.

Das Angebotsmodell basiert auf der Straßendatenbank des Freistaates Sachsen, der Fortschreibung des Netzmodells der Landesverkehrsprognose Sachsen 2025 sowie der deutschlandweiten Modellgrundlage Validare.

Das Nachfragemodell bildet das Verkehrsverhalten ab, welches auf der Grundlage der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) 2008 und dem System der repräsentativen Verkehrsbefragungen (SrV) 2013 sowie der Studie Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland (KiD) 2010 aufbaut. Die Nachfrageberechnung gibt Fahrtenmatrizen getrennt für den Personen- und Güterverkehr für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr Montag bis Freitag (DTV_{W5}) in der Dimension Kfz/24 h an. Die Matrizen enthalten den auf den Freistaat Sachsen bezogenen Binnenverkehr, den Quell- und Zielverkehr mit den übrigen Bundesländern und dem Ausland sowie Transitverkehre durch Sachsen.

Das Straßennetzmodell berücksichtigt alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs und des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht des Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie entsprechend der Vorgaben des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr alle bis zum Prognosehorizont 2030 vorgesehenen Maßnahmen im Staatsstraßennetz. Zudem wurden weitere verkehrliche Entwicklungen im Untersuchungsgebiet berücksichtigt und im Verkehrsmodell implementiert. Details zu Verkehrsprognose und Netzmodell können der IVAS-Studie „Verkehrsplanerische Machbarkeitsstudie Straßennetz Nordraum Leipzig“ entnommen werden.

¹¹ Datengrundlage: „Verkehrsplanerische Machbarkeitsstudie Straßennetz Nordraum Leipzig“, IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, 05/2019

3.3.2. Beschreibung des Kriteriums

Mit der Verwendung dieses Kriteriums wird die Bewertung einer Maßnahme anhand des im Zusammenhang mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens verfolgt.

Dabei kommt folgende Methodik zum Einsatz:

- Betrachtung der flughafenbezogenen Verkehrsbezirke aus dem IVAS-Verkehrsmodell: siehe Abbildung 6.
- Berechnung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens der einzelnen Bezirke für den Gesamtverkehr: siehe Abbildung 7.
- Berechnung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens im Verhältnis zum Gesamtverkehr

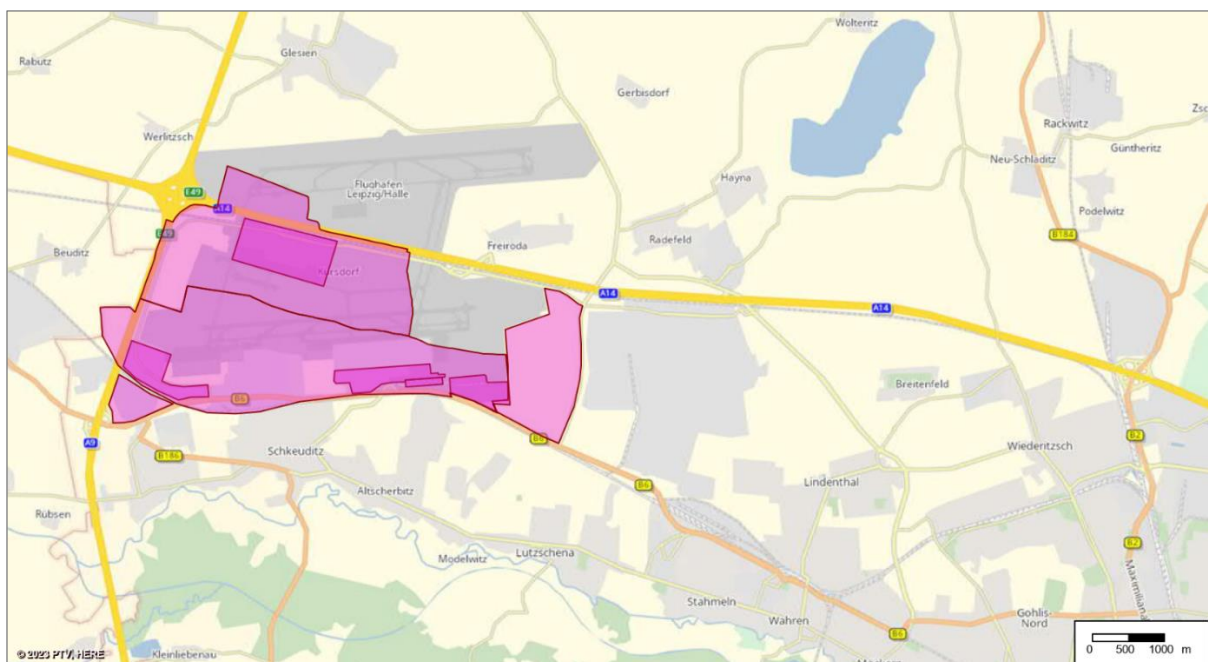


Abbildung 6: Quell-Zielbezirke im Gebiet des Flughafens Leipzig/Halle

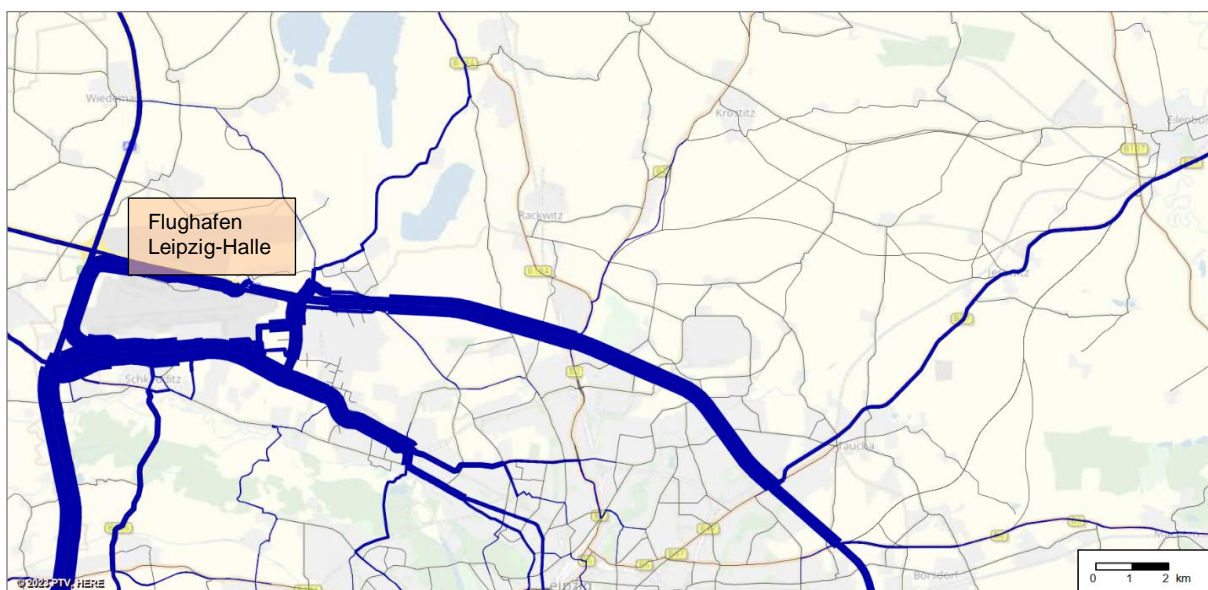


Abbildung 7: Quell- und Zielverkehrsaufkommen ausgehend vom Flughafen Leipzig/Halle

Grundlage für die Bewertung einer Maßnahme ist der Anteil der Verkehrsstärken, die im Zusammenhang mit dem Flughafen stehen. Demzufolge wird eine Maßnahme mit einem hohen Verkehrsstärkenanteil, deren Quelle oder Ziel dem Flughafen bzw. der Flughafenerweiterung zugeordnet werden kann, höher bewertet, als diejenige mit einem niedrigeren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Die Abgrenzung der Bewertungspunkte erfolgt in 5 %-Schritten und beruht auf der empirischen Ermittlung anhand des vorliegenden Stichprobenumfangs. Die Bewertungsmatrix des Kriteriums „Verkehrswirksamkeit“ ist Tabelle 7 zu entnehmen.

Tabelle 7: Bewertungsmatrix des Kriteriums „Verkehrswirksamkeit“

Verkehrswirksamkeit	Wertebereich	Bewertungspunkte
Sehr gering	< 5 %	1
Gering	5 % – 10 %	2
Mittel	10 % – 15 %	3
Hoch	15 % – 20 %	4
Sehr hoch	> 20 %	5

3.4. Verkehrssicherheit

Das Kriterium gibt die Zunahme an Verkehrssicherheit an, die mit der Maßnahme erzielt werden kann. Für eine Abschätzung der Maßnahmenwirkung auf die Verkehrssicherheit muss zunächst die aktuelle Verkehrssituation ermittelt werden. Dem gegenübergestellt wird die mögliche Wirkung jeder einzelnen umgesetzten Maßnahme, sei es aus baulicher Sicht, durch Anpassung der Beschilderung oder Markierung.

Zur Ermittlung der aktuellen Situation der Verkehrssicherheit auf einem Straßenabschnitt oder an einem Knotenpunkt, wird das Programm „Elektronische Unfalltypensteckarte“ EUSKa verwendet. Im EUSKa-Programm werden Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen und in Dreijahrestypenkarten (3-JK) und Einjahrestypenkarten (1-JK) gesichert. Für alle Maßnahmen des Masterplans dienen die Unfalldaten der 3-JK von 2017-2019 und der 1-JK von 2019 als Grundlage der Bewertung und Analyse. Des Weiteren bietet EUSKa die Möglichkeit Unfalhäufungen zu erkennen. Unfalhäufungen sind laut der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Bereiche im Straßennetz, in denen sich wiederholt Unfälle ereignen. Oftmals tragen örtliche Besonderheiten der Straßenverkehrsanlage zur Entstehung solcher Unfalhäufungen bei. Diese werden in zwei Arten unterschieden: Unfalhäufungsstellen (UHS) und Unfalhäufungslinien (UHL). Eine UHS stellt im Straßennetz einen Bereich mit geringer räumlicher Ausdehnung dar, an denen ein Grenzwert erreicht oder überschritten wird. UHS untergliedern sich weiter in UHS-leicht und UHS-schwer, die vor allem in der Darstellung der Jahrestypenkarte differenziert werden. UHL sind im Straßennetz Bereiche mit einer linienhaften Ausdehnung, für die ein definierter Grenzwert erreicht oder überschritten wird¹².

¹² Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Verkehrsmanagement“: *Merkmale zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen M Uko*. 2012

In den Abbildung 8 werden beide Arten einer Unfallhäufung gegenübergestellt. Deren Identifikation erfolgt über die Ermittlung von Grenzwerten über die Unfalltypenkarten und ist abhängig von der zu untersuchenden Maßnahme. Werden die Kriterien für eine Unfallhäufung erfüllt, obliegt es der zuständigen örtlichen Unfallkommission Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallhäufung zu ergreifen.

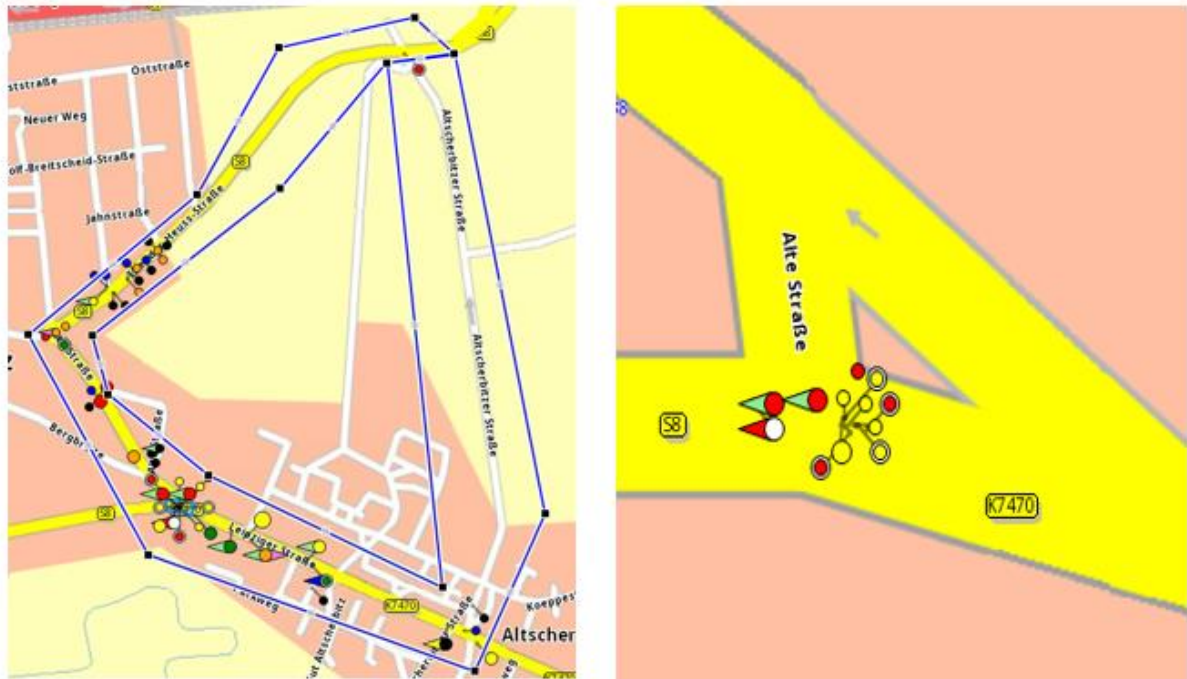


Abbildung 8: Unfalltypenkarten 3-JK (2017-2019) aus dem EUSKa als Beispiel für die Bewertung der Verkehrssicherheit – links ein gesamter Straßenabschnitt mit UHS und rechts Detailansicht eines Knotenpunktes mit UHS

Im EUSKa wird zur Ermittlung des Unfallgeschehens, gerade im Hinblick auf die Vielfältigkeit in Lage und Beschaffenheit, das Straßennetz in innerorts und außerorts unterschieden. Unfallhäufungen, welche sich außerorts befinden, werden zusätzlich nach Auffälligkeiten bewertet. Dabei erfolgt eine Wichtung der Unfälle mit Personenschaden nach ihrem Schweregrad siehe Tabelle 8.

Tabelle 8: Wichtung der Unfälle mit Personenschaden nach ihrem Schweregrad

Schweregrad	Wichtungswert
Schwerverletzte oder Getötete	5
Leichtverletzte	2

Für die Bewertung im Masterplan wird entsprechend der Empfehlungen nach Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) und der Verwaltungsvorschrift „Örtliche Unfalluntersuchung“ neben innerorts und außerorts zusätzlich nach UHL und UHS unterschieden. In Sachsen werden folgende Kriterien zu Identifikation einer Unfallhäufung verwendet:

Außerorts:

- Leichte Unfallhäufungsstellen: mind. sieben Unfälle gleichen Typs (1-JK)
- Schwere Unfallhäufungsstellen: Erreichen eines Grenzwertes von mind. 15 Punkten (3-JK)
- Unfallhäufungslinien: mind. drei Unfälle mit schwerem Personenschaden (3-JK) mit einem maximalen Abstand der einzelnen Unfälle von 600 m zum nächsten Unfall

Innerorts:

- Leichte Unfallhäufungsstellen: mind. fünf Unfälle gleichen Typs (1-JK)
- Schwere Unfallhäufungsstellen: mind. fünf Unfälle mit Personenschaden (3-JK)
- Unfallhäufungslinien mit Überschreiten-Unfälle¹³: mind. drei Überschreiten-Unfälle mit Personenschaden (3-JK) mit einem maximalen Abstand der einzelnen Unfälle von 300 m zum nächsten Unfall

Die Ergebnisse der Einteilung beider Kategorien (außerorts und innerorts) und der Bewertung nach EUSKa werden anschließend in den Bewertungsmatrizen (Tabelle 9 und Tabelle 10) zusammengefasst. Tabelle 9 bezieht sich dabei auf die Kategorie „außerorts“. Die linke Spalte der Tabelle 9 bewertet das Grenzwertverhalten (GW) des Unfallgeschehens einer Maßnahme der betroffenen Verkehrsanlage auf der EUSKa-Datengrundlage und weist folgende Einteilung auf:

- $GW < 10$ → vorwiegend „unkritisch“,
- $GW 10 - 14$ → „auffällig“ und sollte in den nächsten Jahren beobachtet werden,
- $GW > 14$ → Unfallhäufung und wird als „kritisch“ definiert.

In der rechten Spalte ist die „Auswirkung auf die Verkehrssicherheit“ bewertet, nachdem die Maßnahme umgesetzt wurde. Laut Fachexpert*innen im Bereich Verkehrssicherheit wird davon ausgegangen, dass mit einer regelgerechten Planung der Straßenverkehrsanlage eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erwartet wird. Welchen Grad diese Verbesserung letztendlich aufweist, kann erst bei tatsächlicher Nutzung der Anlage und der Umstände vor Ort bewertet werden. Im Rahmen des Masterplans wurden dafür Annahmen getroffen.

Tabelle 9: Bewertungsmatrix des Kriteriums „Verkehrssicherheit“ **außerorts**

Verkehrssicherheit	Auswirkung auf Verkehrssicherheit	Geringe Auswirkung	Hohe Auswirkung
Unfallgeschehen			
Unkritisch ($GW < 10$)		1	2
Auffällig $GW 10 - 14$ (3-JK) oder leichte UHS (1-JK)		3	4
Kritisch ($GW > 14$) mit schwerer UHS oder UHL (3-JK)		3	5

Zur Beschreibung und Deutung der Bewertungsmatrix des Kriteriums „Verkehrssicherheit“ innerorts dient Tabelle 10. Die Bewertung der Auswirkungen einer Maßnahme auf **innerörtliche** Verkehrsanlagen wird analog der Bewertung für **außerörtliche** Verkehrsanlagen durchgeführt.

¹³ Um einen Überschreiten-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ausgelöst wurde, sofern das Fahrzeug nicht soeben abgeben ist. [FGSV, 2012 Anhang 9]

Lediglich der Grenzwert zur Definition von Unfallhäufungen unterscheidet sich gemäß M Uko und VwV „Örtliche Unfalluntersuchung“.

Tabelle 10: Bewertungsmatrix des Kriteriums „Verkehrssicherheit“ **innerorts**

Verkehrssicherheit	Auswirkung auf Verkehrssicherheit	Geringe Auswirkung	Hohe Auswirkung
Unfallgeschehen			
Unkritisch		1	2
Auffällig <i>leichte UHS (1JK)</i>		3	4
Kritisch <i>schwere UHS oder UHL (3-JK)</i>		3	5

Treten an einer Verkehrsanlage innerhalb einer Maßnahme gehäuft Unfälle auf, werden Defizite der Verkehrsanlage angenommen, welche zur Entstehung der Unfälle beitragen. Nicht regelkonform bzw. nicht nach aktuell gültigem technischem Standard ausgebaute Verkehrsanlagen können die Entstehung einer Unfallhäufung begünstigen.

3.5. Zeitliche Realisierbarkeit

Das Kriterium „zeitliche Realisierbarkeit“ dient zur Bewertung, in Abhängigkeit der Planungs- und Bauzeiten, inwieweit eine der Maßnahmen zukünftig realisiert werden kann. Gemäß der Aufgabenstellung wird hierbei besonders auf die kurzfristige Umsetzbarkeit der Maßnahmen hingewiesen. In Anlehnung an die Leistungsphasen (Lph) für Verkehrsanlagen aus der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) werden fünf Zeitbereiche für die Einordnung und Umsetzbarkeit der Maßnahmen festgelegt. Je nachdem, in welcher Leistungsphase sich eine Maßnahme befindet, werden ihr Bewertungspunkte gemäß folgender Tabelle 11 zugewiesen:

Tabelle 11: Bewertungsmatrix des Kriteriums „Zeitliche Realisierbarkeit“

Zeitliche Realisierbarkeit	Bewertungspunkte
Noch keine Planungsunterlagen erstellt	1
HOAI Lph 1 (<i>Grundlagenermittlung</i>)	2
HOAI Lph 2 (<i>Vorplanung</i>)	3
HOAI Lph 3 (<i>Entwurfsplanung</i>)	4
HOAI Lph 4 (<i>Genehmigungsplanung</i>)/ <i>Kleinstmaßnahmen ohne HOAI-Bezug</i>	5

Maßnahmen, bei denen bisher noch keine Planungsunterlagen erstellt wurden bzw. bei denen lediglich ein Übersichtsplan vorhanden ist, werden mit der geringsten Punktzahl bewertet. Gemäß der HOAI Leistungsphasen wird vom längsten Zeitraum bezüglich der zeitlichen Realisierbarkeit

ausgegangen. Hingegen werden alle Maßnahmen, welche sich schon in der Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) oder darüber befinden, mit der maximalen Punktezahl bewertet. Hier ist, ebenso wie bei Kleinmaßnahmen die angestrebte kurzfristige Umsetzbarkeit gegeben, für die keine Ausschreibung gemäß HOAI erforderlich ist.

3.6. Kosten

Um bewerten zu können, welcher Umfang und welche Anzahl an Maßnahmen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln aus dem Masterplan finanziert werden kann, wird eine Kostenschätzung für jede Maßnahme durchgeführt. Dabei werden lediglich die Baukosten und keine Planungskosten geschätzt. Vor dem Hintergrund, dass mit dem Masterplan mehrere Vorhabenträger sowie ein breites Spektrum an Maßnahmen finanziell unterstützt werden sollen, werden all jene Maßnahmen die eine niedrige Kostenschätzung aufweisen, mit einer größeren Punktezahl bewertet. Hingegen werden alle Maßnahmen, bei denen die Kostenschätzungen höher als 10 Mio. € liegen, mit der geringsten Punktzahl bewertet. Nach Gegenüberstellung aller Kostenschätzungen wird eine Bewertungsmatrix mit folgender Punkteverteilung, siehe Tabelle 12, verwendet:

Tabelle 12: Bewertungsmatrix des Kriteriums „Kosten“

Kosten	Bewertungspunkte
< 100.000 €	5
100.000 € – 500.000 €	4
500.000 € – 1 Mio. €	3
1 Mio. € – 10 Mio. €	2
> 10 Mio. €	1

4. Bewertung der Maßnahmen

Im folgenden Kapitel wird die Bewertungsmethode zur Festlegung einer abschließenden Rangfolge der Maßnahmen des Masterplans vorgestellt. Die Maßnahmen werden anschließend unter Einbeziehung einer Gewichtungsmatrix für die einzelnen Bewertungskriterien eingestuft und in einer Übersicht dargestellt.

4.1. Bewertungsmethode

Wie in Kapitel 3 beschrieben, wurde in jedem Kriterium eine 5-stufige Bewertungsskala definiert. Somit können den Maßnahmen je Kriterium die Punktwerte von eins bis fünf zugewiesen werden. Um daraus eine Priorisierung abzuleiten, werden die Bewertungen der einzelnen Kriterien jeder Maßnahme mathematisch zusammengefasst. Dabei wird das gewichtete Mittel verwendet. Eine Gewichtung wird als sinnvoll erachtet, da die Kriterien unterschiedliche Relevanzen aufweisen und entsprechend dargestellt werden. Dementsprechend haben wichtige Kriterien einen größeren Einfluss auf das Bewertungsergebnis. Daraus resultiert eine Gewichtungsmatrix, die die den jeweiligen Kriterien zugewiesenen Wertigkeiten beinhaltet. Der gewichtete Mittelwert m und entsprechend das Bewertungsergebnis je Maßnahme wird wie folgt errechnet:

$$m = \frac{\sum xg}{\sum g}$$

Die Punktwerte x werden mit den jeweiligen Gewichten g multipliziert und aufsummiert. Anschließend wird diese Summe durch die Summe aller Gewichte (100 %) dividiert. Bei einer Gleichverteilung der Gewichte würde dies für die sechs Kriterien des Masterplans einem Gewicht von 16,7 % je Kriterium entsprechen. Um die besondere Bedeutung einiger Bewertungskriterien hervorzuheben, besteht durch die unten eingesetzte Gewichtungsmatrix (Tabelle 13) die Möglichkeit, die Gewichte entsprechend zu priorisieren. Die für den Masterplan spezifische Prioritätengewichtung ist Tabelle 13 zu entnehmen.

Tabelle 13: Überblick der Gewichtungsmatrix – Prioritätengewichtung

Kriterium	Gleichverteilung	Prioritätengewichtung
Flughafenbezug	16,7 %	20 %
Umweltverträglichkeit	16,7 %	20 %
Verkehrswirksamkeit	16,7 %	10 %
Verkehrssicherheit	16,7 %	10 %
Zeitliche Realisierbarkeit	16,7 %	20 %
Kosten	16,7 %	20 %

Hier werden die Kriterien „Flughafenbezug“, „Umweltverträglichkeit“, „Zeitliche Realisierbarkeit“ und „Kosten“ höher und die Kriterien „Verkehrswirksamkeit“ und „Verkehrssicherheit“ niedriger gewichtet. Hintergrund ist die Maßgabe des Freistaates Sachsen verkehrsverbessernde Maßnahmen für die Kommunen im Umfeld des Flughafens zu unterstützen. Daher sind solche

Maßnahmen prioritär, bei denen ein starker Bezug zum Flughafen besteht, deren Eingriff in die Umwelt möglichst gering, die Umsetzung weit fortgeschritten ist und die geringe Kosten aufweisen. Die Kriterien „Verkehrswirksamkeit“ und „Verkehrssicherheit“ wurden entsprechend niedriger gewichtet. Somit haben die Kriterien mit hoher Priorität einen stärkeren Einfluss auf die Gesamtbewertung. Wichtig dabei bleibt, dass die Summe aller Gewichte stets 100 % beträgt.

4.2. Bewertungstabelle

Die Bewertung der Maßnahmen des Masterplans und die angewandte Prioritätengewichtung können Tabelle 14 und Tabelle 15 entnommen werden.

Tabelle 14: Bewertungstabelle aller Einzelkriterien, Gesamtbewertung und resultierende Rangfolge für alle Maßnahmen des Masterplans (Teil 1)

Mßn- nr.	Maßnahmen	Kriterien						Gesamt	Rangfolge
		Flughafen- bezug	Umwelt- verträglich- keit	Verkehrs- wirksamkeit	Verkehrs- sicherheit	Zeitliche Realisier- barkeit	Kosten		
		20%	20%	10%	10%	20%	20%		
1	Gehweg an der Bundesstraße 87	2	3	2	2	5	3	3,0	10
2	Radweg II - Bötzen über Gostemitz, Gotha nach Groitzsch	2	2	1	1	2	2	1,8	29
3	Sanierung Waldstraße inkl. Gehweg	1	5	1	1	2	4	2,6	16
4	Sanierung August-Bebel-Ring inkl. Parkflächen, OT Pröttitz	1	5	1	1	2	4	2,6	16
5	Herstellung Stichstraße, OT Zschölkau Am Lober	1	5	1	1	2	4	2,6	16
6	Gehwegbau Mocherwitzerstraße, OT Beuden	1	4	1	2	2	5	2,7	14
7	Neubau Radwegverbindung zwischen Rackwitz und Zschölkau	3	2	1	5	3	4	3,0	10
8	Machbarkeitsuntersuchung für eine verkehrliche Anbindung Gewerbegebiet Rackwitz und Ortslage Rackwitz in Richtung Norden an die Bundesstraße 184	3	1	1	1	3	2	2,0	25
9	Instandsetzung Leipziger Straße mit lärminderndem Asphalt	3	4	1	1	5	4	3,4	5
10	Radweg entlang der Westumfahrung Flughafen Leipzig/Halle (Staatsstraße 8a)	5	4	5	1	3	3	3,6	3
11	Befestigung des Bahnseitenwegs vom S-Bahnhaltepunkt Schkeuditz-West zum Gewerbegebiet Airportpark Leipzig/Halle	5	4	1	1	3	3	3,2	6
12	Optimierung der Radwegführung von Staatsstraße 1 und Querung am Besucherhügel im Bereich Glesien	5	4	1	2	5	4	3,9	2
13	Altscherbitzer Straße	5	4	3	5	5	2	4,0	1
14	Stämmerweg	5	4	1	4	4	2	3,5	4
15	Poststraße von Porschestraße bis Staatsstraße 1	4	5	2	2	1	4	3,2	6

Tabelle 15: Bewertungstabelle aller Einzelkriterien, Gesamtbewertung und resultierende Rangfolge für alle Maßnahmen des Masterplans (Teil 2)

Mßn-nr.	Maßnahmen	Kriterien						Gesamt	Rangfolge
		Flughafen-bezug	Umwelt-verträglich-keit	Verkehrs-wirksamkeit	Verkehrs-sicherheit	Zeitliche Realisier-barkeit	Kosten		
		20%	20%	10%	10%	20%	20%		
16	Staatsstraße 8 Radefelder Allee (Bundesstraße 6 bis Poststraße)	4	3	5	3	1	1	2,6	16
17	Knotenpunkt Bundesstraße 6/ Hans-Grade-Straße/ KV-Terminal	4	2	2	5	2	2	2,7	14
18	Neubau Radweg zwischen Taucha und Liemehna	1	1	1	2	1	3	1,5	30
19	Sanierung Radweg Taucha - Plöszitz	1	4	1	1	5	4	3,0	10
20	Erneuerung Rad-/ Gehweg Wurzner Straße	1	3	1	1	5	4	2,8	13
21	Neubau Radweg Dewitz	1	4	1	2	1	3	2,1	24
22	Neubau Radweg Plöszitz - Panitzsch	1	3	1	2	4	2	2,3	22
23	Beleuchtung Geh-/ Radweg Seegeritz-Taucha	1	3	1	2	5	5	3,1	9
24	Ausbau KP Merkwitz Seegeritzer Straße / Alte Salzstraße	1	5	1	1	5	4	3,2	6
25	Ersatzneubau Brücke Taucha - Plöszitz	1	3	1	1	5	2	2,4	21
26	Wegebau: Merkwitz alte Salzstraße	1	4	1	1	1	3	2,0	25
27	Wegebau: Merkwitz Schulgasse	1	5	1	1	1	3	2,2	23
28	Ausbau Hauptstraße zw. Seegeritz und Merkwitz	1	3	1	1	4	3	2,4	20
29	Radweg Wiedemar - Zwochau	2	2	1	2	1	3	1,9	28
30	Sanierung Leipziger Straße in Zwochau	2	2	1	1	2	3	2,0	25

5. Fazit

Durch den geplanten Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle ergeben sich in den angrenzenden Kommunen im Leipziger Nordraum Zuwächse im Personen-, Wirtschafts- und Frachtflugverkehr sowie beim Ausbau des Verkehrsnetzes. Damit werden auch Lärmbeeinträchtigungen erwartet. Aufgrund der hohen wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Leipzig/Halle für den Wirtschaftsstandort Sachsen, ist es der sächsischen Staatsregierung besonders wichtig, die vom Lärm betroffenen Kommunen bei der Umsetzung von verkehrsverbessernden Maßnahmen zu unterstützen. Diese sollen zur Steigerung der Lebensqualität und zu einer bedarfsgerechten Anpassung des Verkehrsnetzes beitragen.

