

# Verkehrsplanung

## Mittlerer Ring Ost/Südost Bahnvariante



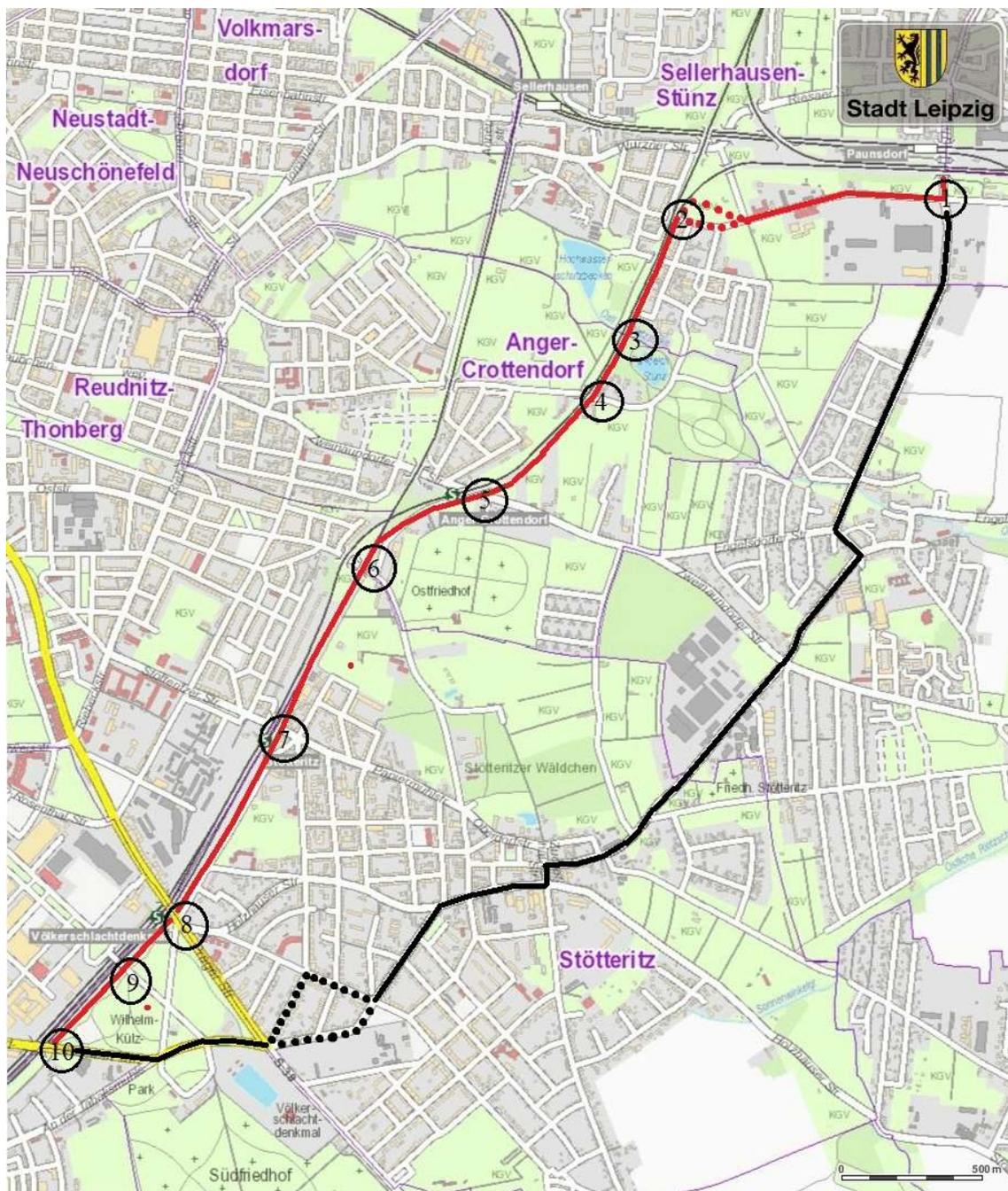
### Einleitung

Der Mittlere Ring wird zwar nicht mehr geschlossen, aber Teilabschnitte müssen den Tangentialverkehr aufnehmen. Im Bereich Ost/Südost werden dafür zwei Varianten diskutiert. Momentan fließt der Verkehr durch Mölkau und Stötteritz (*Wohngebietsvariante*). Die Kapazität der vorhandenen Straßen ist aber erschöpft und ein Ausbau laut Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum nicht mehr vorgesehen. Als alternative Route wird für 10 Jahre die *Bahnvariante* planerisch freigehalten (jedoch nicht mehr vierstreifig sondern nur noch zweistreifig). Für die Entscheidung über deren Bau müssen die Vor- und Nachteile genau geprüft werden. Eine dafür erforderliche Vorplanung der Trasse, auf deren Grundlage erst eine Beurteilung möglich würde, liegt nach Aussage von Herrn Jana, Amtsleiter des VTA, derzeit nicht vor.

### Skizzierung der Bahnvariante

Der Verkehr des Mittleren Rings könnte von der Theodor-Heuss-Straße bis zur Richard-Lehmann-Straße ohne Behinderung an der Bahntrasse entlang geführt werden. Neu zu bauen wären (nach jetziger Festlegung) lediglich 2 Fahrspuren für die Kraftfahrzeuge. Fußgänger und Radfahrer könnten weitestgehend vorhandene Wege benutzen und wo diese nicht vorhanden sind, reicht die Anlage auf