Mit dem vorliegenden Masterplan zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Flughafens Leipzig/Halle wurde eine Entscheidungsgrundlage geschaffen, um die vorhandenen Mittel bedarfsgerecht einzusetzen. Wesentliche Inhalte des Masterplans sind die Prüfung und Priorisierung von Vorhaben der verkehrlichen Infrastruktur im Leipziger Nordraum. Hierzu wurden bekannte Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich des Sachzusammenhangs mit dem Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle untersucht und unter Verwendung von Auswahlkriterien analysiert und bewertet. Die Auswahlkriterien konnten durch die Analyse gängiger Grundlagenliteratur und deren Weiterentwicklung gewonnen werden. Zur Priorisierung der Maßnahmen der verkehrlichen Infrastruktur, sowie für die Erstellung einer Rangfolge, wurde für jedes der Kriterien ein individuelles Bewertungsverfahren festgelegt. Die Ergebnisse der Bewertungsverfahren sowie die geschätzten Baukosten (siehe Tabelle 16: Bewertungstabelle inkl. Kosten für alle Maßnahmen des Masterplans) sind in diesem Masterplan zusammengestellt. Diese sind anschließend mit den jeweiligen Vorhabenträgern abzustimmen. In Abhängigkeit der Rangfolge sowie der geschätzten Baukosten, ist im nächsten Schritt ein geeignetes Verfahren zur Mittelausgabe festzulegen.

Im folgenden Abschnitt werden die fünf Maßnahmen mit der höchsten Gesamtbewertung gesondert beschrieben. Die Maßnahme *M13 – Altscherbitzer Straße* in der Gemeinde Schkeuditz weist mit 4,0 von möglichen 5 Bewertungspunkten die höchste Gesamtbewertung auf und liegt damit auf Platz 1 der Rangliste des Masterplans. Dies ist zum einen auf den großen Bezug zum Flughafen zurückzuführen, da die betreffende Gemeinde Schkeuditz unmittelbar am Flughafengebiet angrenzt und damit besonders hohen Lärmbelastungen ausgesetzt ist. Zum anderen liegt bei dieser Maßnahme, mit Abschluss der Leistungsphase 3, ein fortgeschrittener Planungsstand vor, der einen zeitnahen Baubeginn ermöglicht. Zudem ist der Anteil des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens mit 14,1% vergleichsweise hoch und unterstreicht die verkehrliche Bedeutung der Maßnahme. Auf Platz 2 liegt mit 3,9 von 5 Bewertungspunkten die Maßnahme *M12 - Optimierung der Radwegführung von Staatsstraße 1 und Querung am Besucherhügel im Bereich Glesien*. Diese befindet sich ebenso in der Gemeinde Schkeuditz und weist dementsprechend einen hohen Flughafenbezug auf. Die zeitliche Realisierbarkeit wurde außerdem sehr positiv bewertet, da die Genehmigungsplanung für die Radverkehrsanlage bereits vorliegt und ein zeitnaher Baubeginn erwartet wird. Die ebenfalls in Schkeuditz gelegene Maßnahme *M10 - Radweg entlang der Westumfahrung Flughafen Leipzig/Halle (Staatsstraße 8A)* liegt mit 3,6 von 5 Bewertungspunkten auf Platz 3. Für die Bewertung besonders hervorzuheben sind abermals der hohe Bezug zum Flughafen und die verkehrliche Bedeutung des Abschnitts mit einem Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens von 100%. Auch die mit 3,5 von 5 Bewertungspunkten auf Platz 4 gelegene *Maßnahme M14 – Stämmerweg* befindet sich in der Gemeinde Schkeuditz und weist damit einen hohen Flughafenbezug auf. Die Maßnahme befindet sich derzeit in Leistungsphase 3 und besitzt damit einen fortgeschrittenen Planungsstand. Außerdem werden mit dem Aus- und teilweise Neubau des Stämmerwegs positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit erwartet und dieses Kriterium dementsprechend hoch bewertet. Den 5. Platz mit 3,4 von 5 Bewertungspunkten belegt die Maßnahme *M9 - Instandsetzung Leipziger Straße mit*

lärminderndem Asphalt. Diese Maßnahme befindet sich in der Gemeinde Rackwitz und erzielt besonders hohe Bewertungen aufgrund ihrer kurzfristigen Realisierbarkeit und der vergleichsweise geringen Kostenschätzung.

Tabelle 16: Bewertungstabelle inkl. Kosten für alle Maßnahmen des Masterplans

MBn-nr.	Maßnahmen	Kommune	Kosten	Gesamtbewertung	Rangfolge
13	Altscherbitzer Straße	Schkeuditz	8.800.000 €	4,0	1
12	Optimierung der Radwegführung von Staatsstraße 1 und Querung am Besucherhügel im Bereich Glesien	Schkeuditz	465.000 €	3,9	2
10	Radweg entlang der Westumfahrung Flughafen Leipzig/Halle (Staatsstraße 8a)	Schkeuditz	800.000 €	3,6	3
14	Stämmerweg	Schkeuditz	5.500.000 €	3,5	4
9	Instandsetzung Leipziger Straße mit lärminderndem Asphalt	Rackwitz	300.000 €	3,4	5
11	Befestigung des Bahnseitenwegs vom S-Bahnhaltepunkt Schkeuditz-West zum Gewerbegebiet Airportpark Leipzig/Halle	Schkeuditz	500.000 €	3,2	6
15	Poststraße von Porschestraße bis Staatsstraße 1	Stadt Leipzig	250.000 €	3,2	6
24	Ausbau KP Merkwitz Seegeritzer Straße / Alte Salzstraße	Taucha	400.000 €	3,2	6
23	Beleuchtung Geh-/ Radweg Seegeritz-Taucha	Taucha	40.000 €	3,1	9
1	Gehweg an der Bundesstraße 87	Jesewitz	680.000 €	3,0	10
7	Neubau Radwegverbindung zwischen Rackwitz und Zschölkau	Rackwitz/ Krostitz	400.000 €	3,0	10
19	Sanierung Radweg Taucha - Plöszitz	Taucha	280.000 €	3,0	10
20	Erneuerung Rad-/ Gehweg Wurzner Straße	Taucha	375.000 €	2,8	13
6	Gehwegbau Mocherwitzerstraße, OT Beuden	Krostitz	75.000 €	2,7	14
17	Knotenpunkt Bundesstraße 6/ Hans-Grade-Straße/ KV-Terminal	Stadt Leipzig	6.000.000 €	2,7	14
3	Sanierung Waldstraße inkl. Gehweg	Krostitz	155.000 €	2,6	16
4	Sanierung August-Bebel-Ring inkl. Parkflächen, OT Pröttitz	Krostitz	130.000 €	2,6	16
5	Herstellung Stichstraße, OT Zschölkau Am Lober	Krostitz	130.000 €	2,6	16
16	Staatsstraße 8 Radfelder Allee (Bundesstraße 6 bis Poststraße)	Stadt Leipzig	18.000.000 €	2,6	16
28	Ausbau Hauptstraße zw. Seegeritz und Merkwitz	Taucha	650.000 €	2,4	20
25	Ersatzneubau Brücke Taucha - Plöszitz	Taucha	1.500.000 €	2,4	21
22	Neubau Radweg Plöszitz - Panitzsch	Taucha/ Borsdorf	2.571.000 €	2,3	22
27	Wegebau: Merkwitz Schulgasse	Taucha	650.000 €	2,2	23
21	Neubau Radweg Dewitz	Taucha	800.000 €	2,1	24
8	Machbarkeitsuntersuchung für eine verkehrliche Anbindung Gewerbegebiet Rackwitz und Ortslage Rackwitz in Richtung Norden an die Bundesstraße 184	Rackwitz	6.000.000 €	2,0	25
26	Wegebau: Merkwitz alte Salzstraße	Taucha	800.000 €	2,0	25
30	Sanierung Leipziger Straße in Zwochau	Wiedemar	850.000 €	2,0	25
29	Radweg Wiedemar - Zwochau	Wiedemar	850.000 €	1,9	28
2	Radweg II - Bötzen über Gostemitz, Gotha nach Groitzsch	Jesewitz	1.800.000 €	1,8	29
18	Neubau Radweg zwischen Taucha und Liemehna	Taucha	1.000.000 €	1,5	30

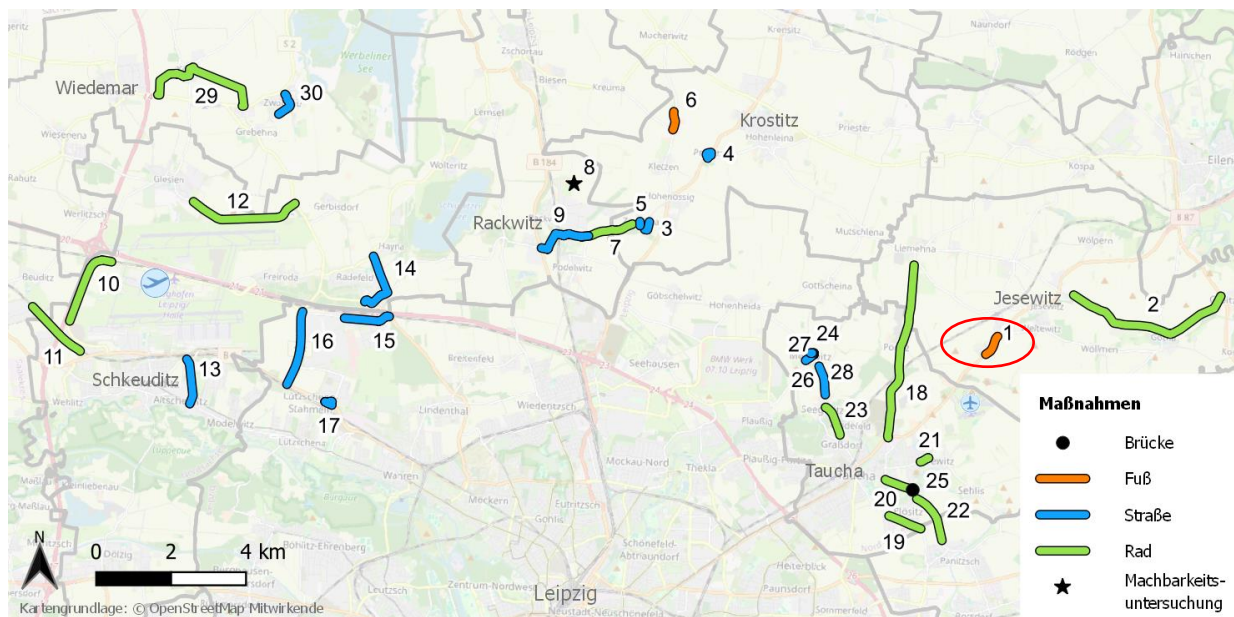
6. Projektdossiers

Im Kapitel 6 werden Projektdossiers für jede einzelne zu untersuchende Maßnahme im Projekt Masterplan zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Flughafens Leipzig/Halle vorgestellt.

Der Aufbau der Projektdossiers ist für alle 30 Maßnahmen identisch und setzt sich wie folgt zusammen: in der ersten Abbildung werden alle Maßnahmen, unterschieden in Radweg, Fußweg, Straße und Brücke des gesamten Untersuchungsgebiets, dargestellt. Der Luftbildausschnitt in der zweiten Abbildung zeigt einen vergrößerten Ausschnitt mit der jeweiligen rot markierten Maßnahme. Angrenzende Straßen, Ortschaften und die dazugehörige Gemeinde sind innerhalb der Abbildung hinterlegt. Es folgt eine Beschreibung und die Darstellung der Grunddaten der Maßnahme. Des Weiteren bieten zwei Bildausschnitte mit definierter Blickrichtung einen Überblick über die aktuelle Beschaffenheit vor Ort und die vorherrschenden Gegebenheiten. Außerdem wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/24h) mit Prognosehorizont 2030 abgebildet (rot markiert). Wenn vorhanden, werden ebenfalls die Verkehrsstärken angrenzender Straßenabschnitte dargestellt. Mit der abschließenden Bewertungstabelle wird die jeweilige Maßnahme mit den in Kapitel 3 beschriebenen Kriterien genauer bewertet.

M1 – Gehweg an der Bundesstraße 87

Übersicht



Beschreibung

Die Gemeinde Jesewitz plant den Gehwegbau entlang der Bundesstraße 87 im Ortsteil Gordemitz. Gegenwärtig ist keine separate Verkehrsfläche für Fußgänger vorhanden, sodass die Benutzung der Fahrbahn bzw. des Banketts erforderlich ist.

M1 – Gehweg an der Bundesstraße 87

Grunddaten

Verkehrsträger	Gehweg
Kommune	Jesewitz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Bundesstraße
Abschnittslänge	ca. 0,6 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 680.000 €

Aktuelle Ansichten



Blickrichtung: West



Blickrichtung: West

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M1 – Gehweg an der Bundesstraße 87

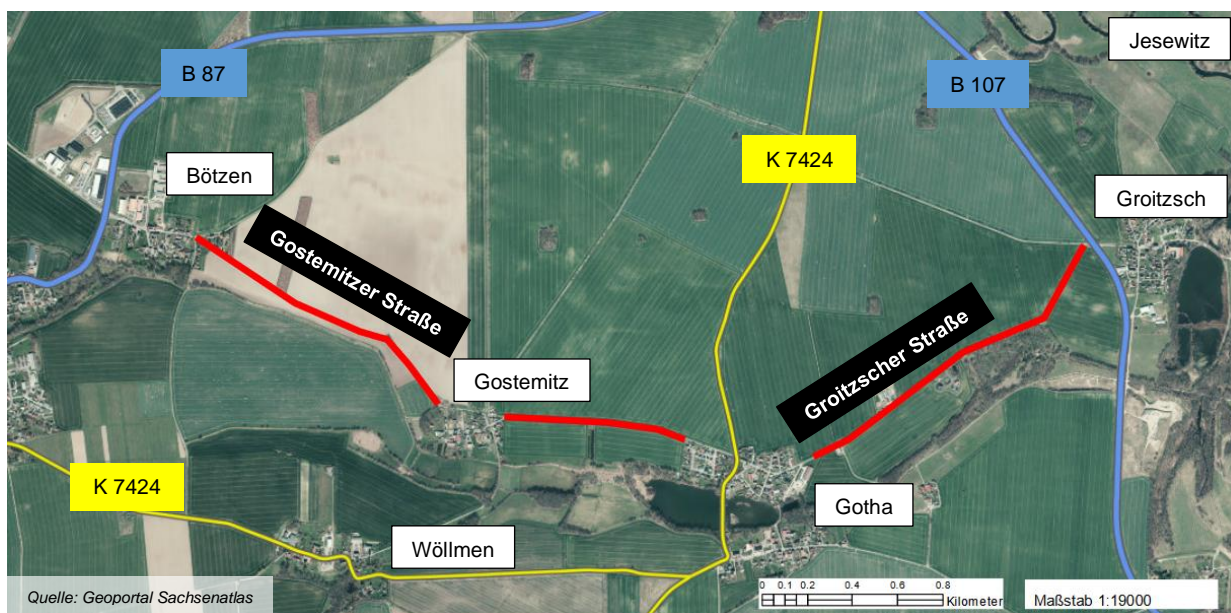
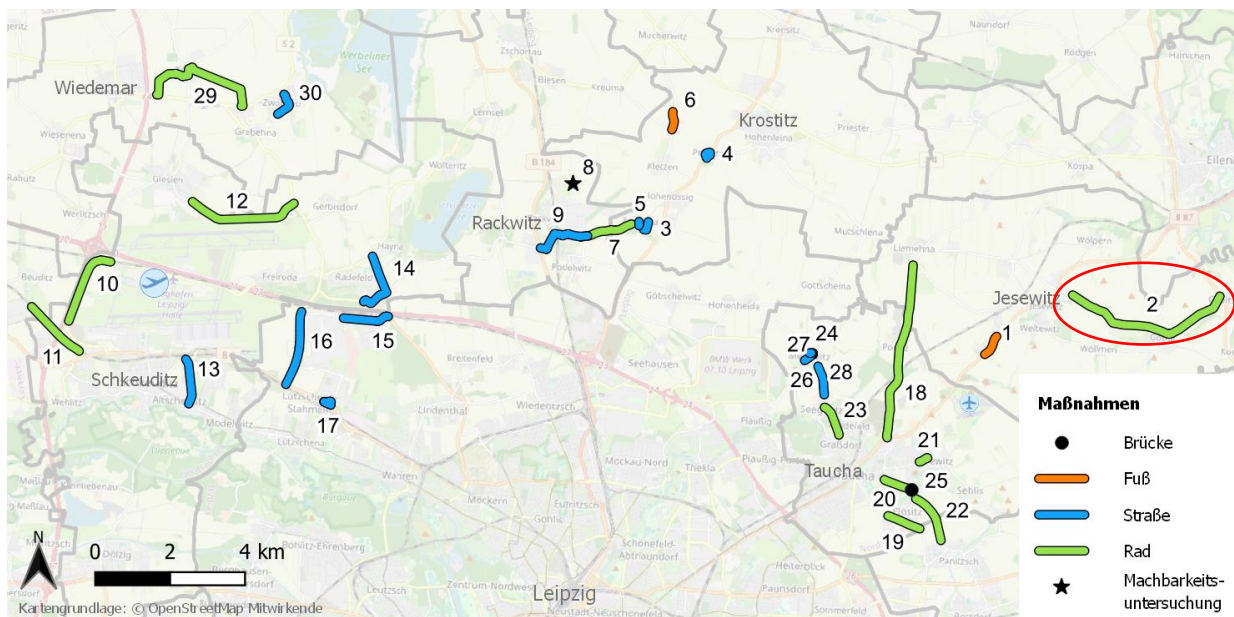
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ¹⁴	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 22 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	2
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 34 km² (≅ 65%) → <i>hoch</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 49 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>mittel</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (gemischte Baufläche, Ackerland) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines LSG → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>mittel</i> 	3
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,21 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 8,2 % → <i>gering</i> 	2
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	2
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> zur Ausführung vorbereitet Überleitung in die Bauphase 	5
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 680.000 € 	3
Gesamt			3,0 von 5 Rang: 10

¹⁴ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M2 – Radweg II - Bötzen über Gostemitz, Gotha nach Groitzsch

Übersicht



Beschreibung

In der Gemeinde Jesewitz soll eine Radverbindung außerorts zwischen Groitzsch und Gotha, zwischen Gotha und Gostemitz sowie zwischen Gostemitz und Bötzen gebaut werden. Geplant werden drei Bauabschnitte, welche sich im Anfangsstadium der Planungsphase befinden.

M2 – Radweg II - Bötzen über Gostemitz, Gotha nach Groitzsch

Grunddaten

Verkehrsträger	Radweg
Kommune	Jesewitz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 3,8 km
Ortslage	Außerorts
Kosten	ca. 1,8 Mio. €

Aktuelle Ansichten



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: West



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: West

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M2 – Radweg II - Bötzen über Gostemitz, Gotha nach Groitzsch

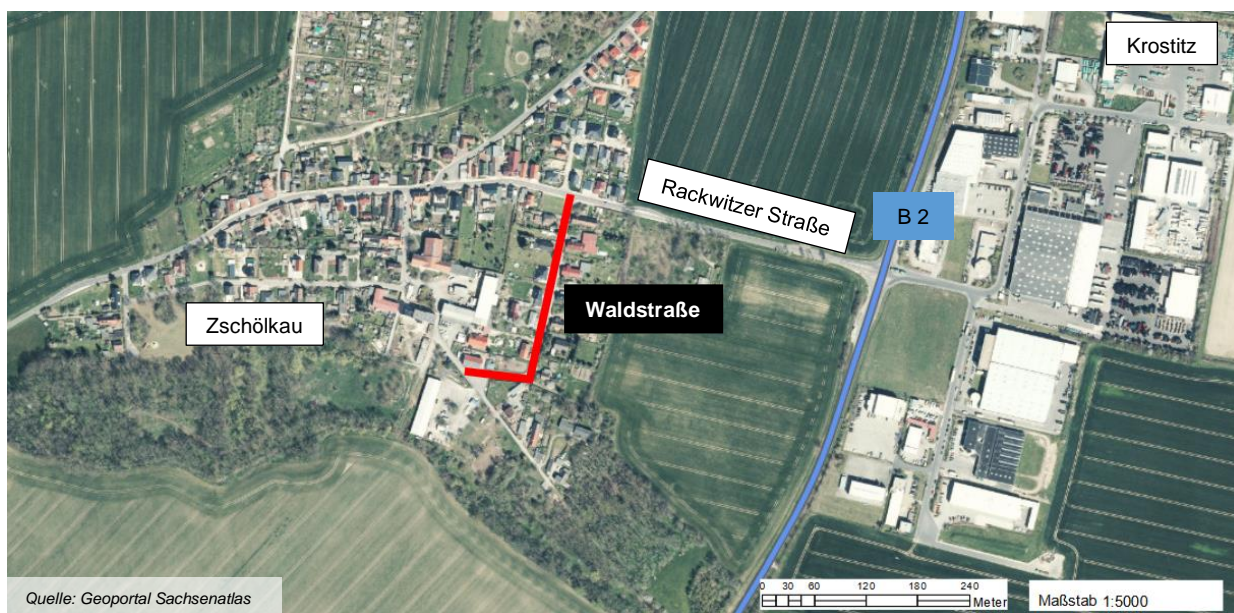
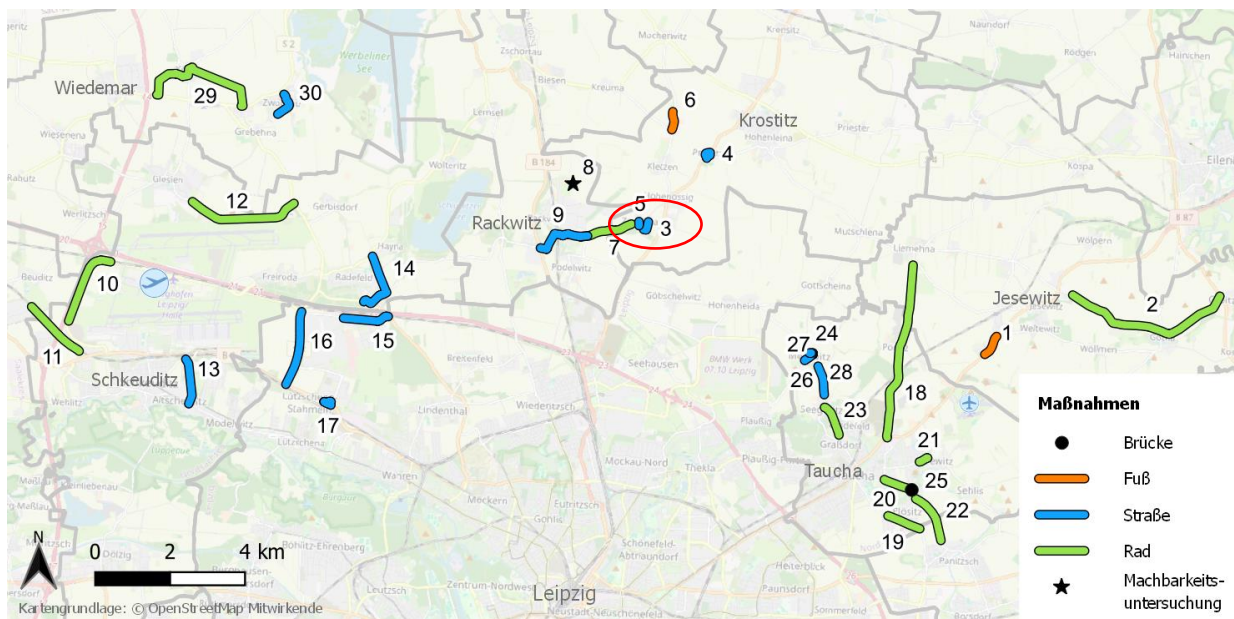
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ¹⁵	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 23 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	2
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 34 km² (≅ 65%) → <i>hoch</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>mittel</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (gemischte Baufläche, Ackerland) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines sonst. Schutzgebiets → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>mittel</i> 	2
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 1,3 ha → <i>hoch</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anfangsstadium der Planungsphase, Grundlagenermittlung 	2
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 1,8 Mio. € 	2
Gesamt			1,8 von 5 Rang: 29

¹⁵ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M3 – Sanierung Waldstraße inkl. Gehweg

Übersicht



Beschreibung

Die Gemeindestraße „Waldstraße“ befindet sich in einem Wohngebiet und wird vorrangig von Anwohnern und einem ansässigen Unternehmen befahren. Die Straßenanlage wird als stark sanierungsbedürftig eingestuft. Der vorhandene Gehweg befindet sich in einem unbefestigten Zustand und ist für Fußgänger nur eingeschränkt nutzbar.

M3 – Sanierung Waldstraße inkl. Gehweg

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße und Gehweg
Kommune	Krostitz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 0,3 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 155.000 €

Aktuelle Ansichten



Blickrichtung: Süd



Blickrichtung: West

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M3 – Sanierung Waldstraße inkl. Gehweg

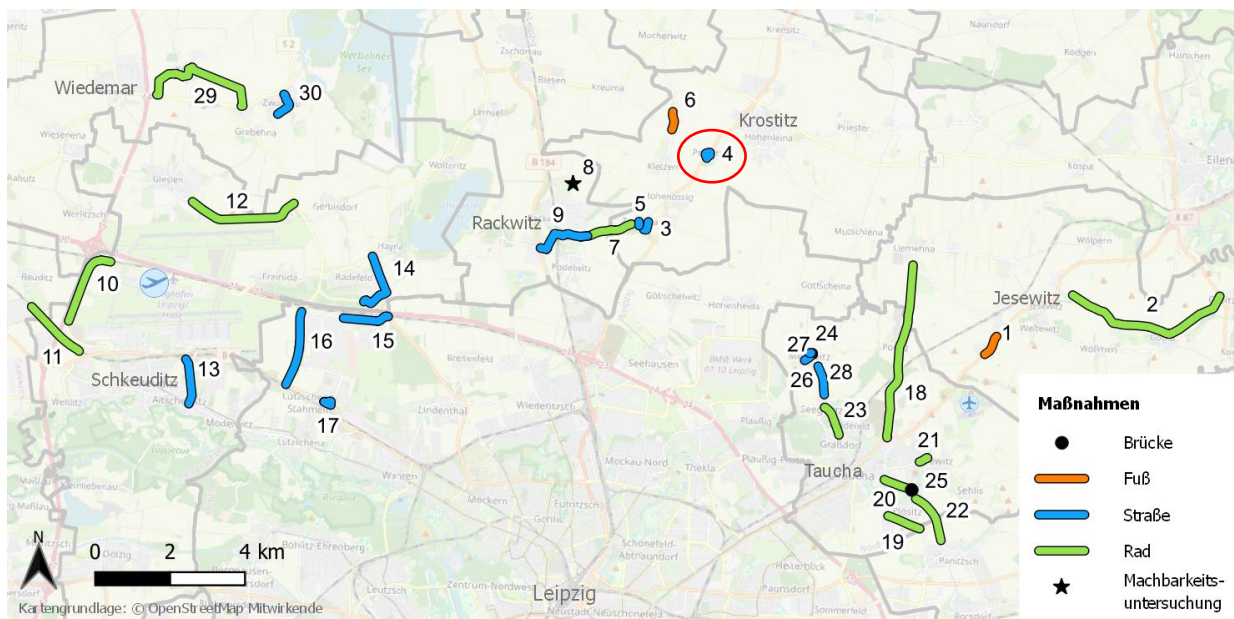
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ¹⁶	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 11,5 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm- betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 14 km² (± 32 %) → <i>mittel</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>gering</i> 	
Umwelt- verträglichkeit (20 %)	Raum- widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Wohnbaufläche) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: angrenzend an ein LSG → <i>angrenzend</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr gering</i> 	4
	Flächen- verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,7 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs- wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: ca. 0,5 % → <i>gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier- barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Grundlagenermittlung 	2
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 155.000 € 	4
Gesamt			2,6 von 5 Rang: 16

¹⁶ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M4 – Sanierung August-Bebel-Ring inkl. Parkflächen, OT Pröttitz

Übersicht



Beschreibung

Der August-Bebel-Ring befindet sich in der Gemeinde Krostitz und wird vorrangig von Anwohnern befahren. Aufgrund eines ungünstigen Steigungswinkels der Bundesstraße 2 soll die Straßenanlage optimiert und in diesem Zuge saniert werden. Durch Neuansiedelungen am August-Bebel-Ring ist ein Bedarf an weiteren Parkflächen vorhanden und sollte ebenfalls in der Sanierungsplanung berücksichtigt werden.

M4 – Sanierung August-Bebel-Ring inkl. Parkflächen, OT Pröttitz

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße
Kommune	Krostitz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 0,3 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 130.000 €

Aktuelle Ansichten

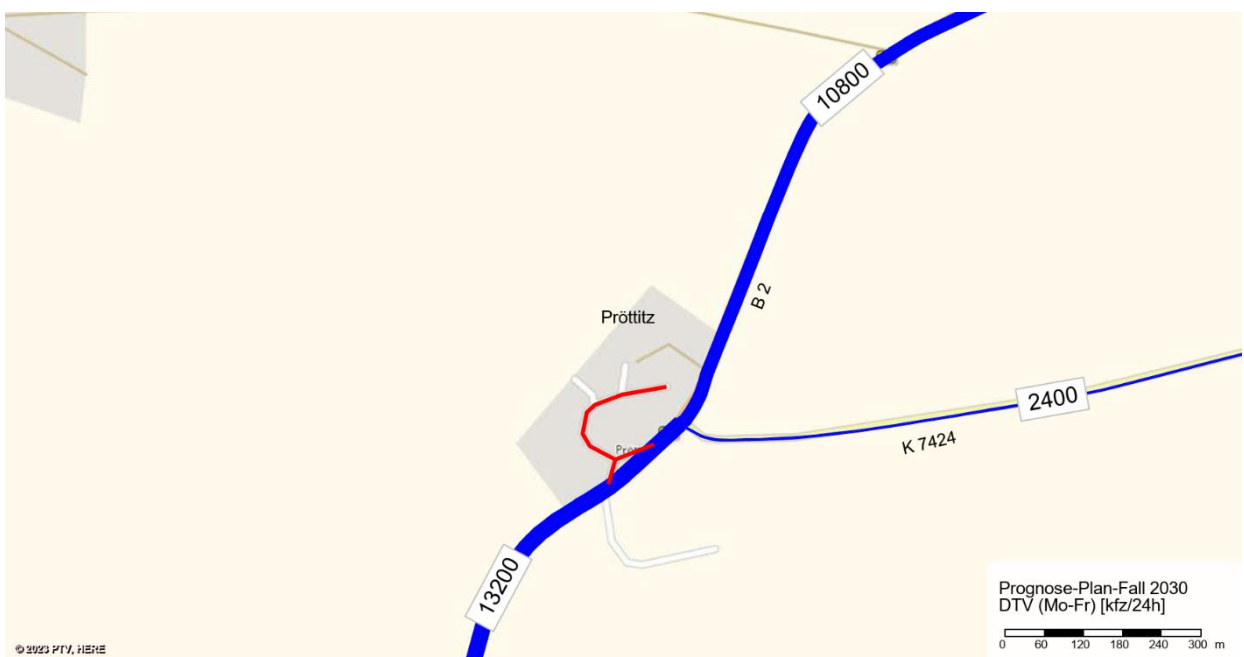


Blickrichtung: Nord



Blickrichtung: Süd

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



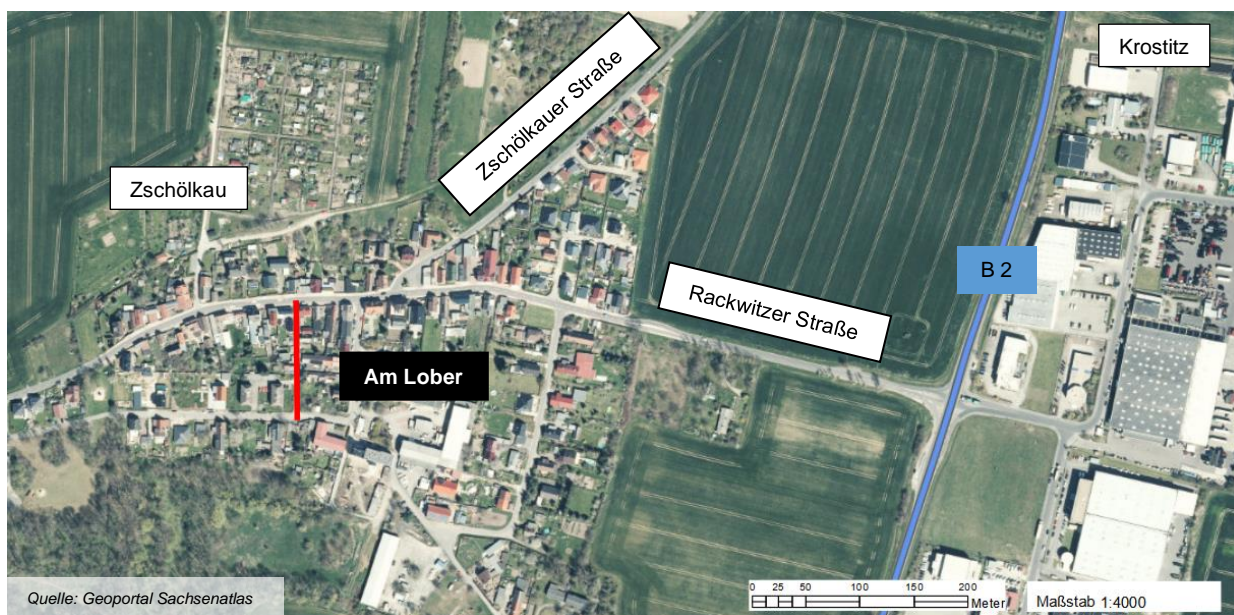
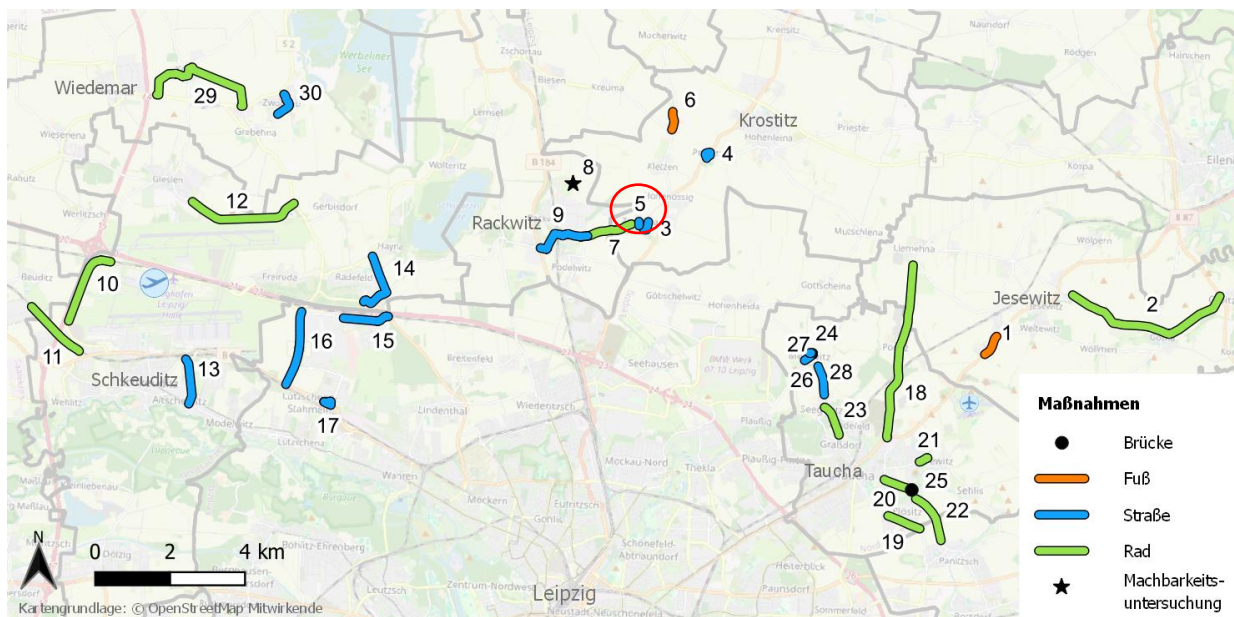
M4 – Sanierung August-Bebel-Ring inkl. Parkflächen, OT Pröttitz

Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ¹⁷	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 13,6 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm- betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 14 km² (≅ 32%) → <i>mittel</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>mittel</i> 	
Umwelt- verträglichkeit (20 %)	Raum- widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (gemischte Baufläche, Ackerland) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: → <i>außerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr gering</i> 	5
	Flächen- verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch → <i>kein</i> 	
Verkehrs- wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier- barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Grundlagenermittlung 	2
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 130.000 € 	4
Gesamt			2,6 von 5 Rang: 16

¹⁷ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

Übersicht



Beschreibung

In der Gemeinde Krostitz befindet sich im Ortsteil Zschölkau die Straße „Am Lober“. Diese Stichstraße ist ein unbefestigter Straßenabschnitt, der im Zuge von Arbeiten am Entwässerungssystem befestigt und saniert werden soll.

M5 – Herstellung Stichstraße, OT Zschölkau Am Lober

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße
Kommune	Krostitz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 0,1 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 130.000 €

Aktuelle Ansichten



Quelle: eigene Aufnahme

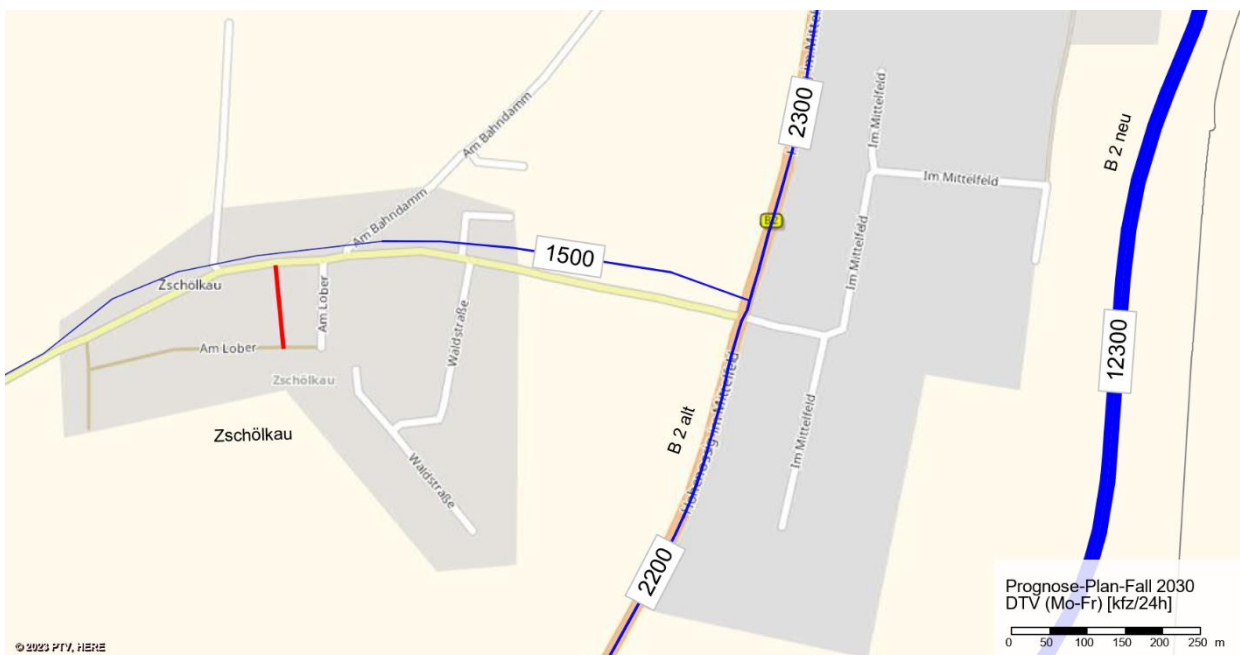
Blickrichtung: Nord



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: Süd

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M5 – Herstellung Stichstraße, OT Zschölkau Am Lober

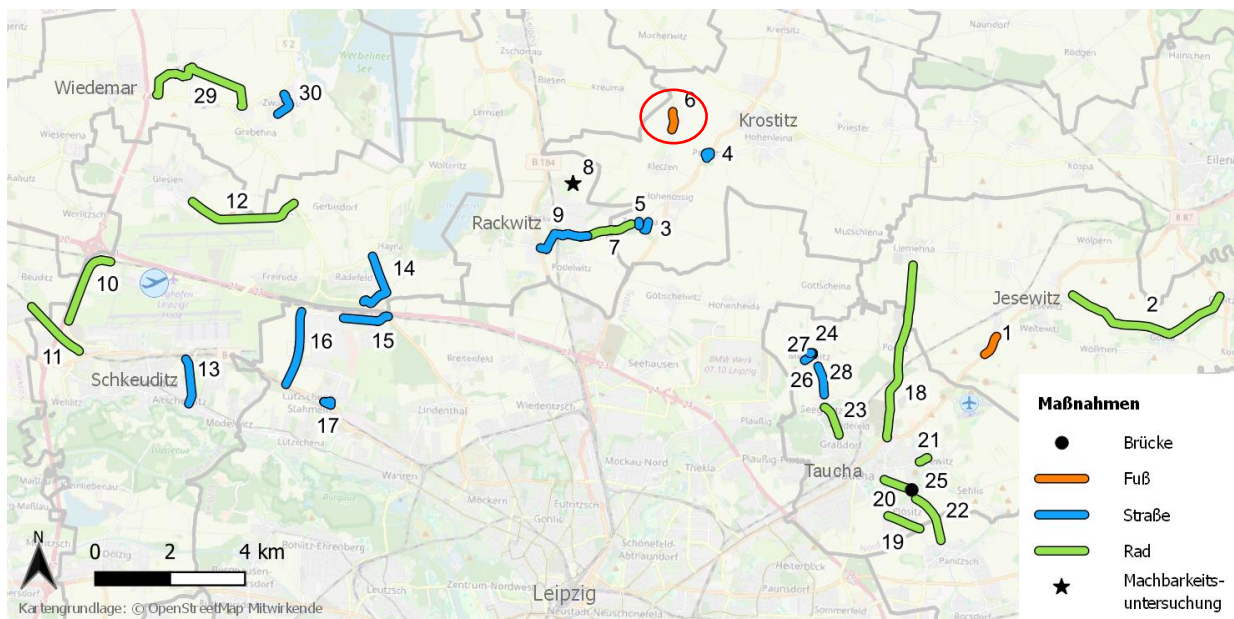
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ¹⁸	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 11,3 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 14 km² (≅ 32%) → <i>mittel</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 49 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>gering</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Siedlungsfläche) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: angrenzend an ein LSG → <i>angrenzend</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr gering</i> 	5
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> kein zusätzlicher Flächenverbrauch → <i>kein</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Grundlagenermittlung 	2
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 130.000 € 	4
Gesamt			2,6 von 5 Rang: 16

¹⁸ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M6 – Gehwegbau Mocherwitzer Straße, OT Beuden

Übersicht



Beschreibung

In der Gemeinde Krostitz befindet sich die Mocherwitzer Straße im Ortsteil Beuden. An der Mocherwitzer Straße gab es in den vergangenen Jahren zahlreiche Neuansiedlungen. Daher soll nun ein Gehweg an der Kreisstraße neu erbaut werden.

M6 – Gehwegbau Mocherwitzer Straße, OT Beuden

Grunddaten

Verkehrsträger	Gehweg
Kommune	Krostitz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Kreisstraße
Abschnittslänge	ca. 0,5 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 75.000 €

Aktuelle Ansichten

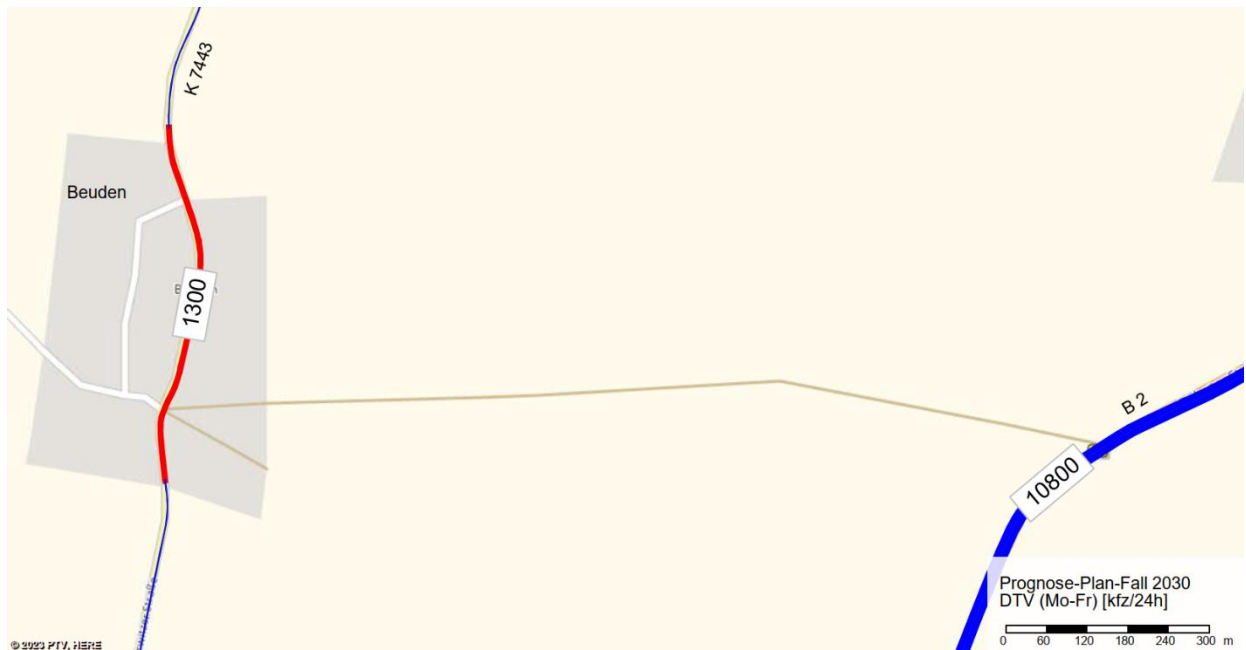


Blickrichtung: Nord



Blickrichtung: Nord

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M6 – Gehwegbau Mocherwitzer Straße, OT Beuden

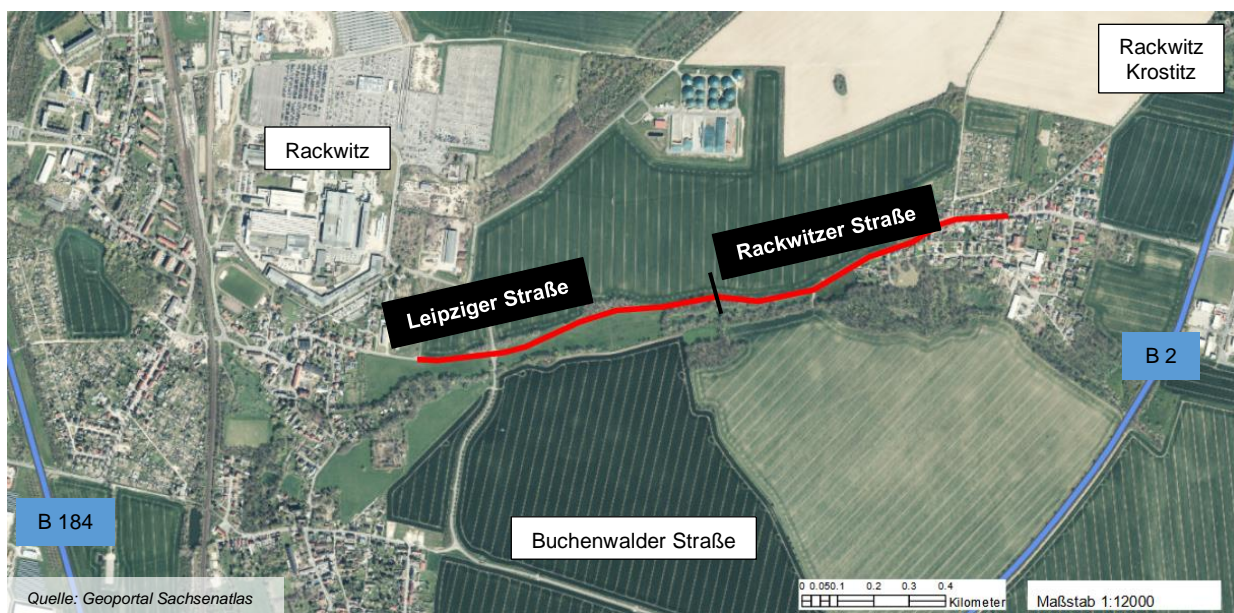
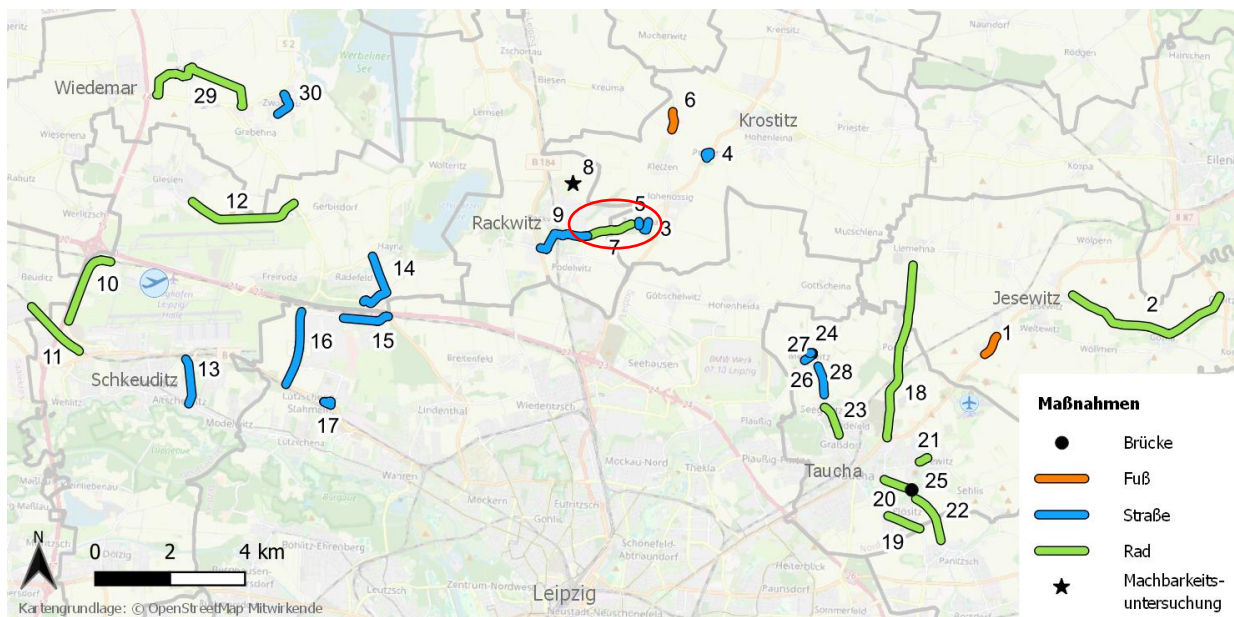
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ¹⁹	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> • Radius mit 13 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> • Größe der betroffenen Fläche mit ca. 14 km² (≅ 32%) → <i>mittel</i> • Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 49 dB(A) → <i>gering</i> • Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>gering</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> • Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Siedlungsfläche, Ackerland) → <i>geringe Wertigkeit</i> • Schutzgebietskulisse: → <i>außerhalb</i> • Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr gering</i> 	4
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> • zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,18 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> • Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	2
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> • kein auffälliges Unfallgeschehen • positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	2
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> • Grundlagenermittlung 	2
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> • Kostenschätzung: 75.000 € 	5
Gesamt			2,7 von 5 Rang: 14

¹⁹ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M7 – Neubau Radwegverbindung zwischen Rackwitz und Zschölkau

Übersicht



Beschreibung

Zwischen den Gemeinden Rackwitz und Krostitz soll auf der Leipziger Straße, die in die Rackwitzer Straße übergeht (von West nach Ost) eine Radwegeverbindung geschaffen werden. Dabei handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt beider Gemeinden, die sich die Kosten für Planungsleistungen und Umsetzung aufteilen.

M7 – Neubau Radwegverbindung zwischen Rackwitz und Zschölkau

Grunddaten

Verkehrsträger	Radweg
Kommune	Rackwitz, Krostitz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Kreisstraße
Abschnittslänge	ca. 3,6 km
Ortslage	Außerorts
Kosten	ca. 400.000 €

Aktuelle Ansichten



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: West



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: West

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M7 – Neubau Radwegverbindung zwischen Rackwitz und Zschölkau

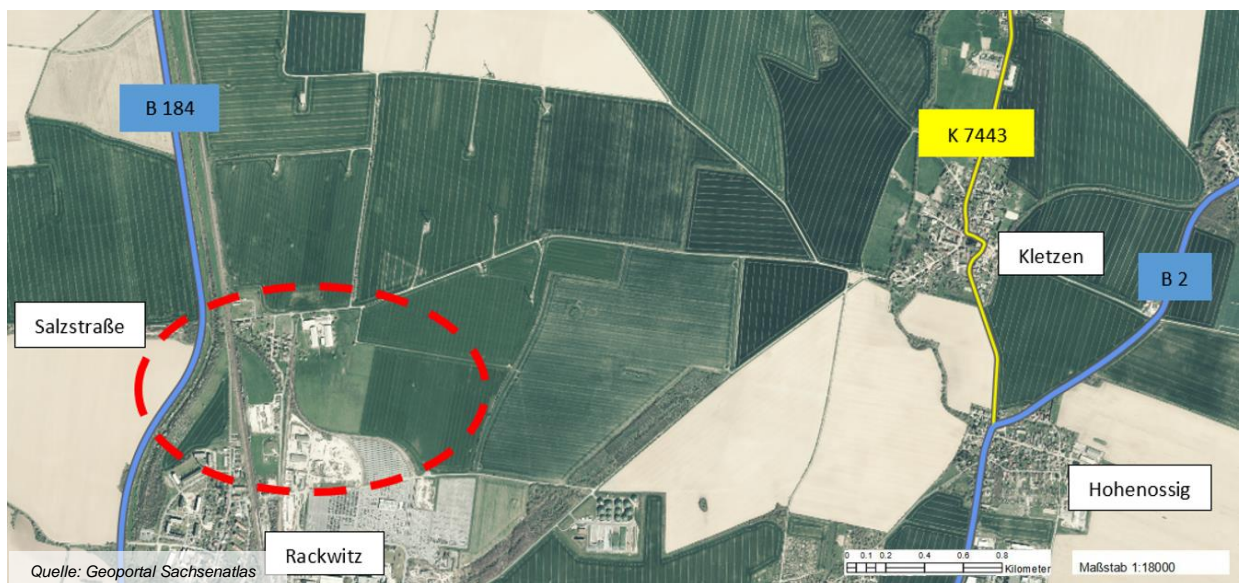
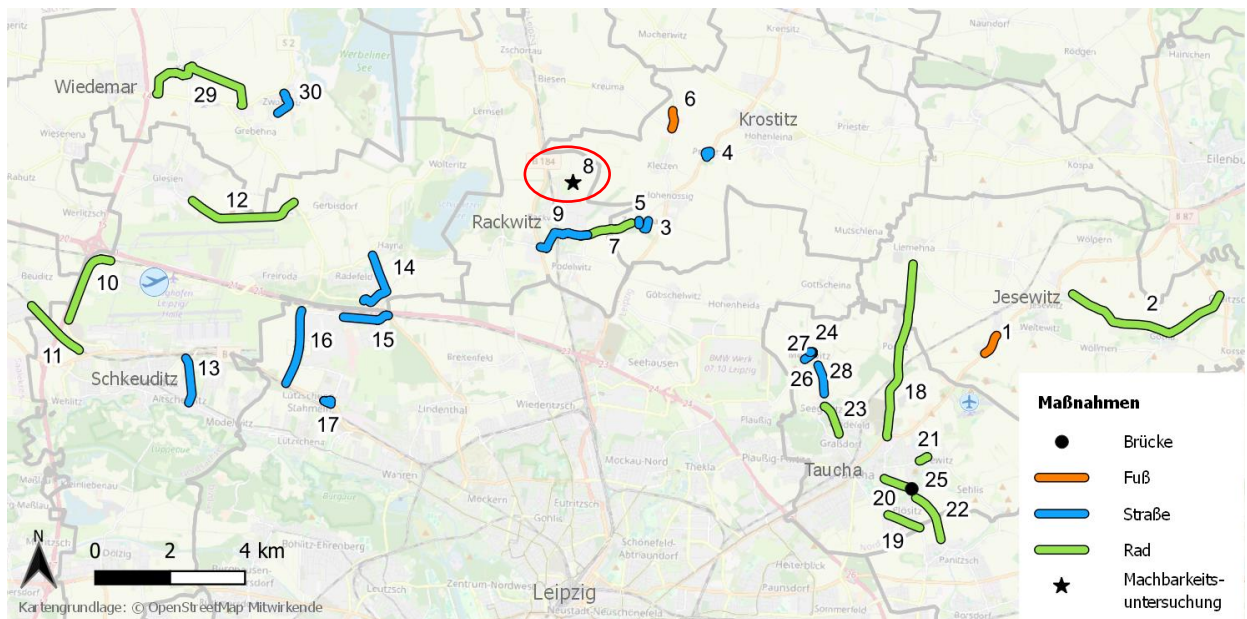
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ²⁰	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 9,7 km < 10 km → <i>mittel</i> 	3
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 18 km² (≅ 50%) → <i>mittel</i> Intensität der Betroffenheit von 55 dB(A) – 64 dB(A) → <i>mittel</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>mittel</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Grünland, Waldbestand) → <i>mittlere Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines LSG → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>hoch</i> 	2
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,61 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> auffälliges Unfallgeschehen am Knotenpunkt positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>kritisch</i> 	5
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Vorplanung/ Unterlagen vorhanden 	3
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 400.000 € 	4
Gesamt			3,0 von 5 Rang: 10

²⁰ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M8 – Machbarkeitsuntersuchung für eine verkehrliche Anbindung Gewerbegebiet Rackwitz und Ortslage Rackwitz in Richtung Norden an die Bundesstraße 184

Übersicht



Beschreibung

In der Gemeinde Rackwitz soll, im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung, die verkehrliche Anbindung von Gewerbegebiet Rackwitz und Ortslage Rackwitz in Richtung Norden an die Bundesstraße 184 untersucht werden.

M8 – Machbarkeitsuntersuchung für eine verkehrliche Anbindung Gewerbegebiet Rackwitz und Ortslage Rackwitz in Richtung Norden an die Bundesstraße 184

Grunddaten

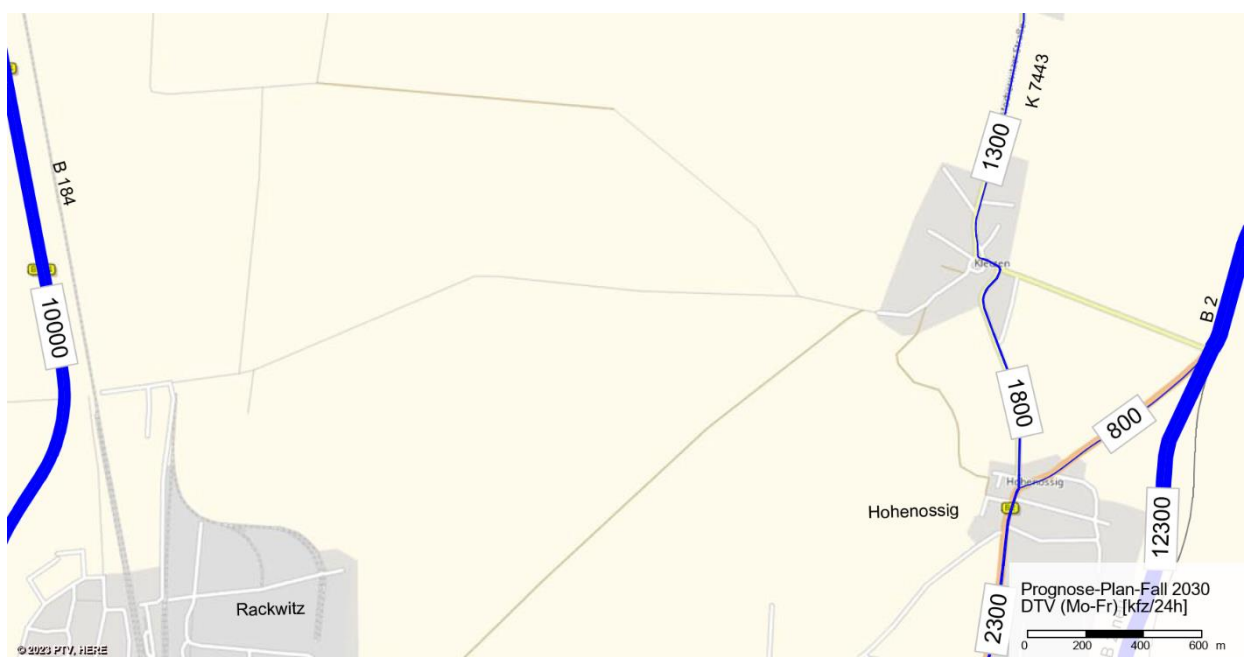
Verkehrsträger	Straße
Kommune	Rackwitz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Kreisstraße/ Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 1,5 km
Ortslage	Außerorts
Kosten	ca. 6 Mio. €

Aktuelle Ansichten



Blickrichtung: Ost

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M8 – Machbarkeitsuntersuchung für eine verkehrliche Anbindung Gewerbegebiet Rackwitz und Ortslage Rackwitz in Richtung Norden an die Bundesstraße 184

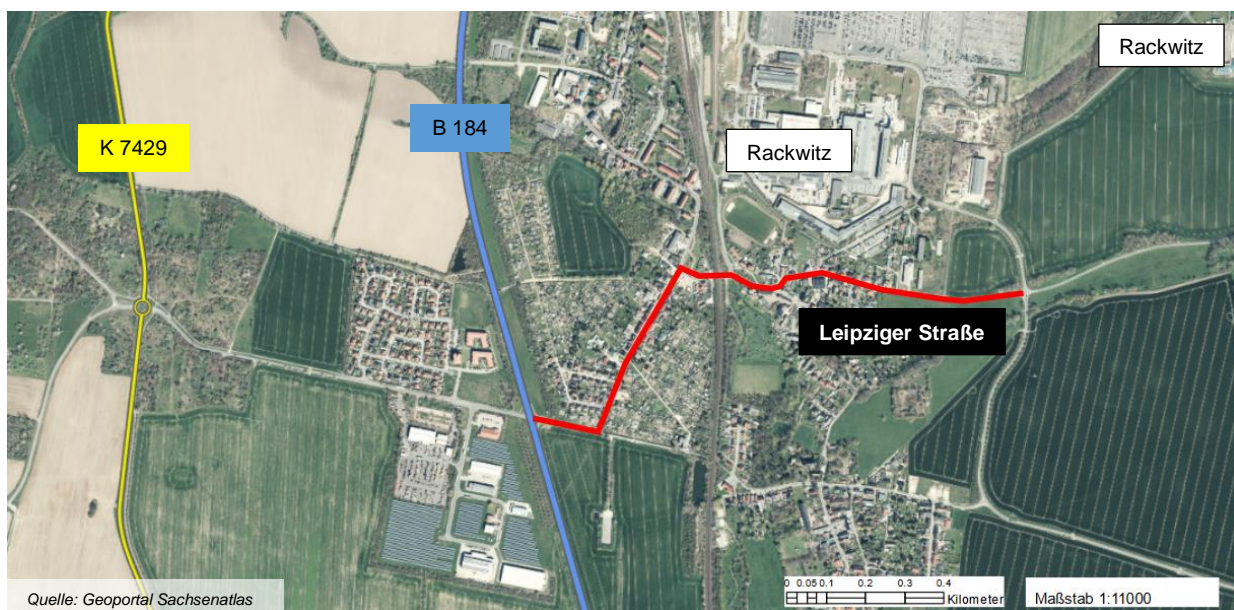
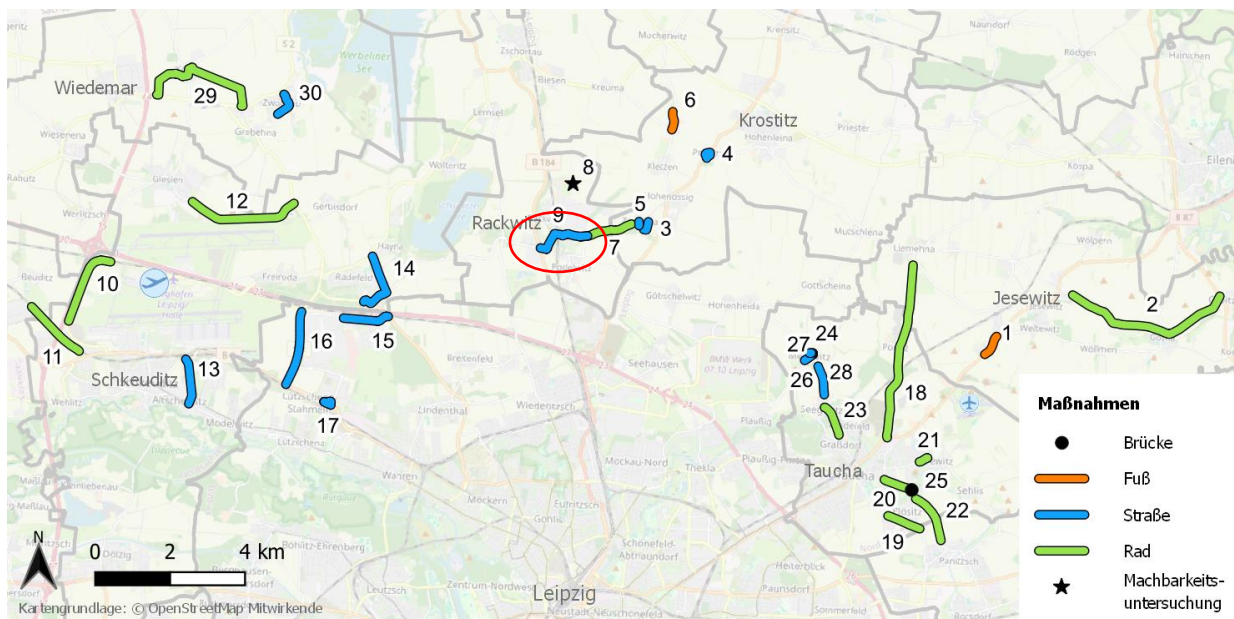
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ²¹	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 9,4 km < 10 km → <i>mittel</i> 	3
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 18 km² (≅ 50%) → <i>mittel</i> Intensität der Betroffenheit von 55 dB(A) – 64 dB(A) → <i>mittel</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>mittel</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (naturnahe Gewässerabschnitte, Ackerland) → <i>hohe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines europ. Schutzgebietes → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr hoch</i> 	1
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 3,6 ha → <i>hoch</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 2,6 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> derzeit werden drei Varianten untersucht, Machbarkeitsuntersuchung 	3
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 6 Mio. € 	2
Gesamt			2,0 von 5 Rang: 25

²¹ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M9 – Instandsetzung Leipziger Straße mit lärminderndem Asphalt

Übersicht



Beschreibung

In der Gemeinde Rackwitz befindet sich die Leipziger Straße. Aufgrund des hohen Durchgangsverkehrs soll dieser Straßenabschnitt mit lärminderndem Asphalt saniert werden.

M9 – Instandsetzung Leipziger Straße mit lärminderndem Asphalt

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße
Kommune	Rackwitz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 1,4 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 300.000 €

Aktuelle Ansichten



Blickrichtung: Nord



Blickrichtung: Ost

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M9 – Instandsetzung Leipziger Straße mit lärmminderndem Asphalt

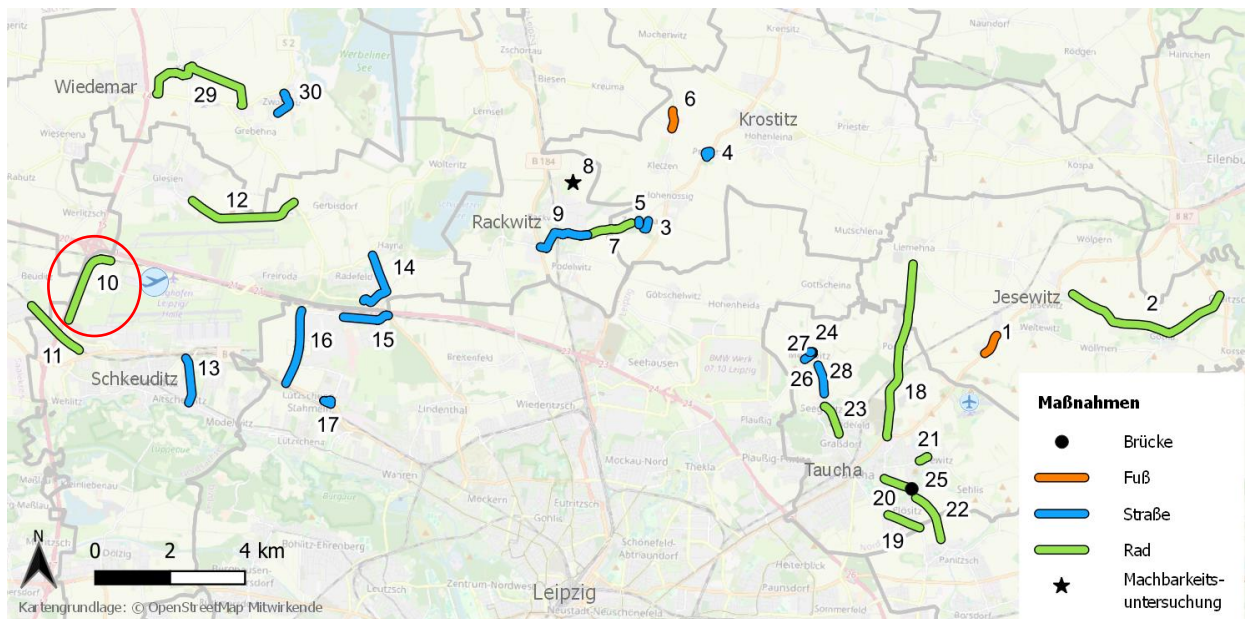
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ²²	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 9,7 km < 10 km → <i>mittel</i> 	3
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 18 km² (≅ 50%) → <i>mittel</i> Intensität der Betroffenheit von 55 dB(A) – 64 dB(A) → <i>mittel</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>mittel</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (gemischte Baufläche, Ackerland) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines LSG → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>mittel</i> 	4
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> kein zusätzlicher Flächenverbrauch → <i>kein</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 1,3 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> reine Deckensanierung, Planung beginnt mit Lph 5 	5
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 300.000 € 	4
Gesamt			3,4 von 5 Rang: 5

²² Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M10 – Radweg entlang der Westumfahrung Flughafen Leipzig/Halle (Staatsstraße 8A)

Übersicht



Beschreibung

Direkt am Flughafen Leipzig/Halle befindet sich in der Gemeinde Schkeuditz die Staatsstraße 8A. Von dem Bestandsradweg an der Staatsstraße 8A soll eine Radwegverbindung bis zum Zentralbereich am Flughafen Leipzig/Halle gebaut werden.

M10 – Radweg entlang der Westumfahrung Flughafen Leipzig/Halle (Staatsstraße 8A)

Grunddaten

Verkehrsträger	Radweg
Kommune	Schkeuditz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Staatsstraße
Abschnittslänge	ca. 2,1 km
Ortslage	Außerorts
Kosten	ca. 800.000 €

Aktuelle Ansichten

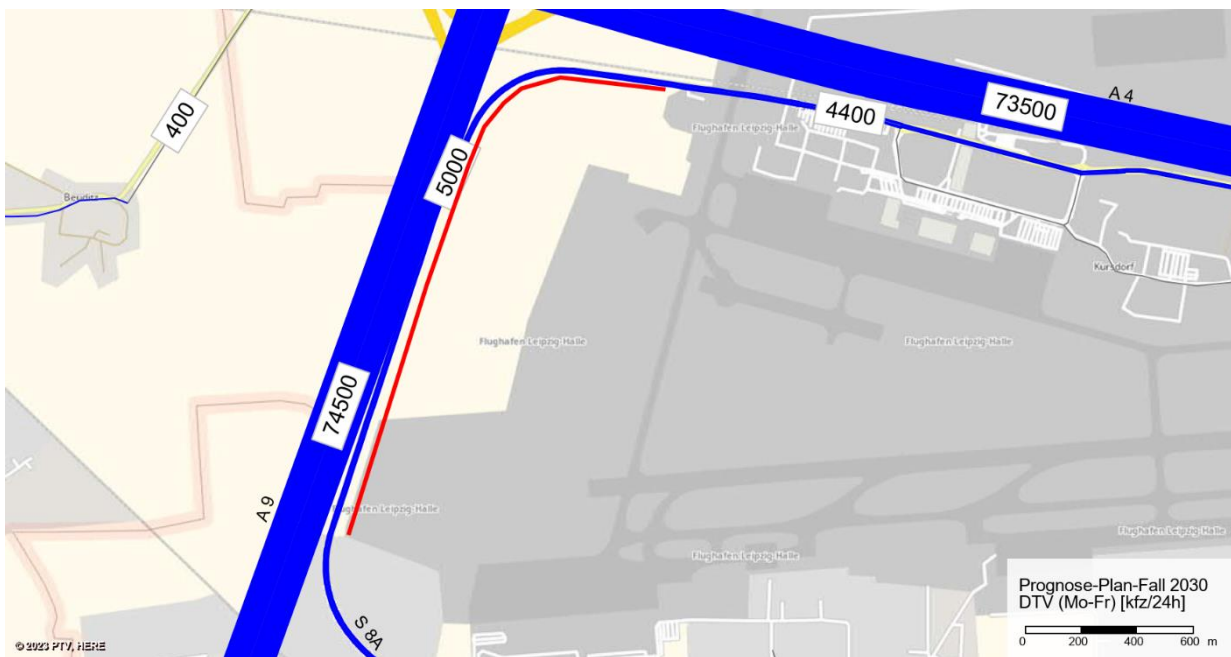


Blickrichtung: Ost



Blickrichtung: Nord

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M10 – Radweg entlang der Westumfahrung Flughafen Leipzig/Halle (Staatsstraße 8A)

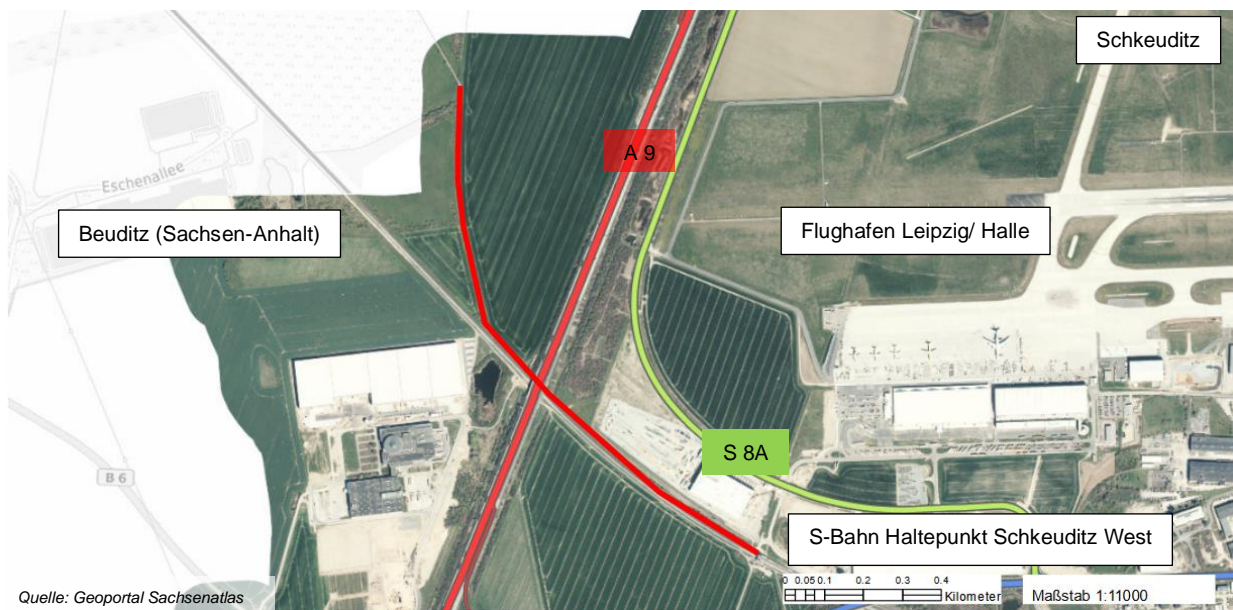
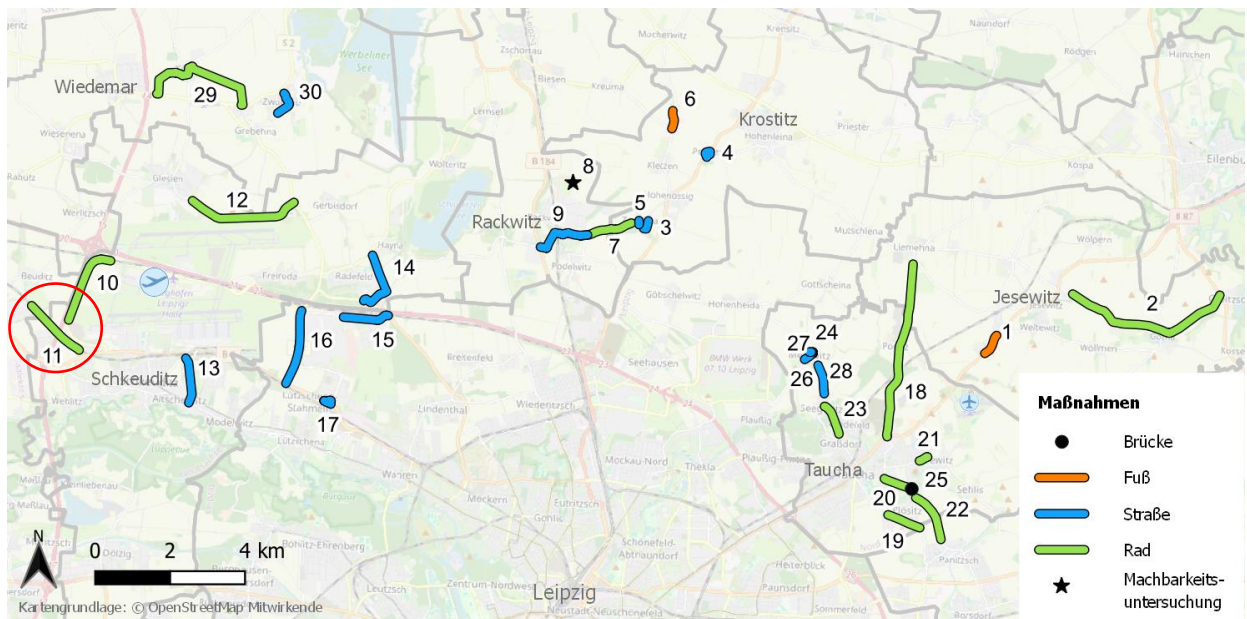
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ²³	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 2,6 km < 5 km → <i>nah</i> 	5
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 48 km² (≅ 59%) → <i>hoch</i> Intensität der Betroffenheit ab 65 dB(A) → <i>hoch</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr hoch</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Grünland, Ackerfläche) → <i>mittlere Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: → <i>außerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>gering</i> 	4
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,8 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 100 % → <i>sehr hoch</i> 	5
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Vorplanung mit Variantenuntersuchung 	3
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 800.000 € 	3
Gesamt			3,6 von 5 Rang: 3

²³ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M11 – Befestigung des Bahnseitenwegs vom S-Bahnhaltepunkt Schkeuditz-West zum Gewerbegebiet Airportpark Leipzig/Halle

Übersicht



Beschreibung

In der Gemeinde Schkeuditz soll der nördliche Bahnseitenweg des S-Bahn Haltepunktes Schkeuditz West in Richtung Beuditz (Sachsen-Anhalt) befestigt und für den Radverkehr ertüchtigt werden. Ebenfalls bedarf es der Ertüchtigung des südlichen Bahnseitenwegs in Richtung Airportpark/ Großkugel.

M11 – Befestigung des Bahnseitenwegs vom S-Bahnhaltepunkt Schkeuditz-West zum Gewerbegebiet Airportpark Leipzig/Halle

Grunddaten

Verkehrsträger	Radweg
Kommune	Schkeuditz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Radweg
Abschnittslänge	ca. 1,3 km
Ortslage	Außerorts
Kosten	ca. 500.000 €

Aktuelle Ansichten

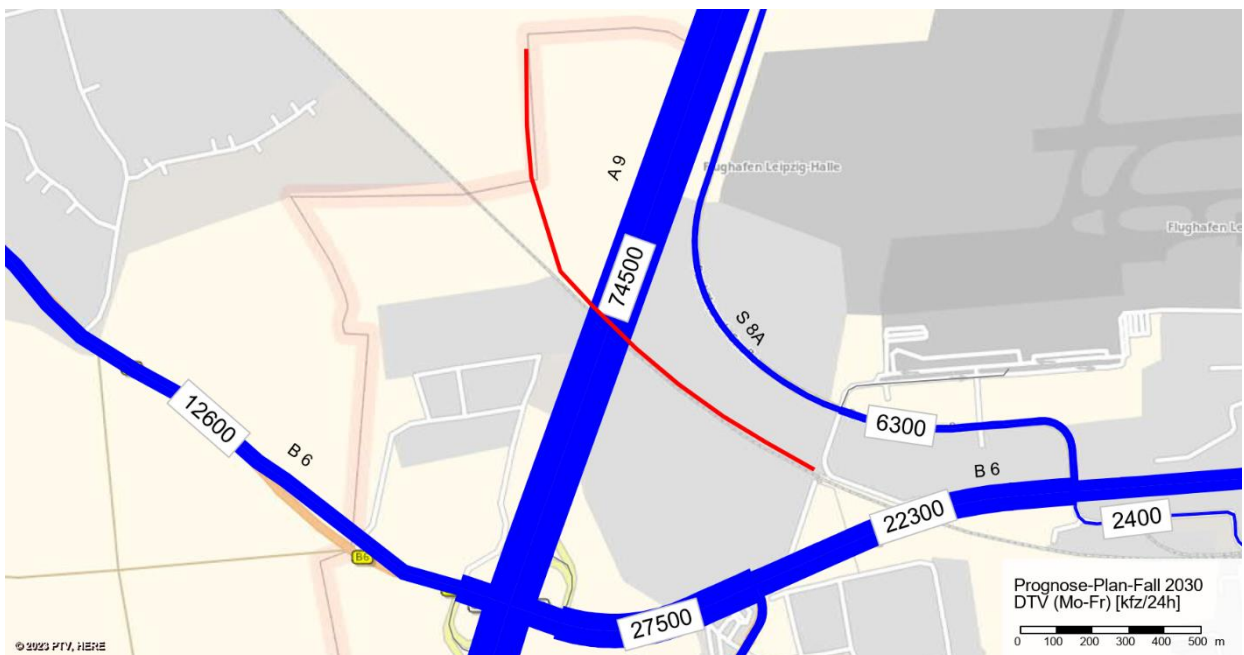


Blickrichtung: Nordwest



Blickrichtung: Nordwest

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M11 – Befestigung des Bahnseitenwegs vom S-Bahnhaltepunkt Schkeuditz-West zum Gewerbegebiet Airportpark Leipzig/Halle

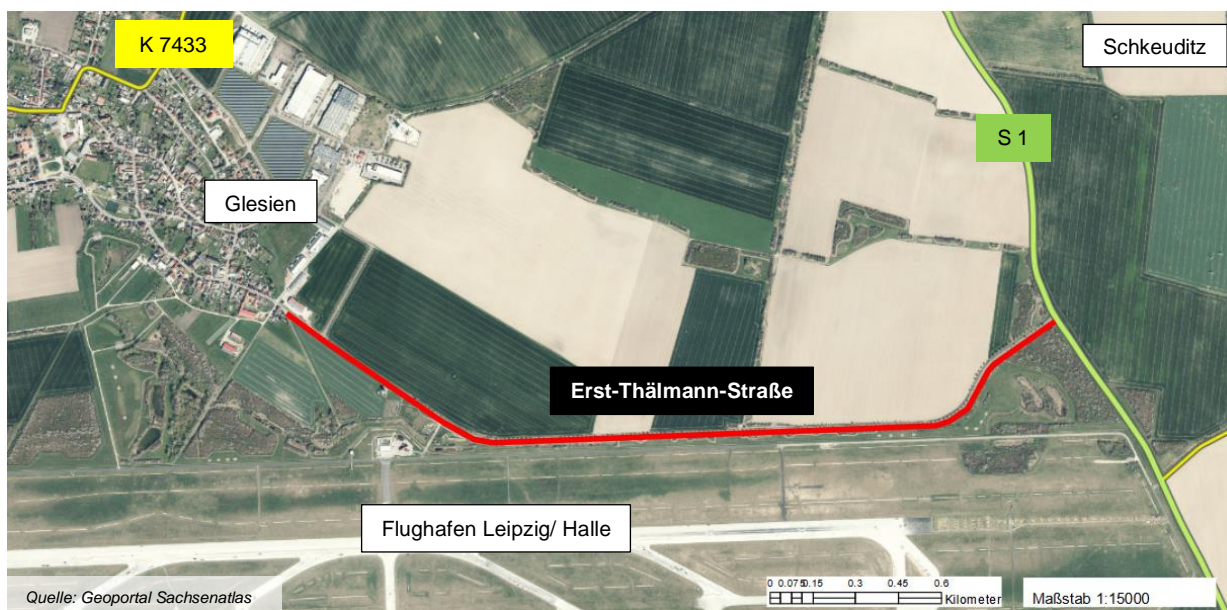
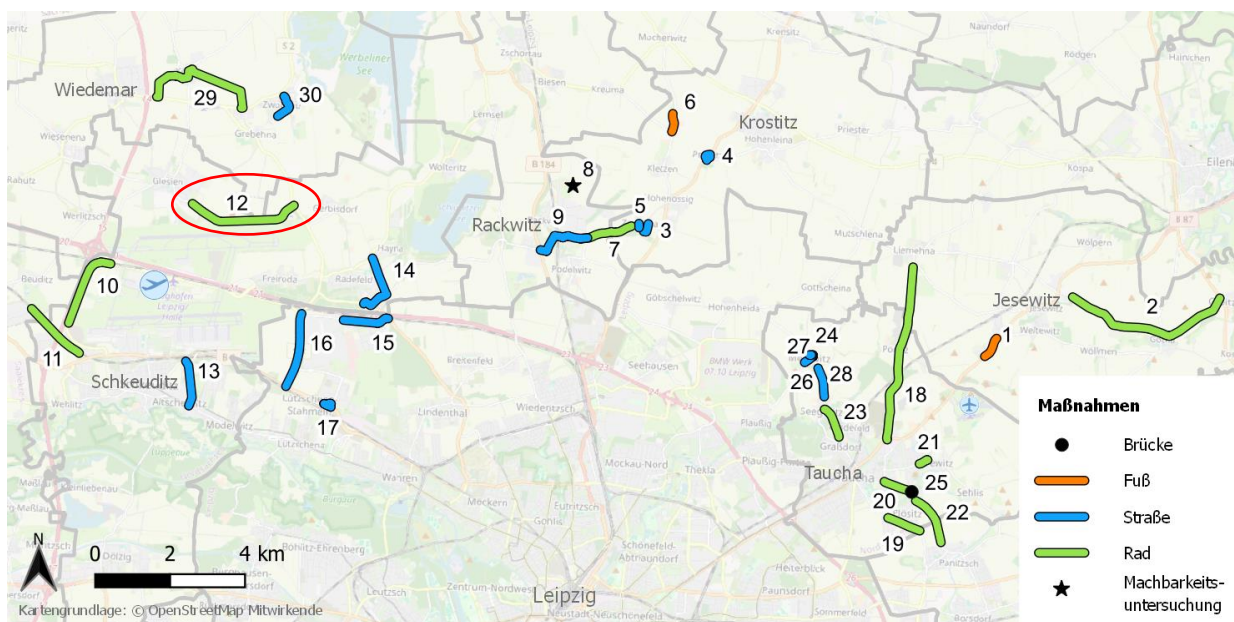
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ²⁴	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 2,4 km < 5 km → <i>nah</i> 	5
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 48 km² (≅ 59%) → <i>hoch</i> Intensität der Betroffenheit ab 65 dB(A) → <i>hoch</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr hoch</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Ackerland) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: → <i>außerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr gering</i> 	4
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,4 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> es liegen bereits Varianten vor, Vorplanung 	3
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 500.000 € 	3
Gesamt			3,2 von 5 Rang: 6

²⁴ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M12 – Optimierung der Radwegführung von Staatsstraße 1 und Querung am Besucherhügel im Bereich Glesien

Übersicht



Beschreibung

Die Stadt Schkeuditz plant im Bereich des Besucherhügels Flughafen (Aussichtspunkt für Plane Spotter) eine Querung der vorhandenen Verkehrsanlage für Fußgänger und Radfahrer. Zusätzlich soll entlang der Ernst-Thälmann-Straße der Radweg saniert werden, welcher sich momentan in einem schlechten Zustand befindet. Entwurfs- und Genehmigungsplanungen sind bereits vorhanden.

M12 – Optimierung der Radwegführung von Staatsstraße 1 und Querung am Besucherhügel im Bereich Glesien

Grunddaten

Verkehrsträger	Radweg
Kommune	Schkeuditz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Kreisstraße
Abschnittslänge	ca. 3 km
Ortslage	Außerorts
Kosten	ca. 315.000 €

Aktuelle Ansichten



Blickrichtung: West



Blickrichtung: Nordwest

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M12 – Optimierung der Radwegführung von Staatsstraße 1 und Querung am Besucherhügel im Bereich Glesien

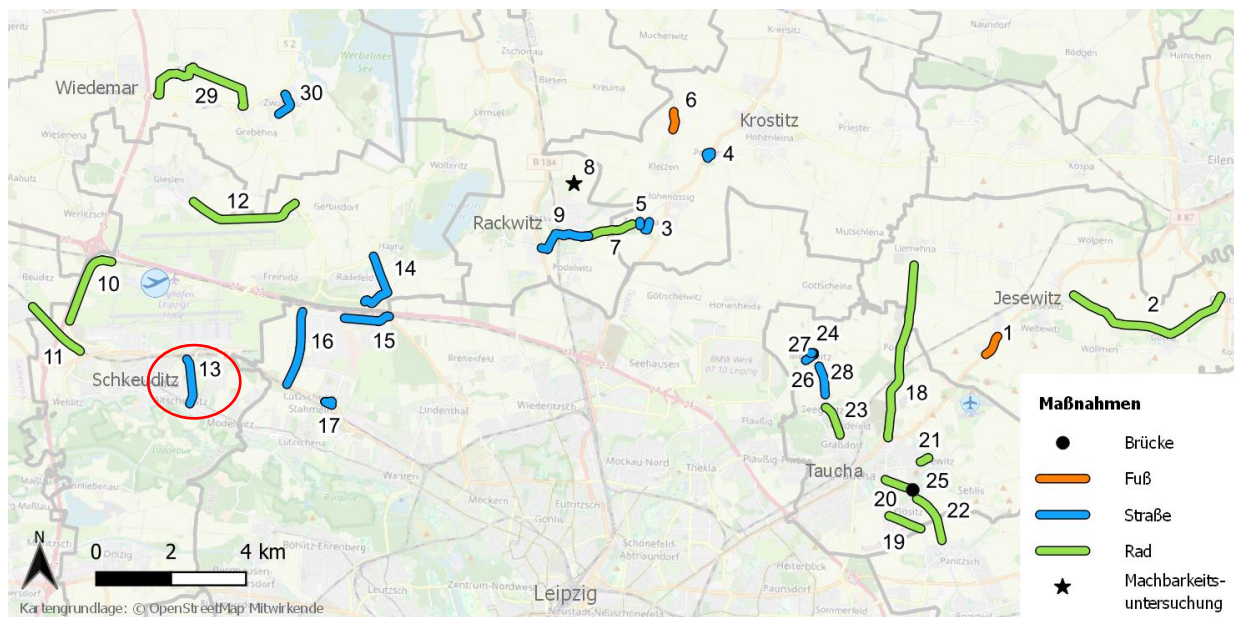
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ²⁵	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 2,7 km < 5 km → <i>nah</i> 	5
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 48 km² (≅ 59%) → <i>hoch</i> Intensität der Betroffenheit ab 65 dB(A) → <i>hoch</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr hoch</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Grünland) → <i>mittlere Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: → <i>außerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>gering</i> 	4
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 1,6 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0% → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	2
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Entwurfs- und Genehmigungsplanung für Querung vorhanden 	5
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: ca. 465.000 € 	4
Gesamt			3,9 von 5 Rang: 2

²⁵ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M13 – Altscherbitzer Straße

Übersicht



Beschreibung

Mit der Umsetzung der Maßnahme Altscherbitzer Straße soll die Verbindung der Staatsstraße 8 im Norden nahe der Bundesstraße 6 bis zur Kreisstraße 7470 im Süden hergestellt werden, um die Verkehrsbelastung in der Ortslage Schkeuditz zu reduzieren. An der Altscherbitzer Straße soll außerdem eine straßenbegleitende Radwegeverbindung gebaut werden.

M13 – Altscherbitzer Straße

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße und Radweg
Kommune	Stadt Schkeuditz
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 1,2 km
Ortslage	Außerorts/ Innerorts
Kosten	ca. 8,8 Mio. €

Aktuelle Ansichten



Blickrichtung: Nord



Blickrichtung: Nord

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



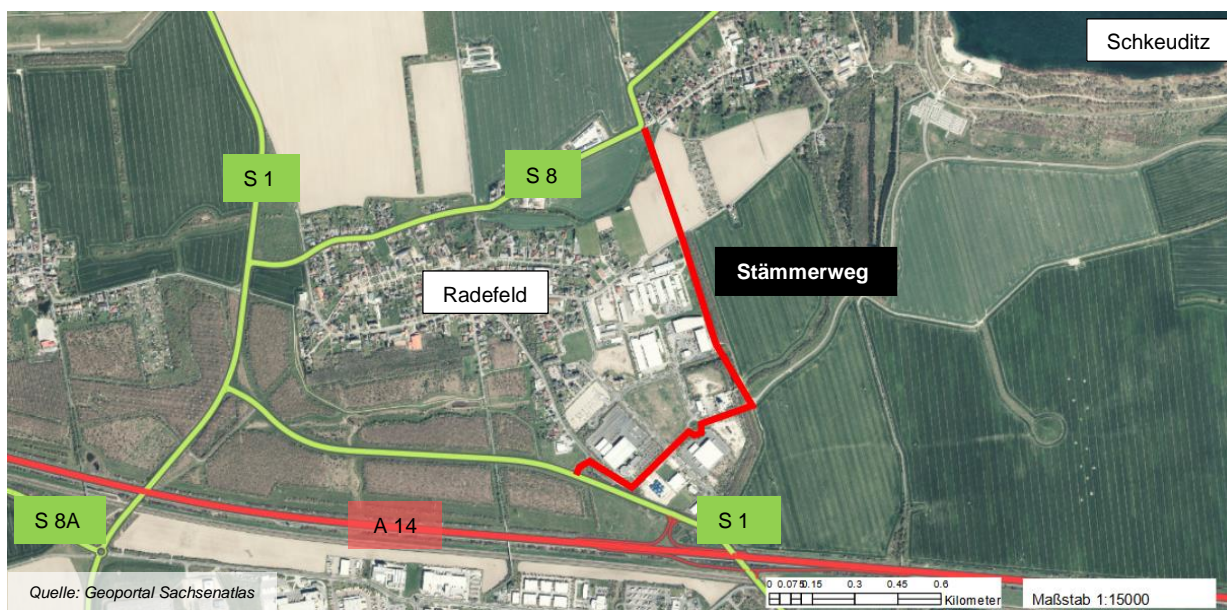
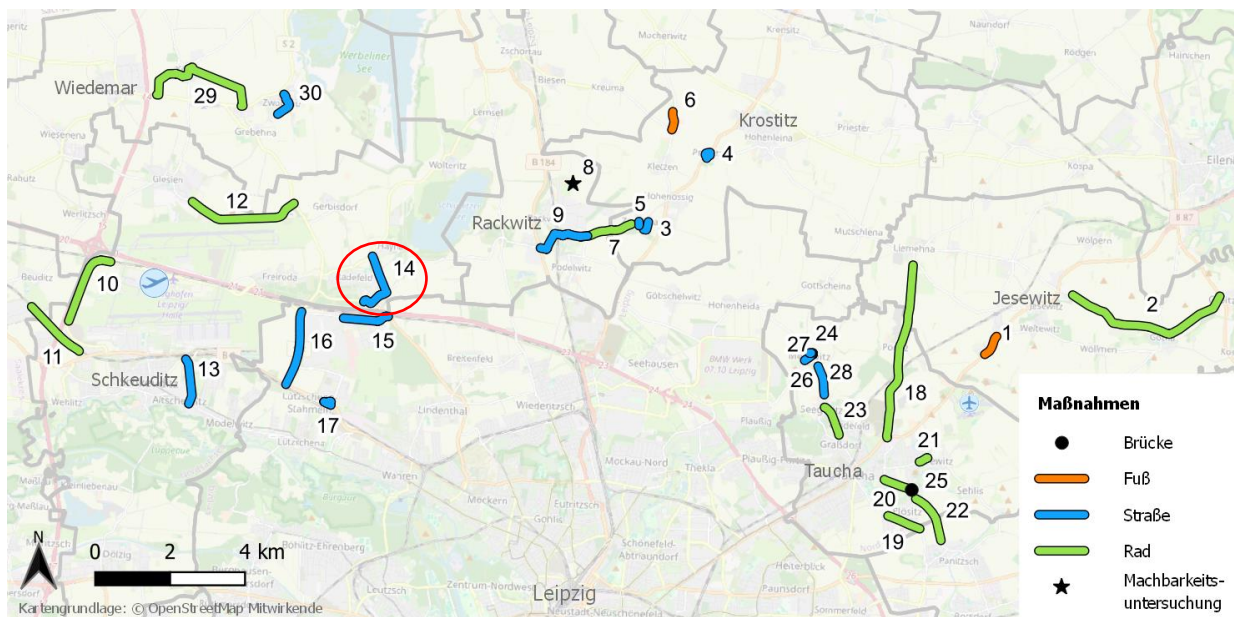
M13 – Altscherbitzer Straße

Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ²⁶	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 2,3 km < 5 km → <i>nah</i> 	5
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 48km² (± 59 %) → <i>hoch</i> Intensität der Betroffenheit ab 65 dB(A) → <i>hoch</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr hoch</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Landwirtschaftsfläche und Sonderbaufläche) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: angrenzend an ein europäisches Schutzgebiet → <i>angrenzend</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>gering</i> 	4
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,96 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 14,1 % → <i>mittel</i> 	3
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> auffälliges Unfallgeschehen liegt vor positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>kritisch</i> 	5
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Leistungsphase 3 liegt vor B-Planverfahren läuft 	5
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 8,8 Mio. € 	2
Gesamt			4,0 von 5 Rang: 1

²⁶ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

Übersicht



Beschreibung

Der Ausbau und teilweise Neubau der Gemeindestraße „Stämmerweg“ inkl. der Infrastruktur für Radwege und öffentlichen Personennahverkehr soll für eine Entlastung der Ortslage Radefeld und der benachbarten Wohngebiete sorgen. Durch den Ausbau wird zusätzlich das Gewerbegebiet angebunden.

M14 – Stämmerweg

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße und Radweg
Kommune	Schkeuditz
Vorhabenträger	Kommune/ Stadt Schkeuditz
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 1,5 km
Ortslage	Außerorts
Kosten	ca. 5,5 Mio. €

Aktuelle Ansichten



Blickrichtung: Nord



Blickrichtung: Nord

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M14 – Stämmerweg

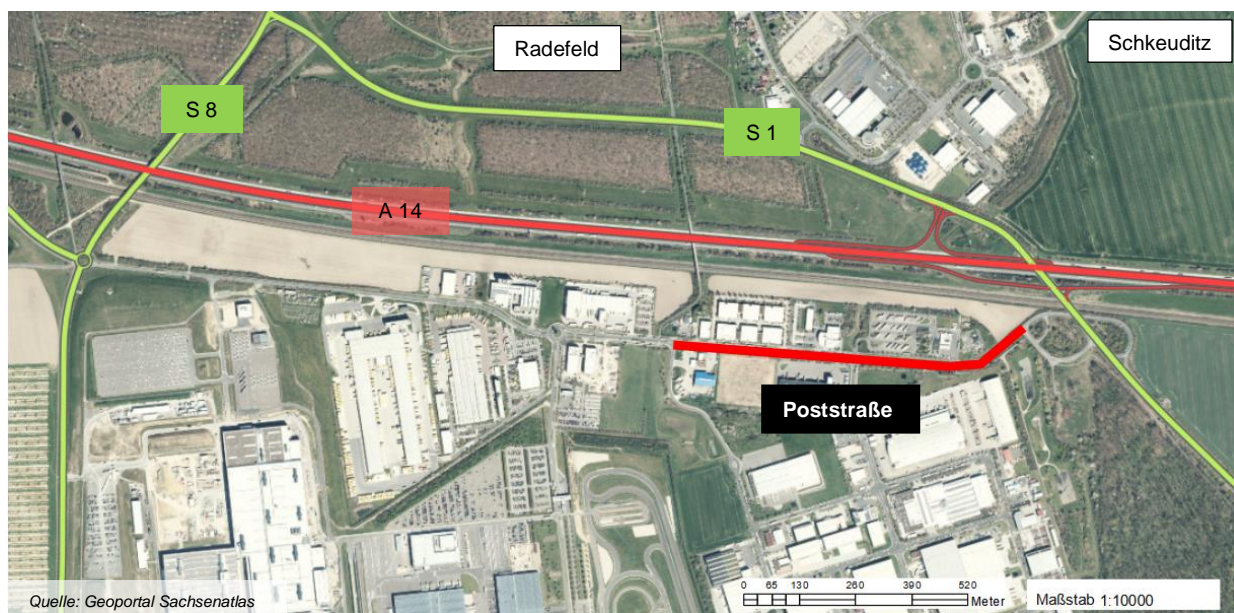
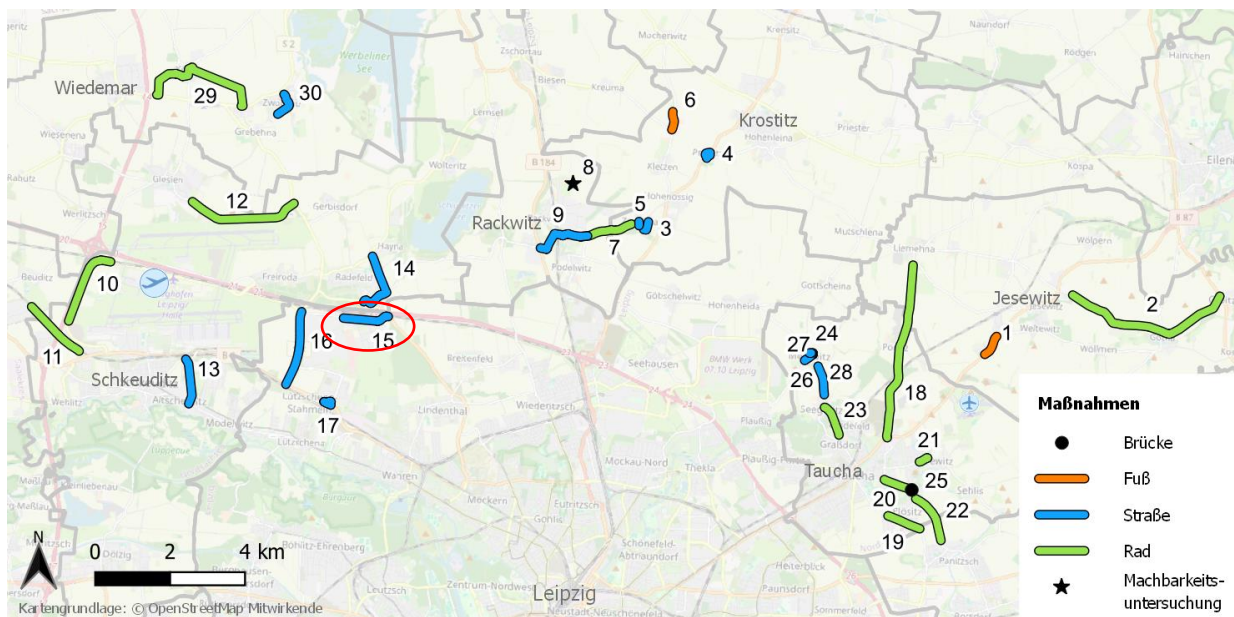
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ²⁷	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 3,7 km < 5 km → <i>nah</i> 	5
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 48km² (≙ 59 %) → <i>hoch</i> Intensität der Betroffenheit ab 65 dB(A) → <i>hoch</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr hoch</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (landwirtschaftl. und gewerbliche Fläche) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: → <i>außerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr gering</i> 	4
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,6 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 2,8 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> auffälliges Unfallgeschehen liegt vor positive Auswirkungen auf Verkehrssicherheit erwartet → <i>auffällig</i> 	4
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Leistungsphase 3 in Bearbeitung 	4
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 5,5 Mio. € 	2
Gesamt			3,5 von 5 Rang: 4

²⁷ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M15 – Poststraße von Porschestraße bis Staatsstraße 1

Übersicht



Beschreibung

Die Poststraße in der Gemeinde Schkeuditz soll leistungsfähiger gestaltet werden, um die benachbarte Staatsstraße 1 zu entlasten. Mit der Anbindung an das angrenzende Gewerbegebiet besitzt die Poststraße einen hohen Schwerverkehrsanteil. Aus diesem Grund ist die Herstellung der Vierstreifigkeit und eine Einbindung zweier Lichtsignalanlagen vorgesehen.

M15 – Poststraße von Porschestraße bis Staatsstraße 1

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße
Kommune	Stadt Leipzig
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 1,1 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 250.000 €

Aktuelle Ansichten

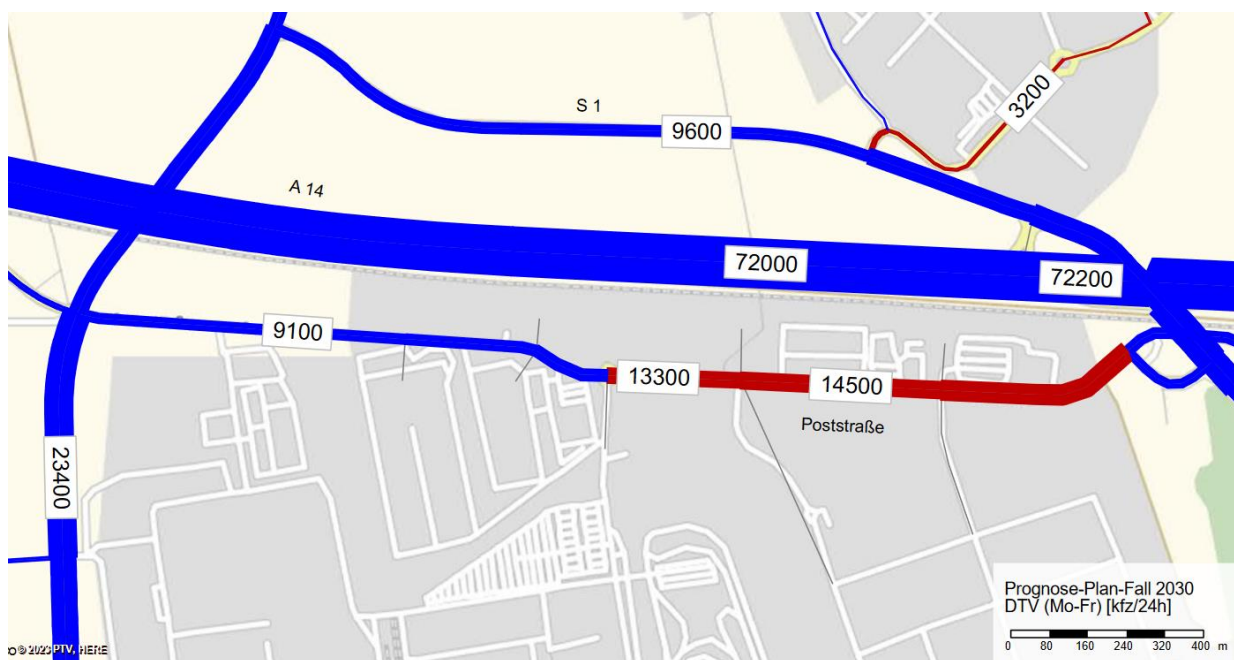


Blickrichtung: West



Blickrichtung: West

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M15 – Poststraße von Porschestraße bis Staatsstraße 1

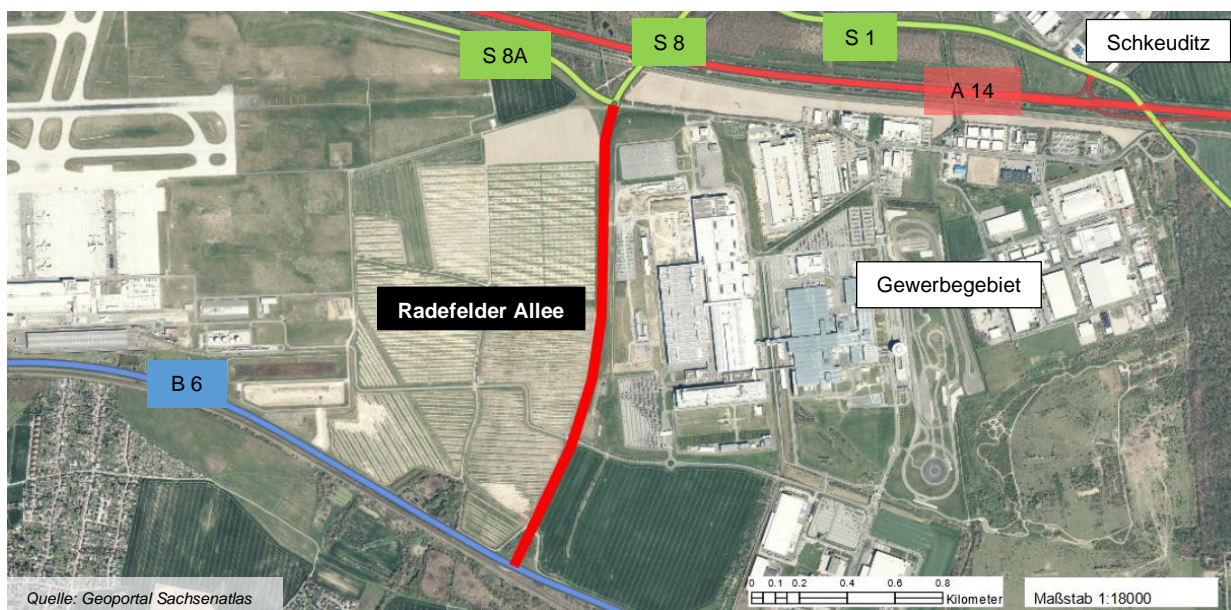
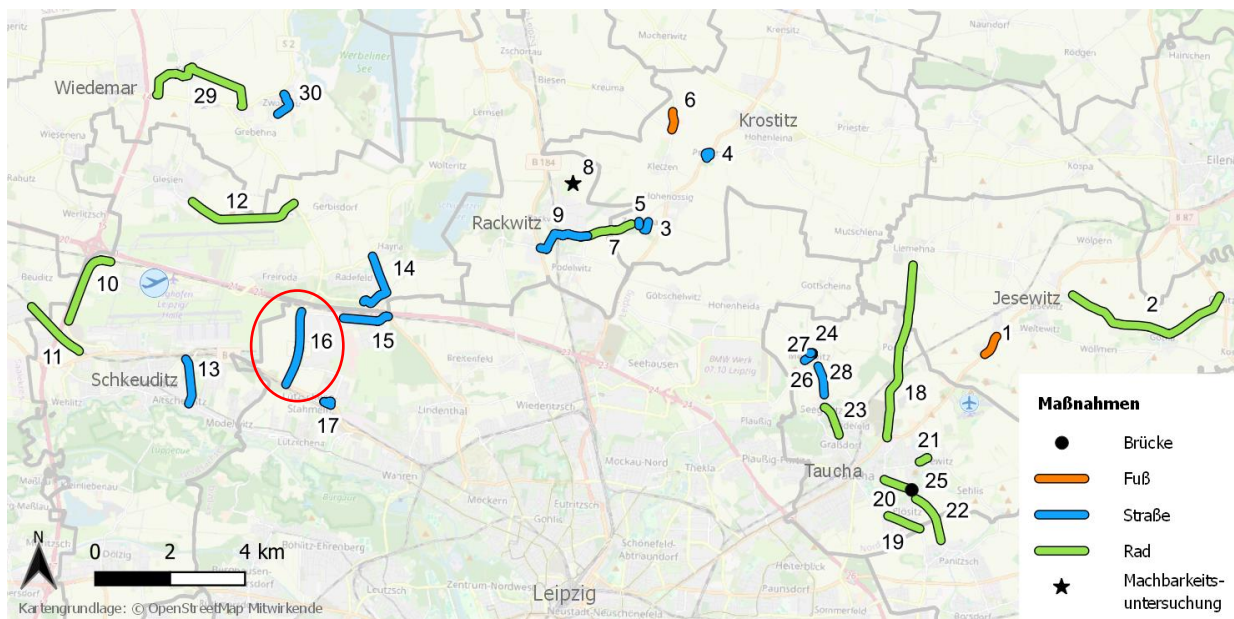
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ²⁸	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 3,5 km < 5 km → <i>nah</i> 	4
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 40 km² (± 13 %) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit ab 65 dB(A) → <i>hoch</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>mittel</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: angrenzend an ein FFH-Gebiet → <i>angrenzend</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>gering</i> 	5
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch → <i>kein</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 8,1 % → <i>gering</i> 	2
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	2
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> keine Planungsunterlagen vorhanden 	1
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 250.000 € 	4
Gesamt			3,2 von 5 Rang: 6

²⁸ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M16 – Staatsstraße 8 Radefelder Allee (Bundesstraße 6 bis Poststraße)

Übersicht



Beschreibung

Die Staatsstraße 8 Radefelder Allee in der Gemeinde Schkeuditz soll zu einer 4-streifigen Verkehrsanlage ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang ist der bedarfsgerechte Aus-/ Umbau der Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen im Umfeld vorgesehen.

M16 – Staatsstraße 8 Radefelder Allee (Bundesstraße 6 bis Poststraße)

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße
Kommune	Stadt Leipzig
Vorhabenträger	Kommune/ Land Sachsen
Straßenklasse	Staatsstraße
Abschnittslänge	ca. 2 km
Ortslage	Außerorts
Kosten	ca. 18 Mio. €

Aktuelle Ansichten



Blickrichtung: Nord



Blickrichtung: Nord

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M16 – Staatsstraße 8 Radefelder Allee (Bundesstraße 6 bis Poststraße)

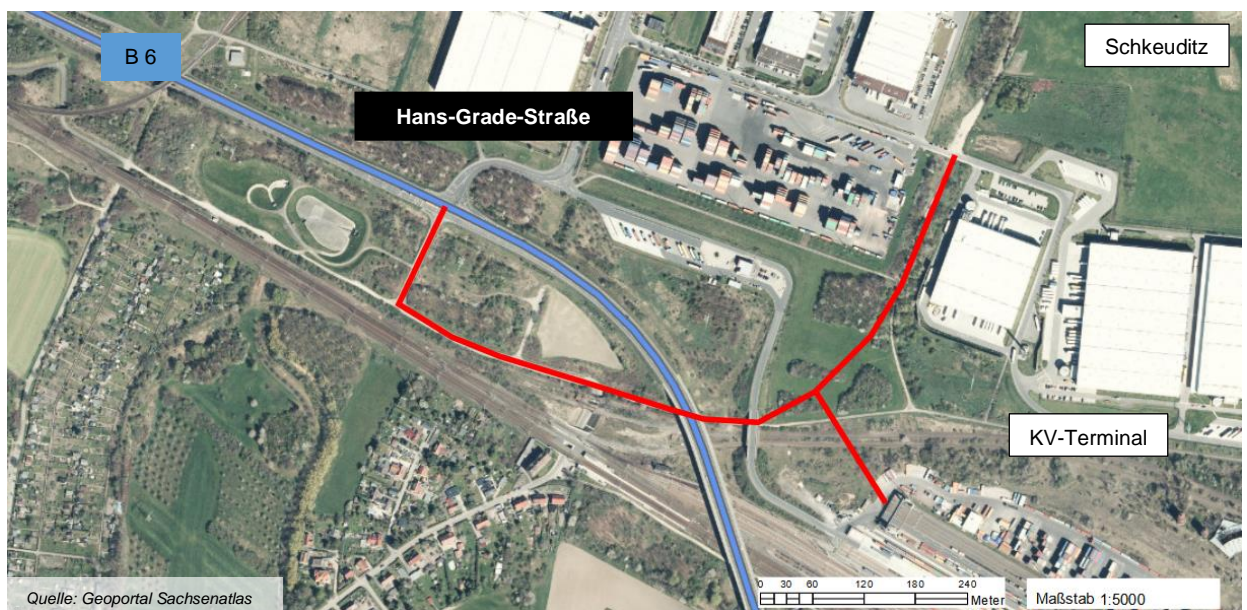
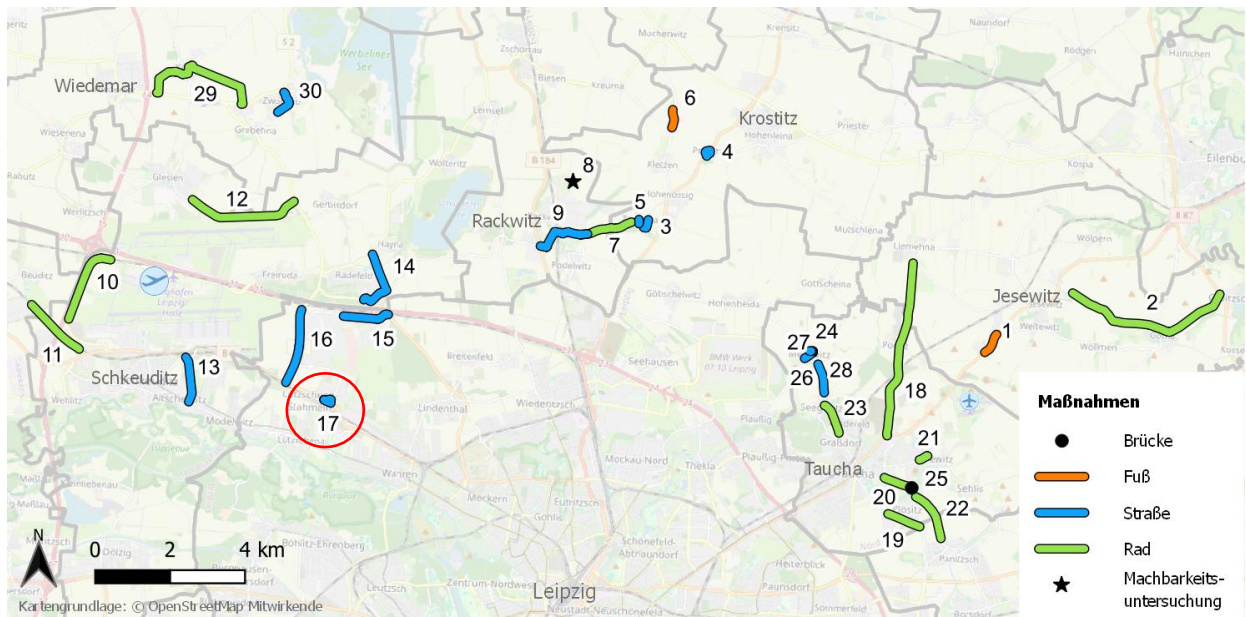
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ²⁹	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 1,7 km < 5 km → <i>nah</i> 	4
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 40km² (≅ 13 %) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit ab 65 dB(A) → <i>hoch</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>mittel</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Gewerbliche Fläche) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: → <i>außerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr gering</i> 	3
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 1,4 ha → <i>hoch</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 26,4 % → <i>sehr hoch</i> 	5
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> auffälliges Unfallgeschehen liegt vor geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>auffällig</i> 	3
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> verkehrsplanerische Untersuchung liegt vor, jedoch keine Planungsphasen nach HOAI 	1
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 18 Mio. € 	1
Gesamt			2,6 von 5 Rang: 16

²⁹ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M17 – Knotenpunkt Bundesstraße 6/ Hans-Grade-Straße/ KV-Terminal

Übersicht



Beschreibung

Im Zusammenhang mit dem Knotenpunktausbau Hans-Grade-Str./ Bundesstraße 6 soll der Zufahrtsquerschnitt zum KV-Terminal durch eine 2-streifige Neubaustrecke ertüchtigt werden. Im Hinblick auf den steigenden Schwerverkehrsanteil durch die KV-Terminal-Erweiterung trägt der Neubau der verkehrlichen Infrastruktur somit zu einer gleichmäßigeren Verteilung des Verkehrs bei. Auch der dazugehörige Knotenpunkt Hans-Grade-Str./ Bundesstraße 6 soll entsprechend angepasst werden.

M17 – Knotenpunkt Bundesstraße 6/ Hans-Grade-Straße/ KV-Terminal

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße
Kommune	Stadt Leipzig
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 1,2 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 6 Mio. €

Aktuelle Ansichten



Blickrichtung: Ost



Blickrichtung: Ost

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M17 – Knotenpunkt Bundesstraße 6/ Hans-Grade-Straße/ KV-Terminal

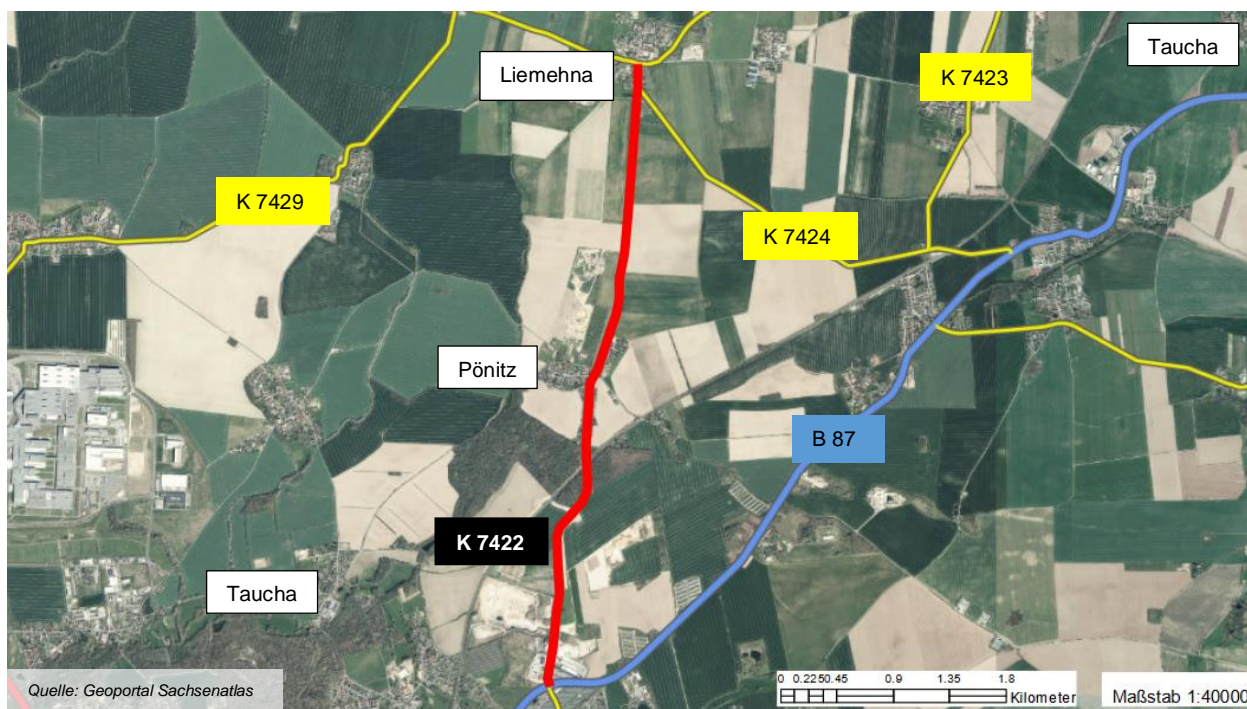
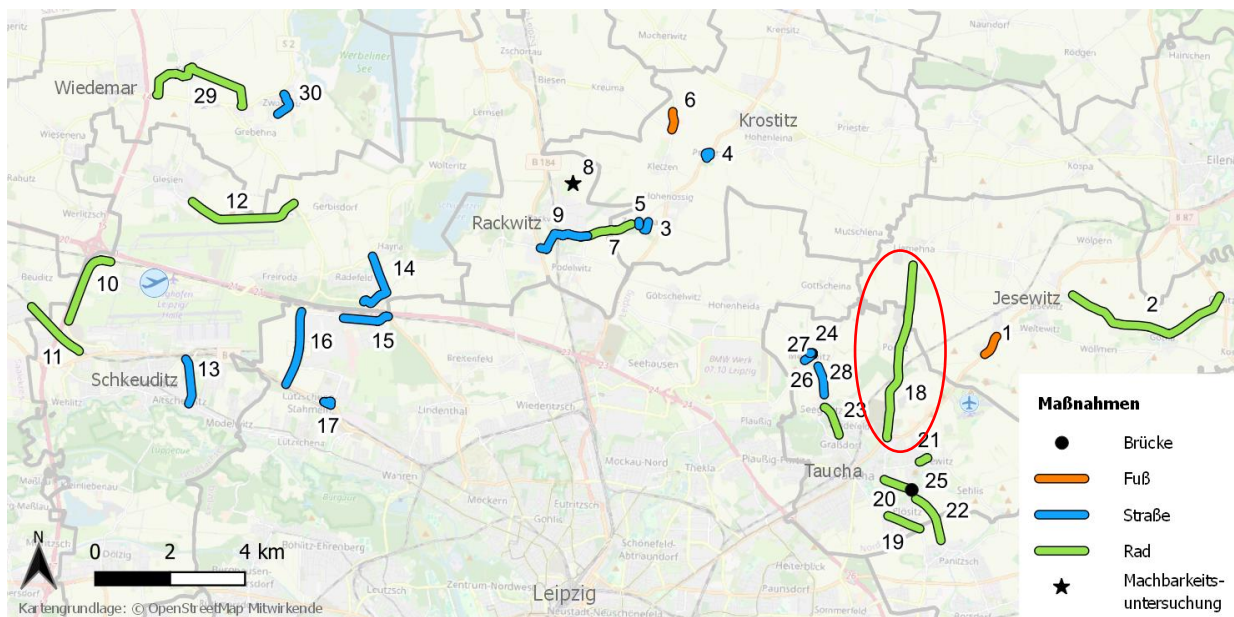
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ³⁰	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> • Radius mit 3,5 km < 5 km → <i>nah</i> 	4
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> • Größe der betroffenen Fläche mit ca. 40km² (≅ 13 %) → <i>gering</i> • Intensität der Betroffenheit ab 65 dB(A) → <i>hoch</i> • Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>mittel</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> • Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Bahnanlage und Grünfläche) → <i>mittlere Wertigkeit</i> • Schutzgebietskulisse: → <i>außerhalb</i> • Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>gering</i> 	2
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> • zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 1,2 ha → <i>hoch</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> • Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 6,7 % → <i>gering</i> 	2
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> • kritisches Unfallgeschehen liegt vor • positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>kritisch</i> 	5
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> • Grundlagenermittlung seitens der Deutschen Bahn 	2
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> • Kostenschätzung: 6 Mio. € 	2
Gesamt			2,7 von 5 Rang: 14

³⁰ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M18 – Neubau Radweg zwischen Taucha und Liemehna

Übersicht



Beschreibung

Zwischen Taucha und Pönitz soll ein straßenbegleitender, gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entlang der Kreisstraße 7422 gebaut werden. Mit der Umsetzung der Maßnahme wird das Ziel verfolgt, das Radwegenetz zu verdichten, Lücken zu schließen und das Angebot für die Radverkehrsinfrastruktur zu erweitern.

M18 – Neubau Radweg zwischen Taucha und Liemehna

Grunddaten

Verkehrsträger	Radweg und Gehweg
Kommune	Taucha
Vorhabenträger	Landkreis Nordsachsen
Straßenklasse	Kreisstraße
Abschnittslänge	ca. 5,2 km
Ortslage	Außerorts/ Innerorts
Kosten	ca. 1 Mio. €

Aktuelle Ansichten



Blickrichtung: Nord



Blickrichtung: Nord

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M18 – Neubau Radweg zwischen Taucha und Liemehna

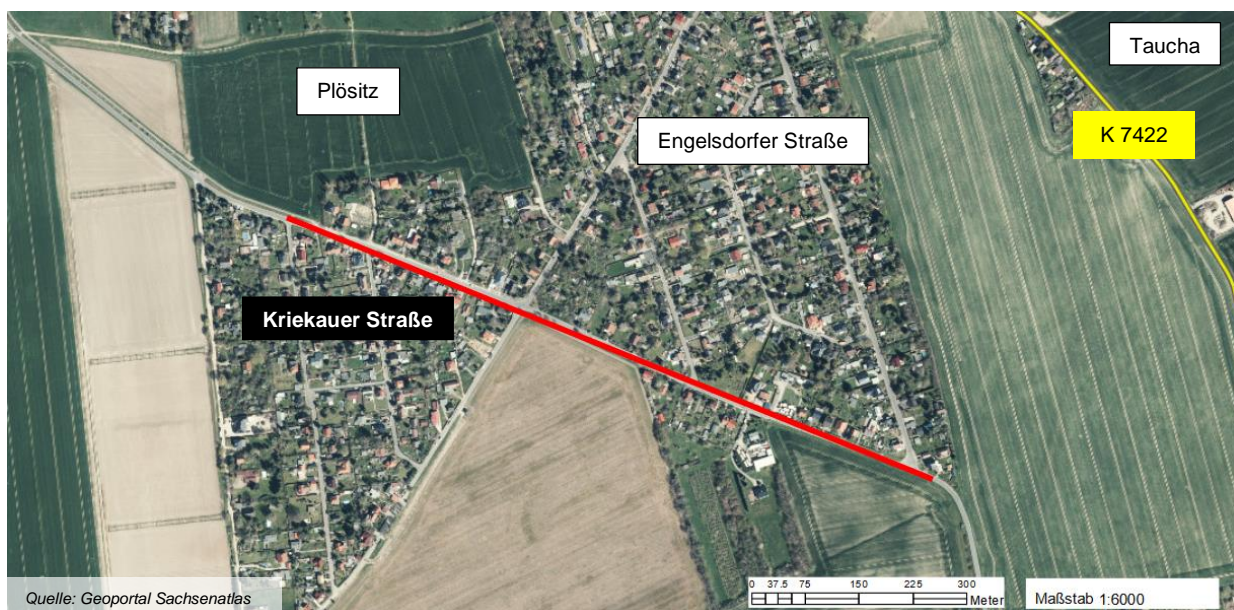
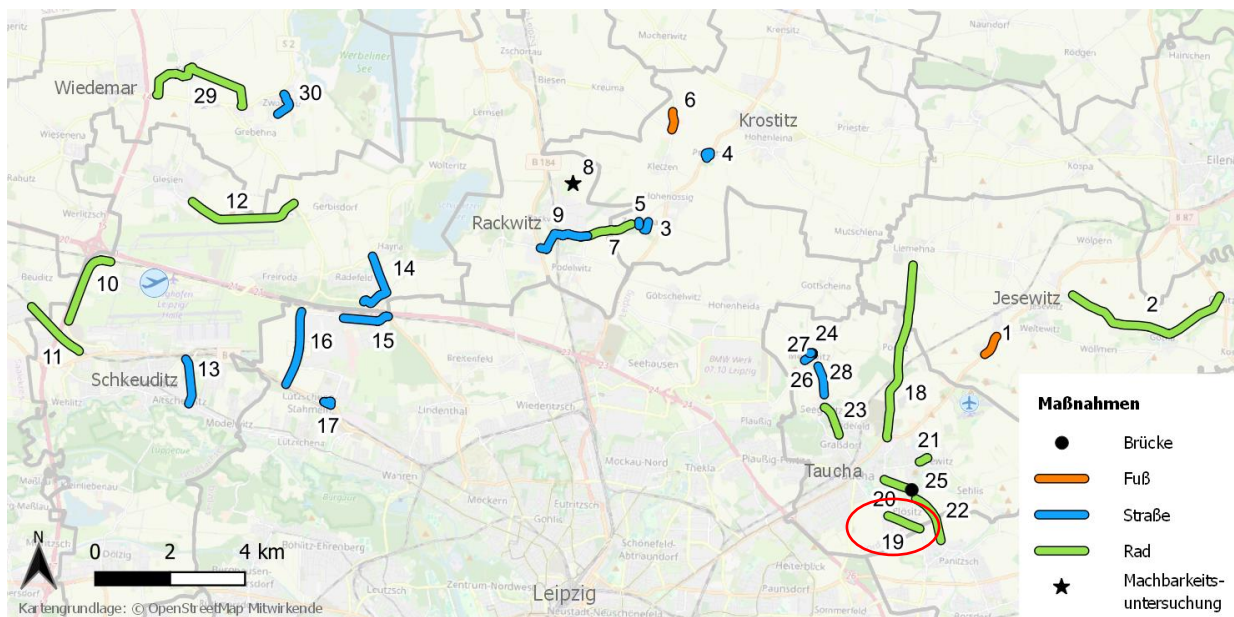
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ³¹	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 20 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 6km² (≙ 18 %) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr gering</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Grünfläche und Wald) → <i>hohe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines europäischen Schutzgebietes und LSG → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr hoch</i> 	1
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 1,4 ha → <i>hoch</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	2
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> keine Planungsunterlagen vorhanden 	1
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: ca. 1 Mio. € 	3
Gesamt			1,5 von 5 Rang: 30

³¹ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M19 – Sanierung Radweg Taucha – Plöszitz

Übersicht



Beschreibung

Die Stadt Taucha plant den Neubau eines Geh- und Radwegs entlang der Gemeindestraße im Ortsteil Plöszitz. Gegenwärtig werden die Planungsunterlagen überarbeitet sowie die entsprechenden Fördermittel über die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (FRL-KStB) beantragt. Der Radweg gilt als wichtiger Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz.

M19 – Sanierung Radweg Taucha – Plöszitz

Grunddaten

Verkehrsträger	Radweg
Kommune	Taucha
Vorhabenträger	Landkreis Nordsachsen/ Landkreis Leipzig
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 1,1 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 280.000 €

Aktuelle Ansichten



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: Südost



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: Südost

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M19 – Sanierung Radweg Taucha – Plöszitz

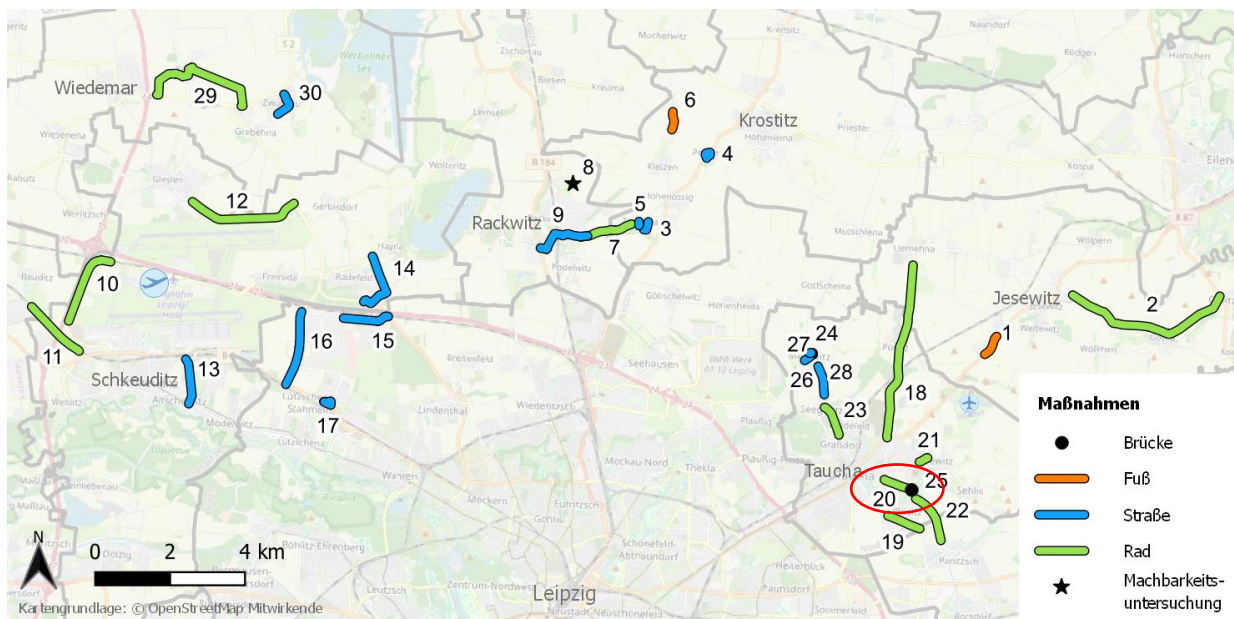
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ³²	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 19,6 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 6 km² (≅ 18%) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr gering</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Siedlungsfläche) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: angrenzend an ein europäisches Schutzgebiet → <i>angrenzend</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>gering</i> 	4
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,09 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Leistungsphase 4 kurz vor dem Abschluss 	5
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 280.000 € 	4
Gesamt			3,0 von 5 Rang: 10

³² Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M20 – Erneuerung Rad-/ Gehweg Wurzner Straße

Übersicht



Beschreibung

Die Stadt Taucha plant die Sanierung der Wurzner Straße zwischen der Ortslage Taucha und dem Brückenbauwerk (Maßnahme 25) über die Parthe. Seitens der Stadt Taucha besitzt dieses Vorhaben eine hohe Priorität, da die Wurzner Straße auch als Schulweg dient.

M20 – Erneuerung Rad-/ Gehweg Wurzner Straße

Grunddaten

Verkehrsträger	Radweg
Kommune	Taucha
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Kreisstraße
Abschnittslänge	ca. 0,8 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 375.000 €

Aktuelle Ansichten

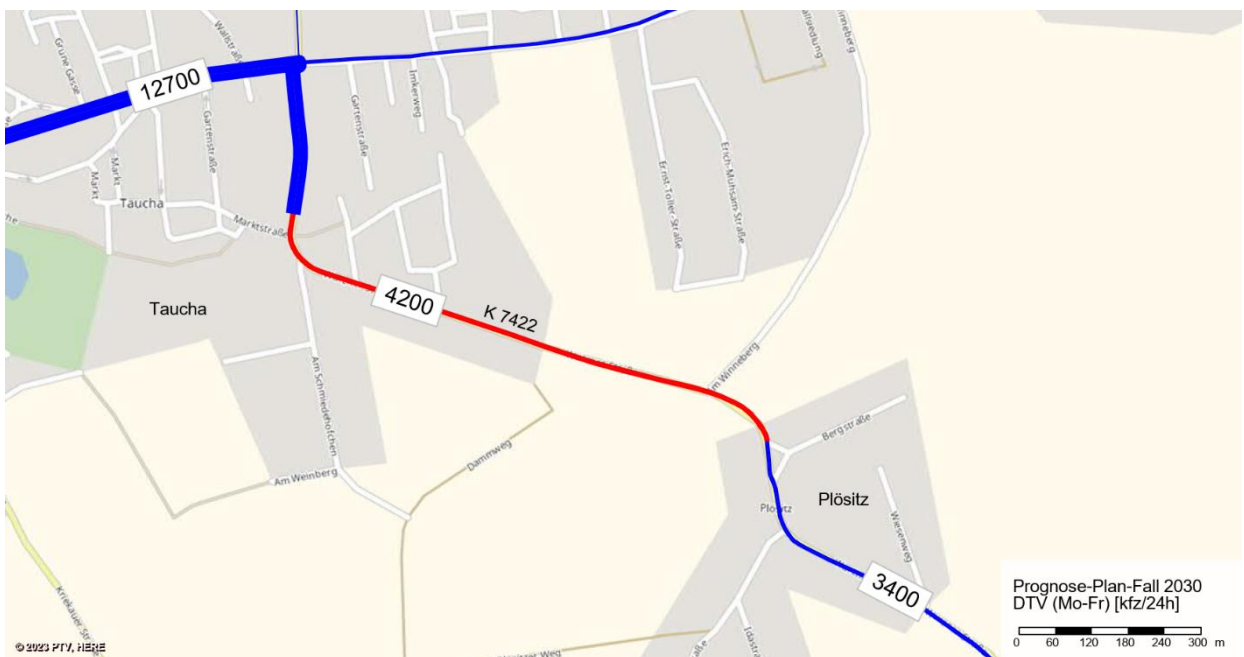


Blickrichtung: Nordwest



Blickrichtung: Südost

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



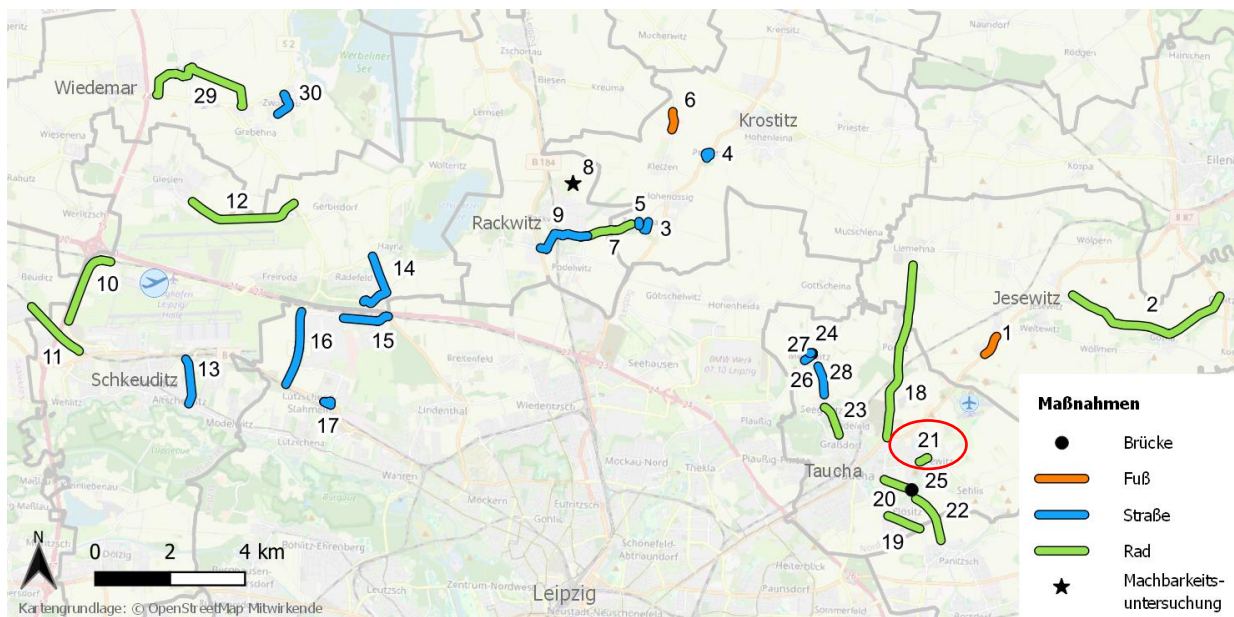
M20 – Erneuerung Rad-/ Gehweg Wurzner Straße

Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ³³	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 19,2 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm- betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 6 km² (≅ 18%) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr gering</i> 	
Umwelt- verträglichkeit (20 %)	Raum- widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Grünland, Waldbestände) → <i>mittlere Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines europäischen Schutzgebietes → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr hoch</i> 	3
	Flächen- verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> kein zusätzlicher Flächenverbrauch → <i>kein</i> 	
Verkehrs- wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0,2 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier- barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Leistungsphase 4 abgeschlossen 	5
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 375.000 € 	4
Gesamt			2,8 von 5 Rang: 13

³³ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

Übersicht



Beschreibung

Geplant ist die grundhafte Sanierung der Gemeindestraße Dewitzer Straße in Taucha. Dabei soll ein Radweg integriert werden. Die vorhandene Verkehrsanlage weist erhebliche Defizite auf. Die Lärmbetroffenheit (u.a. durch Kopfsteinpflaster) für Anwohner und die angrenzende Kindertagesstätte wird als sehr hoch eingeschätzt. Parkende Fahrzeuge erschweren zudem den Durchgangsverkehr.

M21 – Neubau Radweg Dewitz

Grunddaten

Verkehrsträger	Radweg
Kommune	Taucha
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 0,2 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 800.000 €

Aktuelle Ansichten

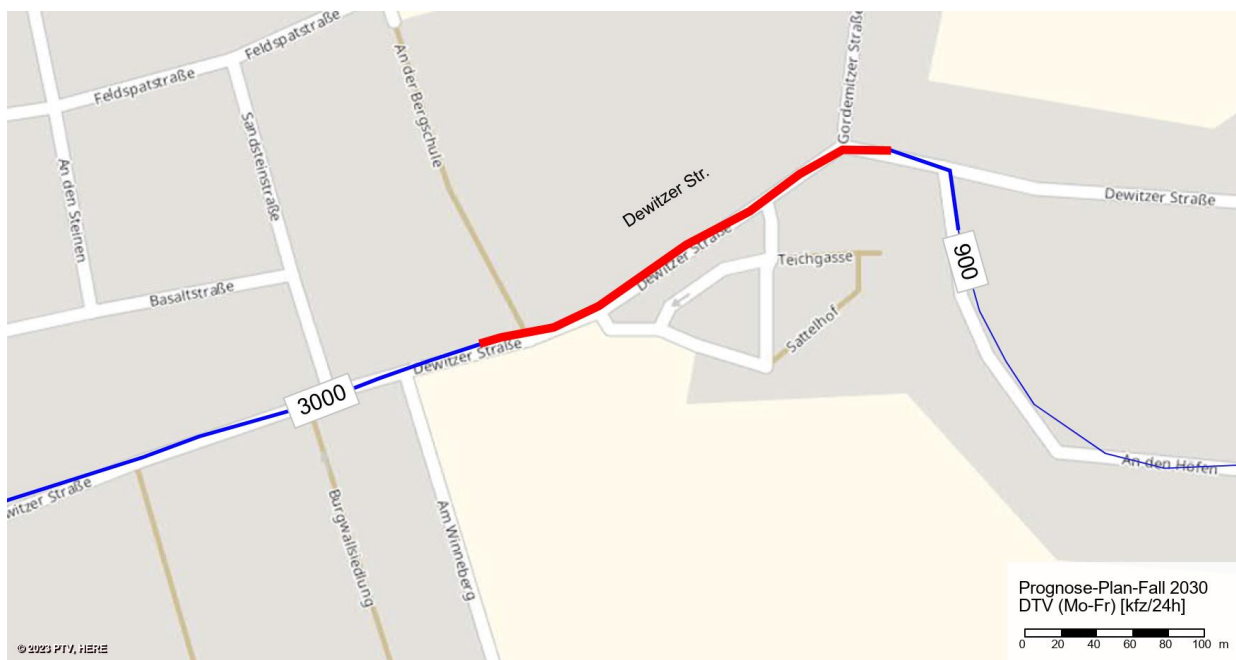


Blickrichtung: Ost



Blickrichtung: West

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M21 – Neubau Radweg Dewitz

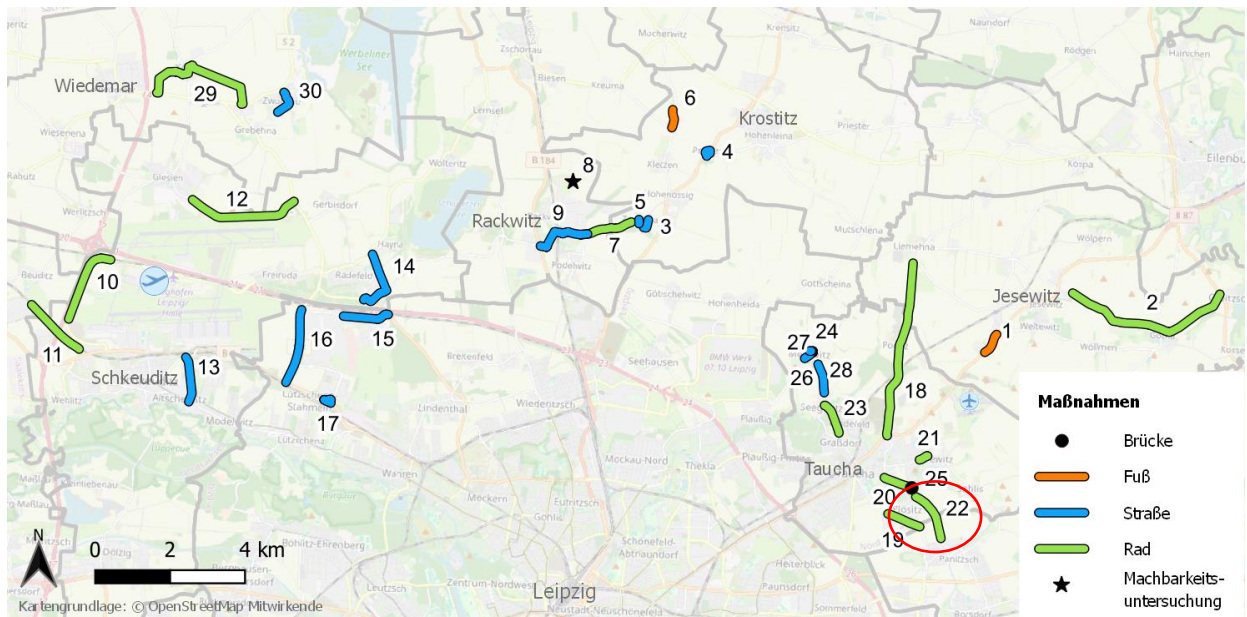
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ³⁴	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 19,9 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 6 km² (≅ 18 %) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr gering</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Siedlungsfläche und Wohnfläche) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines LSG → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>mittel</i> 	4
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> kein Zusätzlicher Flächenverbrauch 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 1 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	2
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> keine Planungsunterlagen vorhanden 	1
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: ca. 800.000 € 	3
Gesamt			2,1 von 5 Rang: 24

³⁴ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M22 – Neubau Radweg Plösitz – Panitzsch

Übersicht



Beschreibung

Die Stadt Taucha und die Gemeinde Borsdorf planen gemeinsam eine neue Radwegeverbindung zwischen Plösitz und Panitzsch. Leistungsphase 2 ist bereits abgeschlossen, die Planung wird voraussichtlich 2024 fortgeführt.

M22 – Neubau Radweg Plösitz – Panitzsch

Grunddaten

Verkehrsträger
Kommune
Vorhabenträger
Straßenklasse
Abschnittslänge
Ortslage
Kosten

Radweg
Taucha/ Borsdorf
Landkreis Nordsachsen/ Landkreis Leipzig
Kreisstraße
ca. 1,6 km
Innerorts/ Außerorts
ca. 2,6 Mio. €

Aktuelle Ansichten



Blickrichtung: Nordwest



Blickrichtung: Nordwest

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



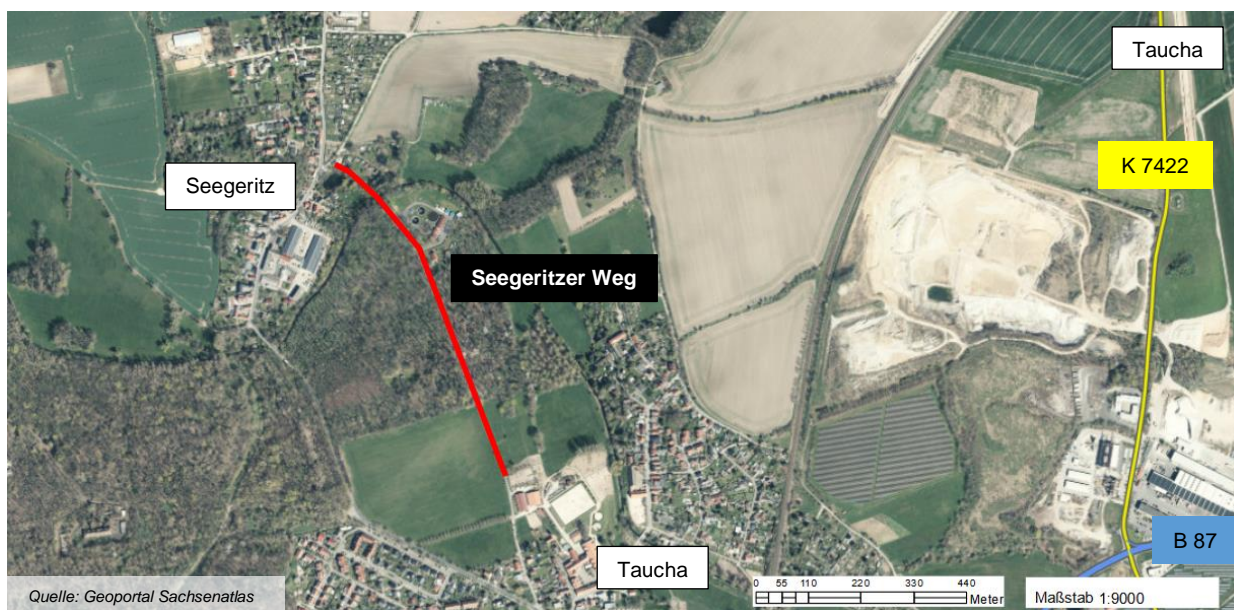
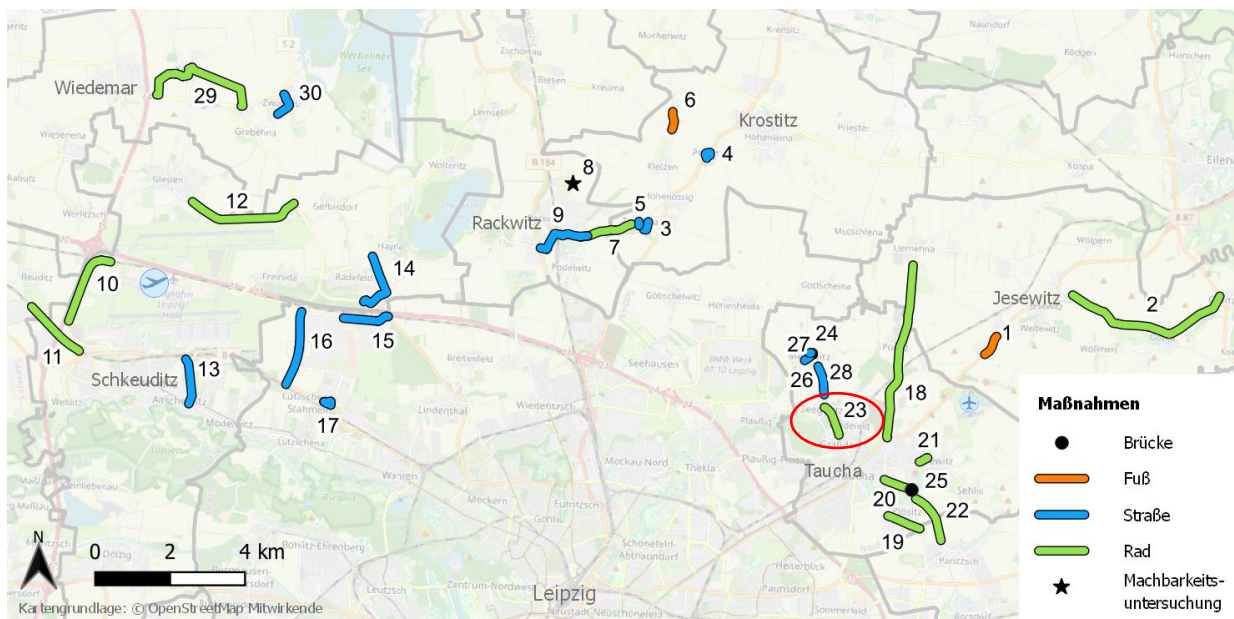
M22 – Neubau Radweg Plöszitz – Panitzsch

Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ³⁵	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 21 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 6 km² (≅ 18%) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr gering</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (gemischte Baufläche, Ackerland) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines LSG → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>mittel</i> 	3
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,56 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	2
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> abgeschlossene Leistungsphase 2 	4
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 2,6 Mio. € 	2
Gesamt			2,3 von 5 Rang: 22

³⁵ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

Übersicht



Beschreibung

In Seegeritz in der Gemeinde Taucha befindet sich ein Geh-/ Radweg, welcher durch einen Waldabschnitt verläuft – der Seegeritzer Weg. Dieser Abschnitt fungiert größtenteils als Schulweg und ist daher für die Kommune von hoher Priorität. Vor allem bei Dunkelheit ist dieser Weg schwer begehbar und soll durch eine Beleuchtung attraktiver gestaltet werden.

M23 – Beleuchtung Geh-/ Radweg Seegeritz – Taucha

Grunddaten

Verkehrsträger	Gehweg und Radweg
Kommune	Taucha
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Radweg
Abschnittslänge	ca. 1 km
Ortslage	Innerorts/ Außerorts
Kosten	ca. 40.000 €

Aktuelle Ansichten



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: Ost



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: Südost

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M23 – Beleuchtung Geh-/ Radweg Seegeritz – Taucha

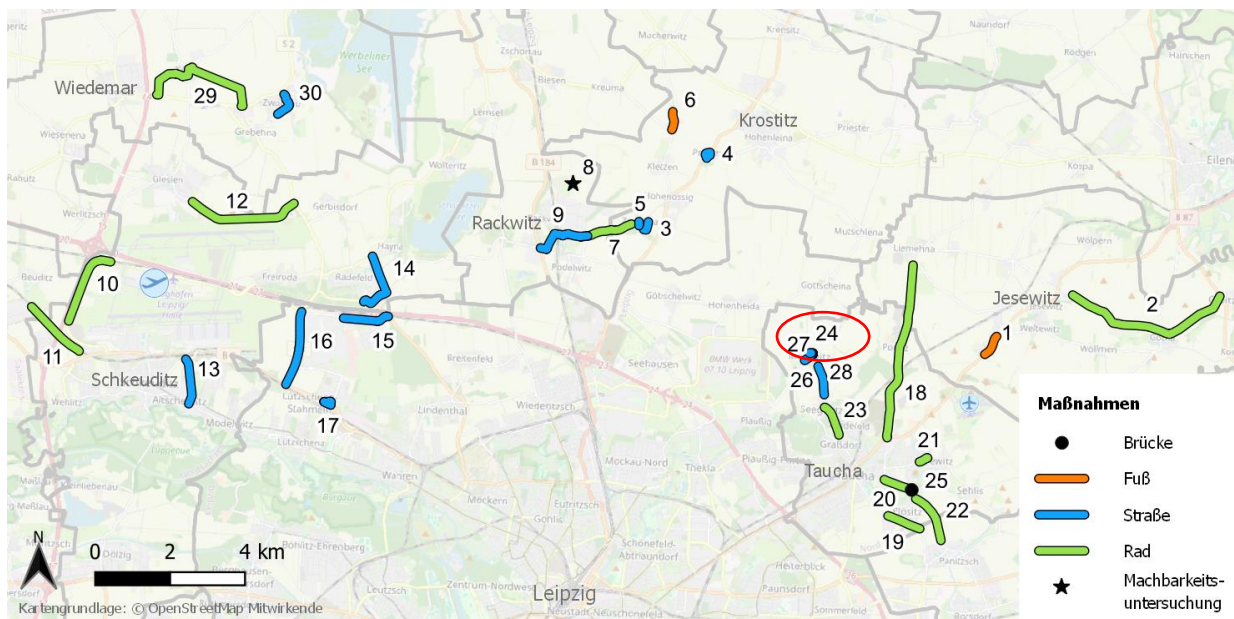
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ³⁶	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 16,7 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm- betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 6 km² (≅ 18%) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr gering</i> 	
Umwelt- verträglichkeit (20 %)	Raum- widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Waldbestände, Gewässerabschnitte) → <i>hohe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines europäischen Schutzgebietes → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr hoch</i> 	3
	Flächen- verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> kein zusätzlicher Flächenverbrauch → <i>kein</i> 	
Verkehrs- wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	2
Zeitliche Realisier- barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kleinmaßnahmen ohne HOAI-Bezug 	5
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 40.000 € 	5
Gesamt			3,1 von 5 Rang: 9

³⁶ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M24 – Ausbau Knotenpunkt Merkwitz Seegeritzer Straße/ Alte Salzstraße

Übersicht



Beschreibung

In Seegeritz soll der Knotenpunkt Seegeritzer Straße/ Alte Salzstraße ausgebaut werden. Dieser Ausbau befindet sich derzeit in Planung. Leistungsphase 4 ist bereits abgeschlossen. Der Gehweg soll einen barrierefreien Zugang bekommen und die Straßenentwässerung erneuert werden. Der Knotenpunkt ist eine wichtige Radwegeverbindung zwischen Merkwitz und Pönitz.

M24 – Ausbau Knotenpunkt Merkwitz Seegeritzer Straße/ Alte Salzstraße

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße
Kommune	Taucha
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 0,1 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 400.000 €

Aktuelle Ansichten



Quelle: eigene Aufnahme

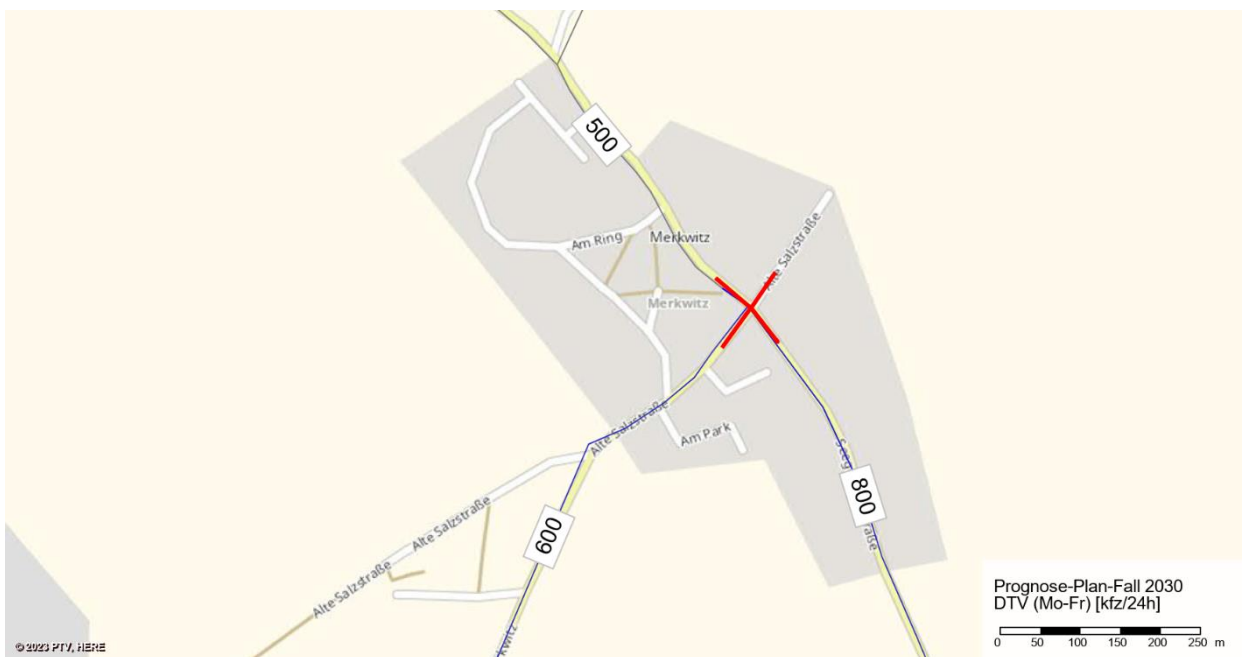
Blickrichtung: Nordost



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: Südwest

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M24 – Ausbau Knotenpunkt Merkwitz Seegeritzer Straße/ Alte Salzstraße

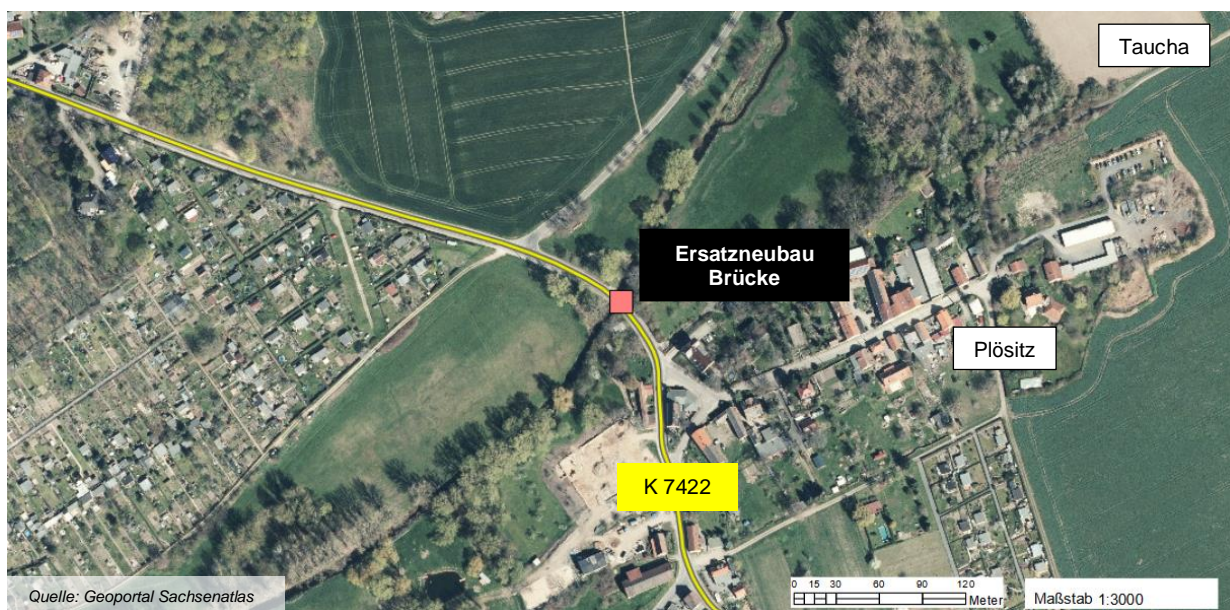
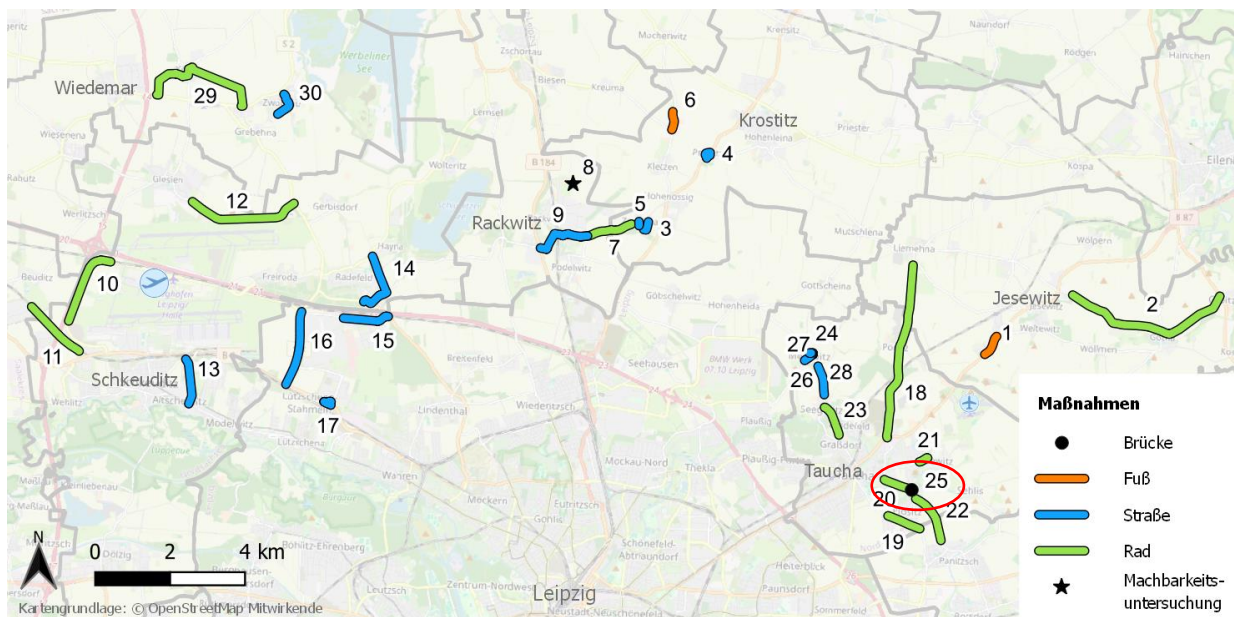
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ³⁷	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 16,3 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm- betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 6 km² (≅ 18 %) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr gering</i> 	
Umwelt- verträglichkeit (20 %)	Raum- widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Siedlungsfläche) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: angrenzend an ein LSG → <i>angrenzend</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr gering</i> 	5
	Flächen- verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> kein zusätzlicher Flächenverbrauch → <i>kein</i> 	
Verkehrs- wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 1,7 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier- barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> abgeschlossene Leistungsphase 4 	5
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 400.000 € 	4
Gesamt			3,2 von 5 Rang: 6

³⁷ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M25 – Ersatzneubau Brücke Taucha – Plösz

Übersicht



Beschreibung

Über die *Parthe* soll auf der Kreisstraße 7422 in Plösz ein Brückenersatzneubau umgesetzt werden. Leistungsphase 4 der Planung ist bereits abgeschlossen.

M25 – Ersatzneubau Brücke Taucha – Plöszitz

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße (Brücke)
Kommune	Taucha
Vorhabenträger	Landkreis Nordsachsen
Straßenklasse	Kreisstraße
Abschnittslänge	ca. 0,1 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 1,5 Mio. €

Aktuelle Ansichten

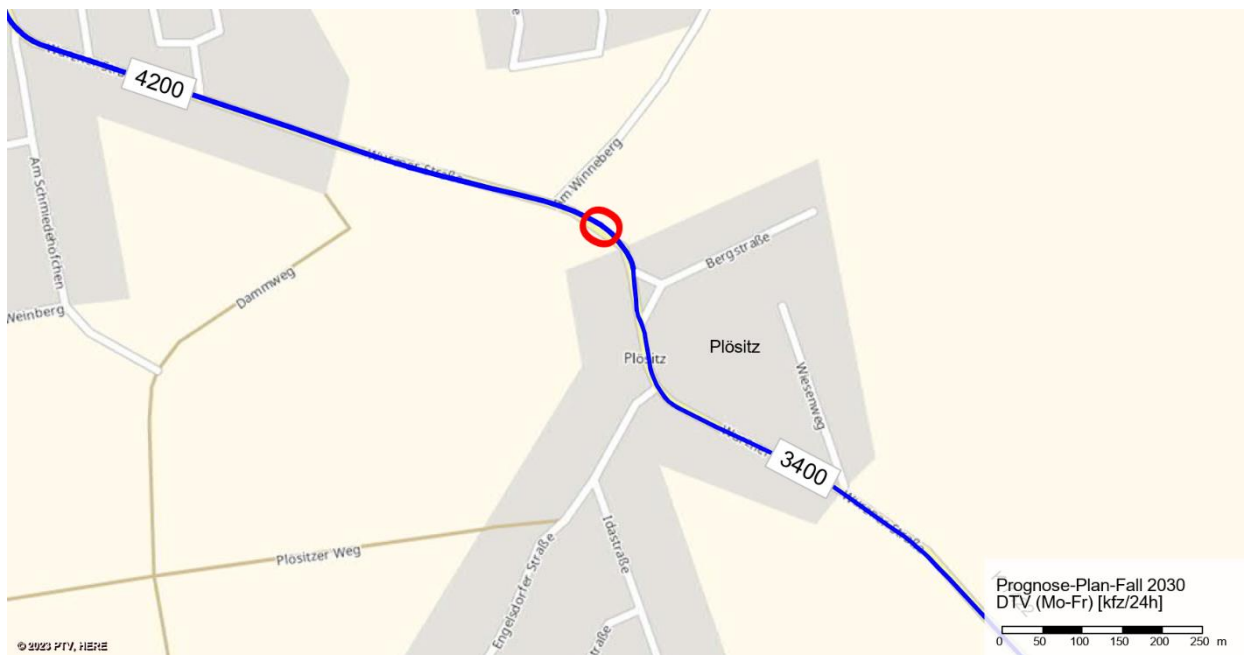


Blickrichtung: Nordwest



Blickrichtung: West

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M25 – Ersatzneubau Brücke Taucha – Plöszitz

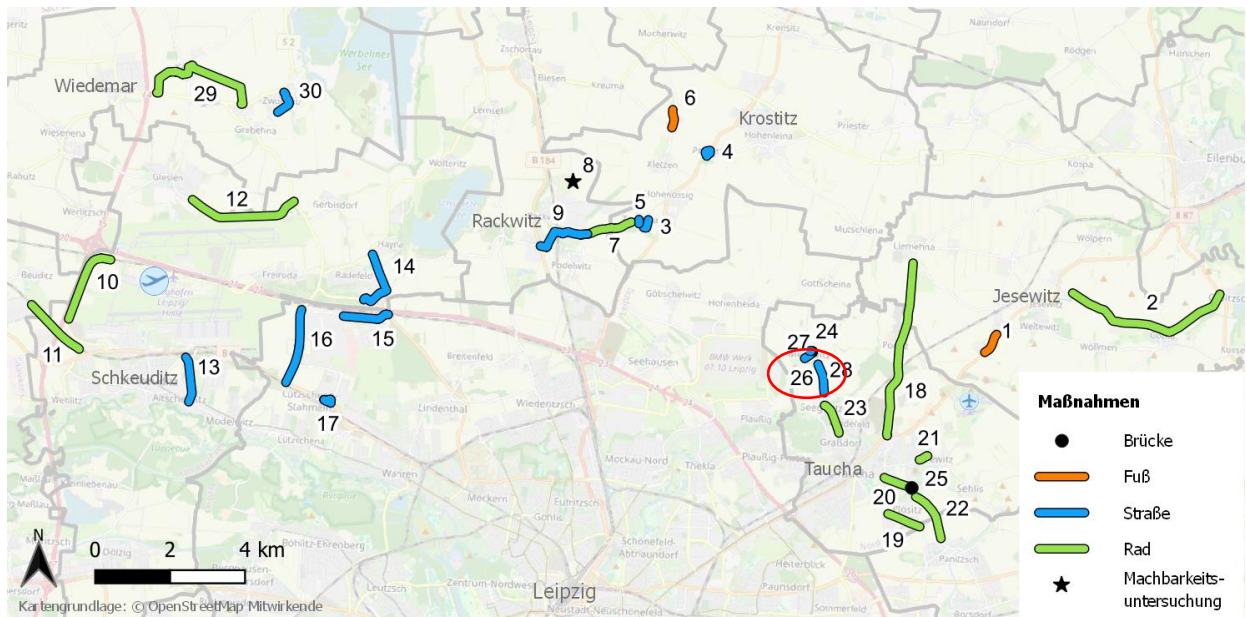
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ³⁸	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 19,2 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 6 km² (≅ 18 %) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB (A) – 54 dB (A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr gering</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (naturnaher Gewässerabschnitt) → <i>hohe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines europäischen Schutzgebietes → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr hoch</i> 	3
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> kein zusätzlicher Flächenverbrauch → <i>kein</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0,2 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> abgeschlossene Leistungsphase 4 	5
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 1,5 Mio. € 	2
Gesamt			2,4 von 5 Rang: 21

³⁸ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M26 – Wegebau: Merkwitz alte Salzstraße

Übersicht



Beschreibung

In der Ortslage Merkwitz in der Gemeinde Taucha ist die Sanierung der Alten Salzstraße geplant. Dieser Straßenabschnitt befindet sich in einem schlechten Zustand.

M26 – Wegebau: Merkwitz alte Salzstraße

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße
Kommune	Taucha
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 0,5 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 650.000 €

Aktuelle Ansichten

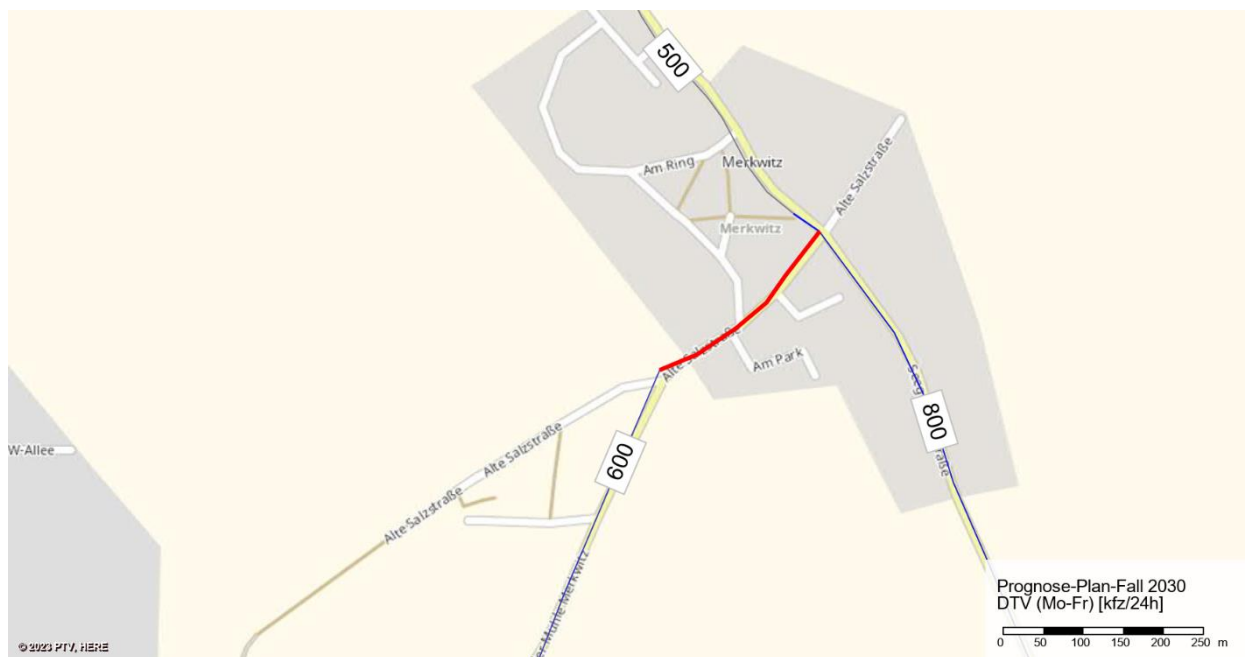


Blickrichtung: Nordost



Blickrichtung: Südwest

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



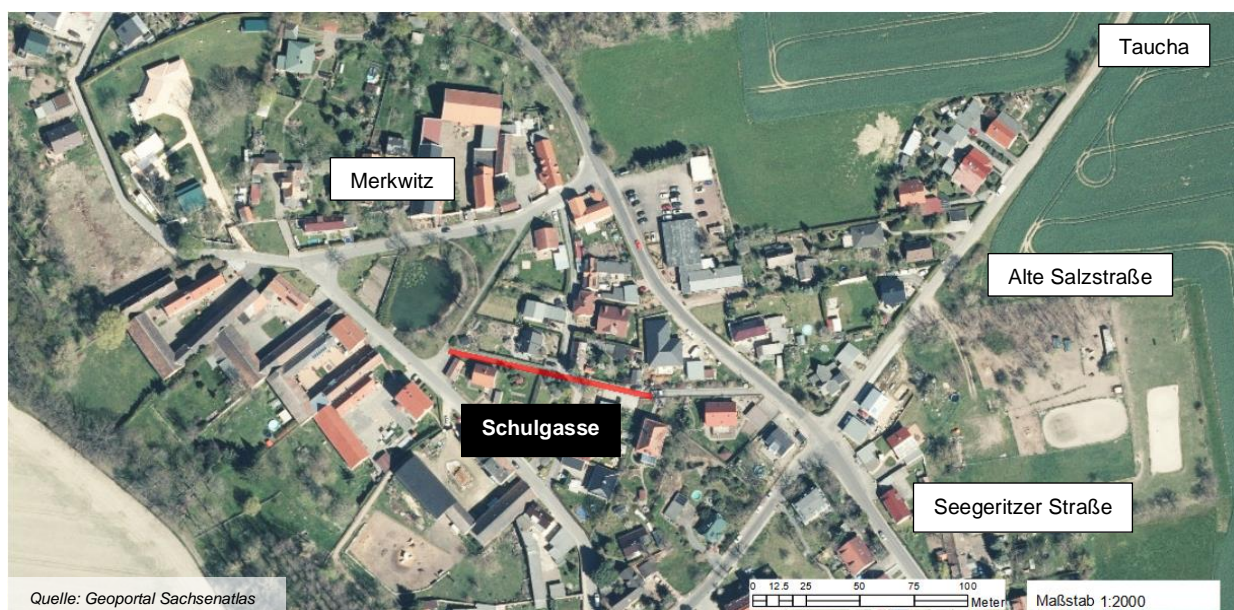
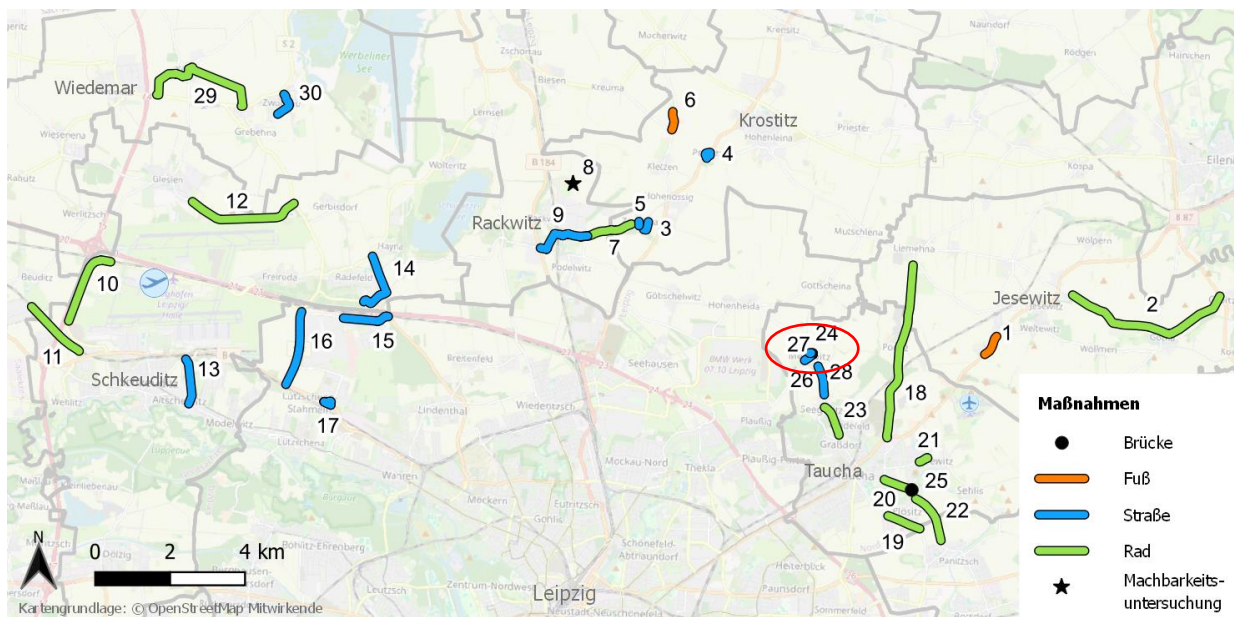
M26 – Wegebau: Merkwitz alte Salzstraße

Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ³⁹	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 16 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 6 km² (≅ 18 %) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr gering</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (gemischte Baufläche, Ackerland) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines LSG → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>mittel</i> 	4
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> kein zusätzlicher Flächenverbrauch → <i>kein</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 1,7 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> keine Planungsunterlagen vorhanden 	1
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 800.000 € 	3
Gesamt			2,0 von 5 Rang: 25

³⁹ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

Übersicht



Beschreibung

Bei der Schulgasse in der Gemeinde Taucha handelt es sich um eine Anliegerstraße, die unbefestigt ist. Dieser kurze Abschnitt soll ausgebaut und befestigt werden.

M27 – Wegebau: Merkwitz Schulgasse

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße
Kommune	Taucha
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 0,5 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 650.000 €

Aktuelle Ansichten

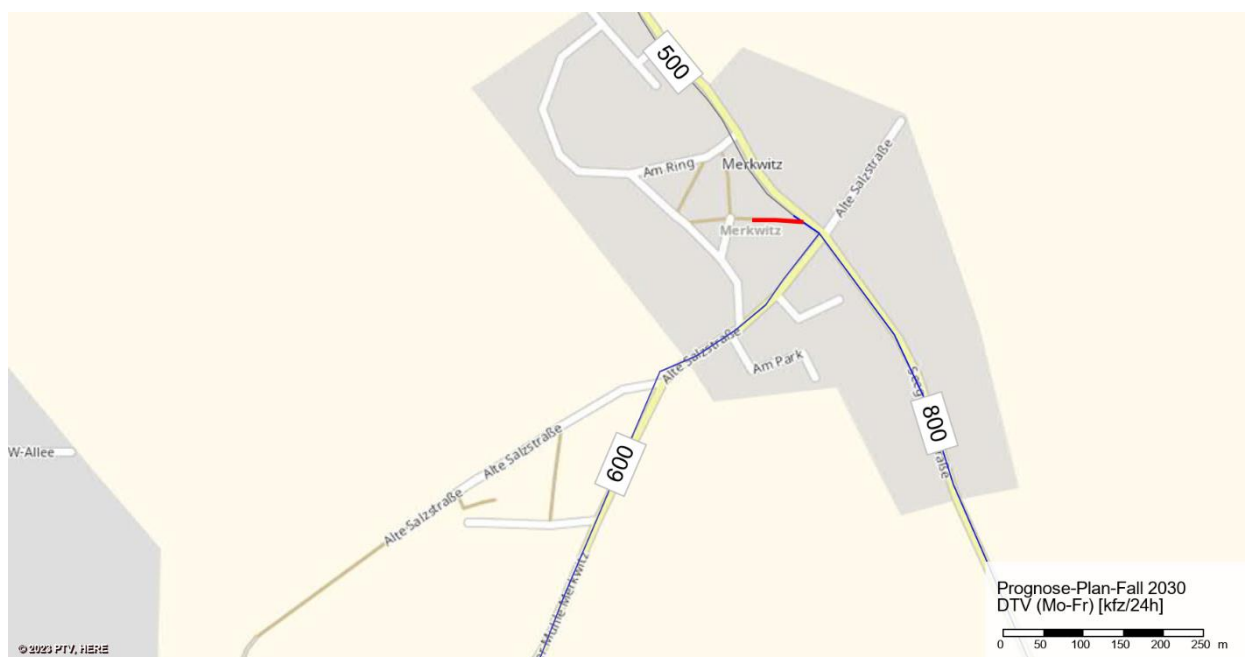


Blickrichtung: Ost



Blickrichtung: Südost

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M27 – Wegebau: Merkwitz Schulgasse

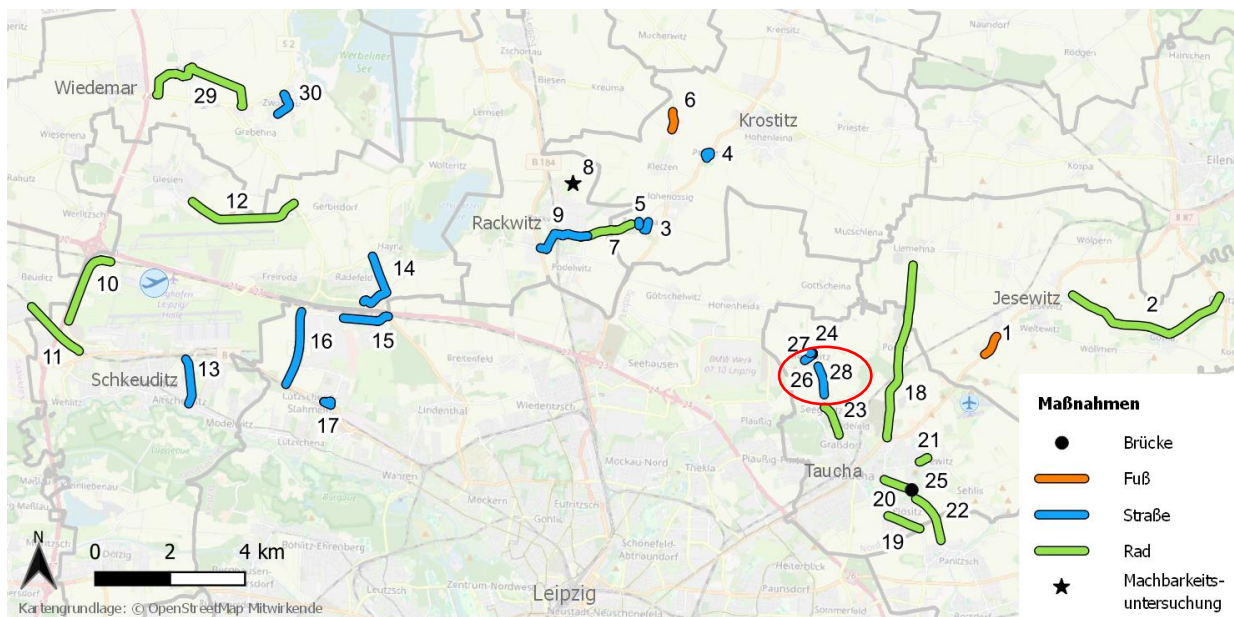
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ⁴⁰	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 16 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm- betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 6 km² (≅ 18 %) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr gering</i> 	
Umwelt- verträglichkeit (20 %)	Raum- widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (gemischte Baufläche, Ackerland) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: angrenzend an ein LSG → <i>angrenzend</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>sehr gering</i> 	5
	Flächen- verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> kein zusätzlicher Flächenverbrauch → <i>kein</i> 	
Verkehrs- wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier- barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> keine Planungsunterlagen vorhanden 	1
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 650.000 € 	3
Gesamt			2,2 von 5 Rang: 23

⁴⁰ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M28 – Ausbau Hauptstraße zwischen Seegeritz und Merkwitz

Übersicht



Beschreibung

In der Gemeinde Taucha soll zwischen Merkwitz und Seegeritz aufgrund eines schlechten Straßenzustandes die Hauptstraße ausgebaut werden. Zusätzlich wird straßenbegleitend ein gemeinsamer Geh- und Radweg an der Hauptstraße geplant.

M28 – Ausbau Hauptstraße zwischen Seegeritz und Merkwitz

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße, Radweg und Gehweg
Kommune	Taucha
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 0,8 km
Ortslage	Außerorts
Kosten	ca. 650.000 €

Aktuelle Ansichten



Quelle: eigene Aufnahme

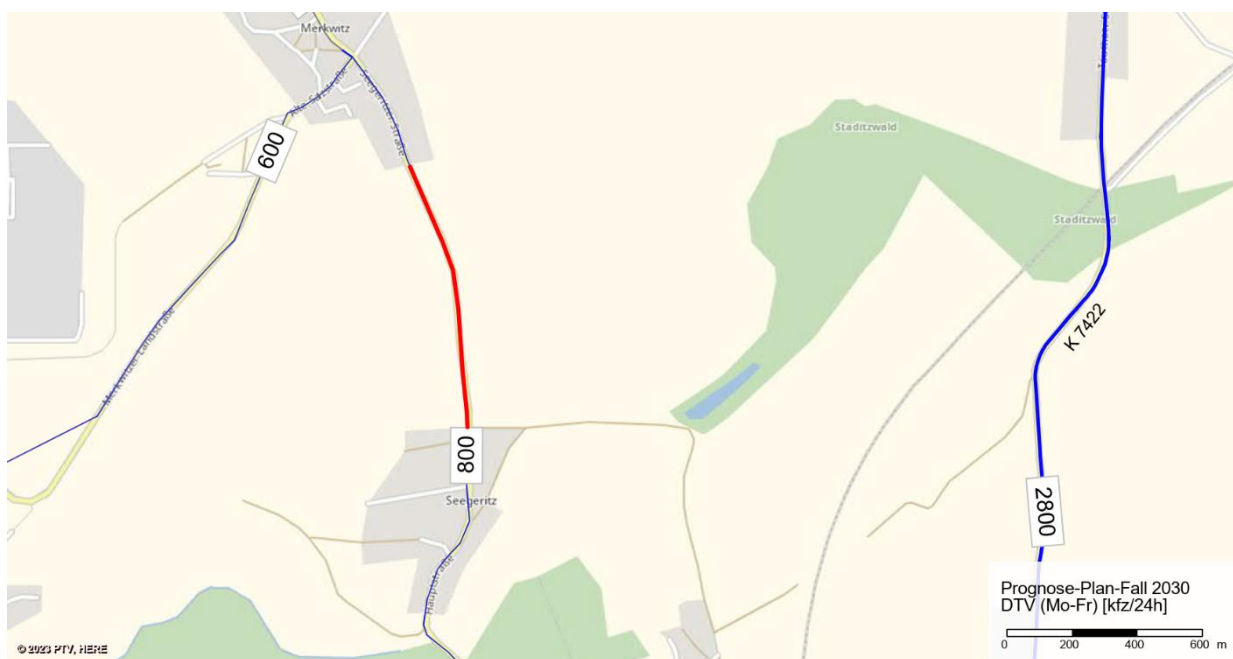
Blickrichtung: Süd



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: Süd

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



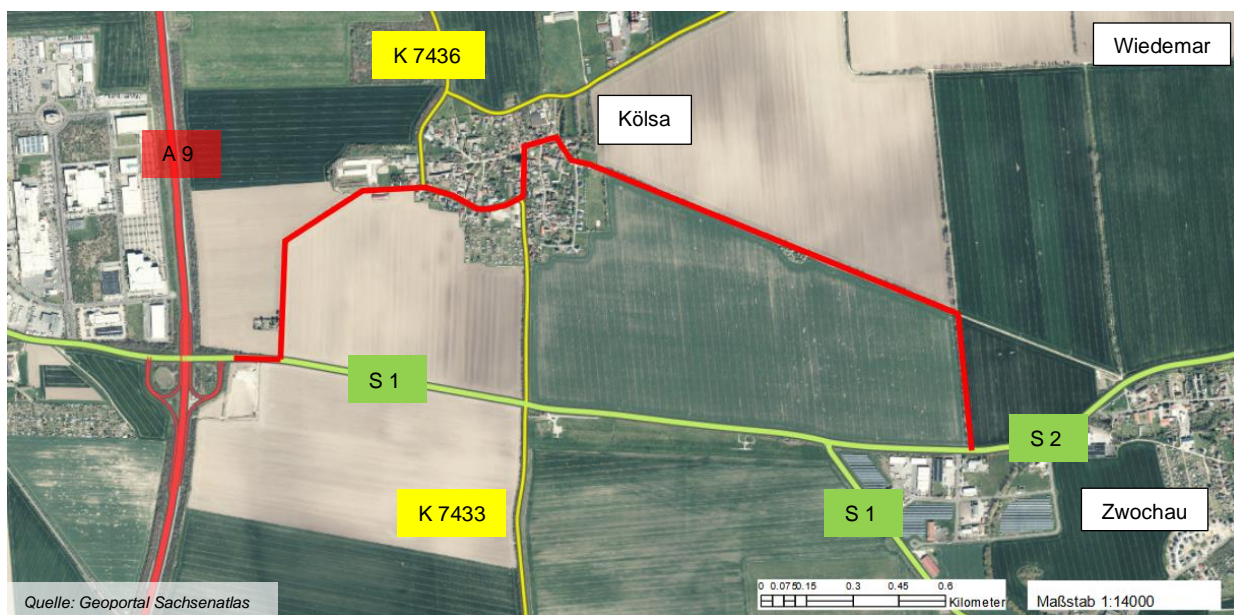
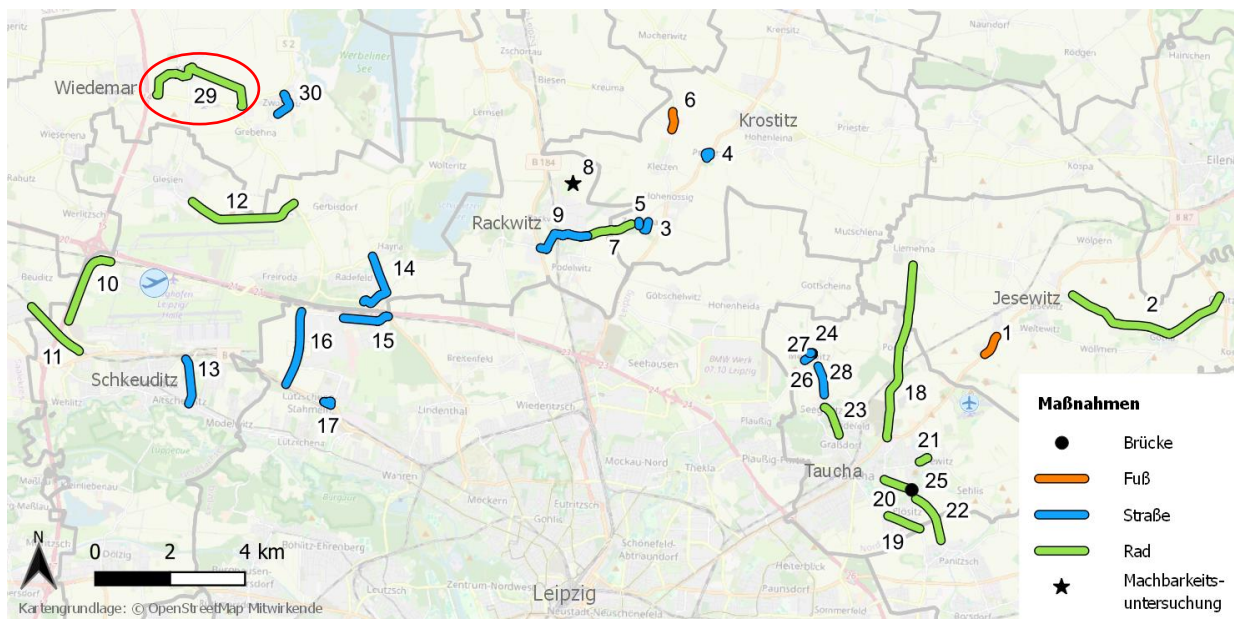
M28 – Ausbau Hauptstraße zwischen Seegeritz und Merkwitz

Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ⁴¹	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 16,3 km > 10 km → <i>entfernt</i> 	1
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 6 km² (≅ 18 %) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 45 dB(A) – 54 dB(A) → <i>gering</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>sehr gering</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (gemischte Baufläche, Ackerland) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines LSG → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>mittel</i> 	3
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,28 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Leistungsphase 2 abgeschlossen 	4
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 650.000 € 	3
Gesamt			2,4 von 5 Rang: 20

⁴¹ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

Übersicht



Beschreibung

Gepplant ist der Neubau einer Radwegeverbindung zwischen der Gemeinde Wiedemar und dem Ortsteil Zwochau, über den Ortsteil Kölsa verlaufend. Im Westen soll die Verkehrsanlage an einen bereits bestehenden Radweg anschließen. Im Ortsteil Zwochau ist der Anschluss an die Staatsstraße 2 vorgesehen.

M29 – Radweg Wiedemar – Zwochau

Grunddaten

Verkehrsträger	Radweg
Kommune	Wiedemar
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Staatsstraße/ Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 2,7 km
Ortslage	Innerorts/ Außerorts
Kosten	ca. 850.000 €

Aktuelle Ansichten

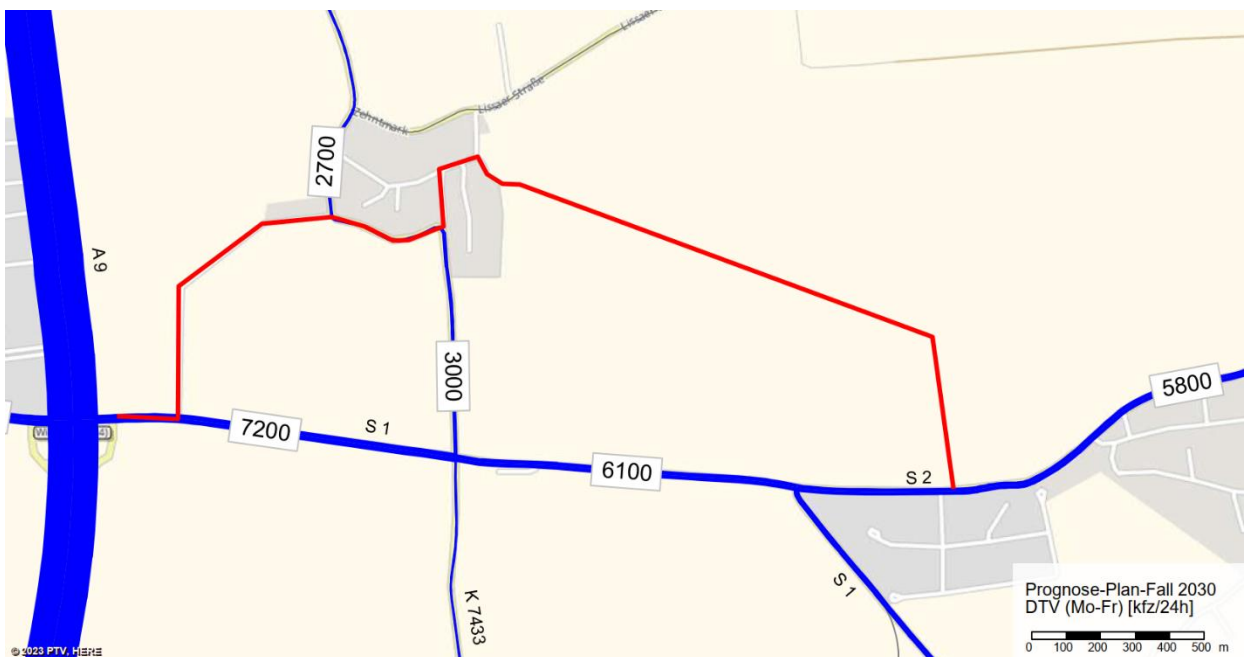


Blickrichtung: Nord



Blickrichtung: Südost

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M29 – Radweg Wiedemar – Zwochau

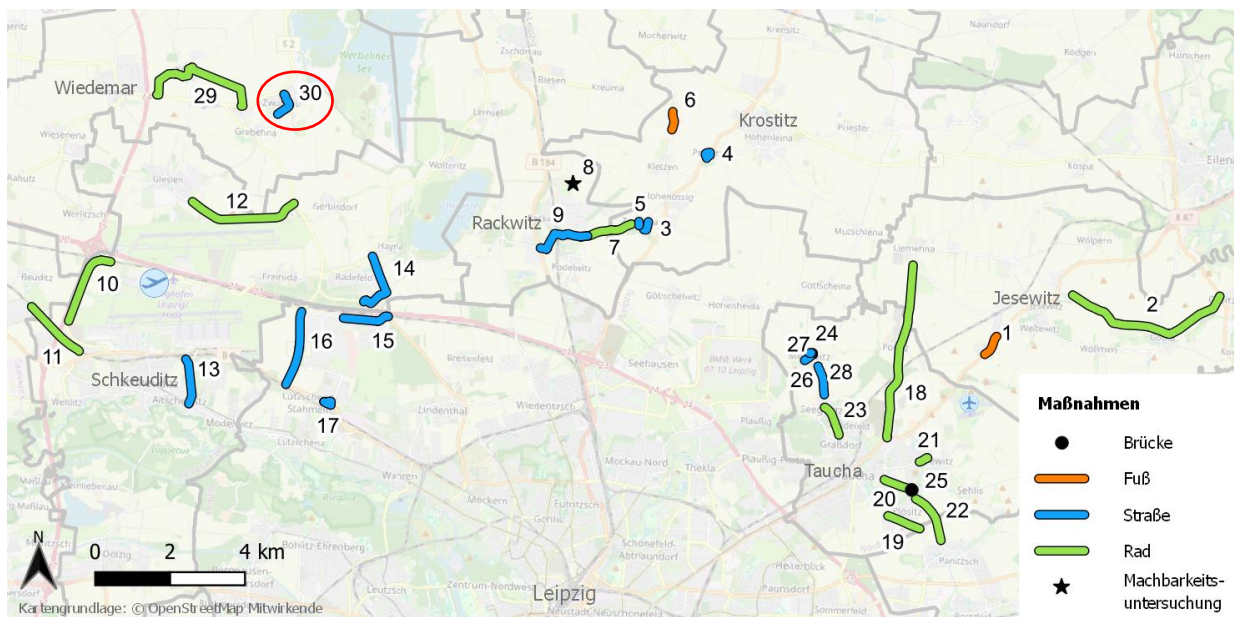
Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ⁴²	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 6 km < 10 km → <i>mittel</i> 	2
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 4 km² (≅ 4 %) → <i>gering</i> Intensität der Betroffenheit von 55 dB(A) – 64 dB(A) → <i>mittel</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>gering</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (Acker und Wiese) → <i>geringe Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: innerhalb eines europäischen Vogelschutzgebietes → <i>innerhalb</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>hoch</i> 	2
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlicher Flächenverbrauch: ca. 0,6 ha → <i>mittel</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	2
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> keine Planungsunterlagen vorhanden 	1
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: ca. 850.000 € 	3
Gesamt			1,9 von 5 Rang: 28

⁴² Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

M30 – Sanierung Leipziger Straße in Zwochau

Übersicht



Beschreibung

In Zwochau soll die Leipziger Straße grundhaft ausgebaut werden. Der Übersichtsplan inkl. Flächenberechnung und Flurstücken ist vorhanden. Mit Umsetzung der Maßnahme soll die Lebensqualität der Anwohner der Leipziger Straße gesteigert werden.

M30 – Sanierung Leipziger Straße in Zwochau

Grunddaten

Verkehrsträger	Straße
Kommune	Wiedemar
Vorhabenträger	Kommune
Straßenklasse	Gemeindestraße
Abschnittslänge	ca. 0,85 km
Ortslage	Innerorts
Kosten	ca. 850.000 €

Aktuelle Ansichten



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: Südwest



Quelle: eigene Aufnahme

Blickrichtung: Nordost

Verkehrssituation mit Prognosehorizont bis zum Jahr 2030



M30 – Sanierung Leipziger Straße in Zwochau

Bewertungsübersicht

Kriterium (Gewichtung)	Teilkriterium	Bewertung ⁴³	max. 5
Flughafenbezug (20 %)	Räuml. Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Radius mit 5,3 km < 10 km → <i>mittel</i> 	2
	Lärm-betroffenheit	<ul style="list-style-type: none"> Größe der betroffenen Fläche mit ca. 4 km² (≅ 4 %) → <i>hoch</i> Intensität der Betroffenheit von 55 dB(A) – 64 dB(A) → <i>mittel</i> Bewertung Teilkriterium Lärmbetroffenheit → <i>gering</i> 	
Umwelt-verträglichkeit (20 %)	Raum-widerstand	<ul style="list-style-type: none"> Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes (gemischte Baufläche, Grünland) → <i>mittlere Wertigkeit</i> Schutzgebietskulisse: angrenzend an ein europäisches Schutzgebiet → <i>angrenzend</i> Bewertung Teilkriterium Raumwiderstand → <i>mittel</i> 	2
	Flächen-verbrauch	<ul style="list-style-type: none"> kein zusätzlicher Flächenverbrauch → <i>kein</i> 	
Verkehrs-wirksamkeit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> Anteil, des in Bezug mit dem Flughafen stehenden Verkehrsaufkommens: 0 % → <i>sehr gering</i> 	1
Verkehrssicherheit (10 %)		<ul style="list-style-type: none"> kein auffälliges Unfallgeschehen geringe Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit erwartet → <i>unkritisch</i> 	1
Zeitliche Realisier-barkeit (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Grundlagenermittlung, Übersichtsplan vorhanden 	2
Kosten (20 %)		<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung: 850.000 € 	3
Gesamt			2,0 von 5 Rang: 25

⁴³ Die detaillierte Bewertungsbeschreibung ist Kapitel 3 zu entnehmen.

Herausgeber:

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Wilhelm-Buck Straße 2 | 01097 Dresden
Telefon: 0351 564-80600
presse@smwa.sachsen.de
www.smwa.sachsen.de
www.facebook.com/smwa.sachsen
twitter.com/smwa_sn

Redaktion:

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Referat 51| Grundsatzfragen, Mobilitätsstrategien, Nachhaltigkeit der Mobilität

Redaktionsschluss:

31. August 2023

Gestaltung und Satz:

LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH
Ernst-Thälmann-Straße 5
09661 Hainichen

Download: www.publikationen.sachsen.de

Verteilerhinweis:

Diese Informationsschrift wird von der Sächsischen Staatsregierung im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Information der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern im Zeitraum von sechs Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme des Herausgebers zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

Copyright

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch die des Nachdruckes von Auszügen und der fotomechanischen Wiedergabe, sind dem Herausgeber vorbehalten.