der Ostseite dieser Tangentialstraße. Die neue Straße muss keinerlei Grundstücke erschließen und kommt mit maximal 5 Kreuzungen zwischen dem Start- und dem Endpunkt aus. Da keine Grundstücksanschlüsse zu beachten sind, kann an erforderlichen Stellen aktiver Lärmschutz realisiert werden.

Einige Punkte sollen genauer betrachtet werden:



— Bahnvariante

— Wohngebietsvariante

Diese Karte und die folgenden Kartenausschnitte sind dem Themenstadtplan der Stadt Leipzig entnommen. Bei den kleinen Karten war als Maßstab 1:1000 gewählt worden, der jeweils unten rechts dargestellte Maßstabsbalken steht für 50 Meter.

### 1 - Startpunkt Theodor-Heuss-Straße/ Geithainer Straße

Der aus Norden kommende Verkehr schwenkt hier von der Theodor-Heuss-Straße nach rechts auf die Geithainer Straße. Nach der ursprünglichen Planung sollte ab der Watzdorfer Straße eine neue Straße vierspurig an die Bahn herangeführt werden. Dabei würden einige Kleingärten überbaut.

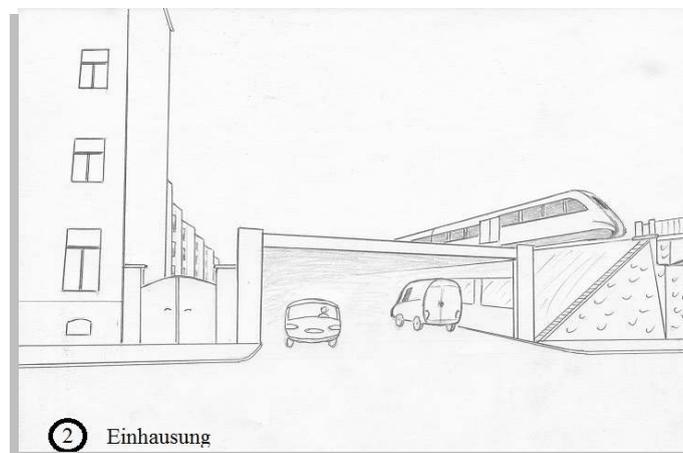
Bei einer zweistreifigen Verkehrsführung könnten die Geithainer Straße und die Cunnersdorfer Straße voll genutzt werden.



### 2 - Schwenk hinter die Karl-Härting-Straße

Fließt der Verkehr schon neben dem Bahndamm, dann kreuzt er hier die Cunnersdorfer Straße und erreicht danach den brachliegenden Streifen zwischen dem Bahndamm und den Höfen hinter den Häusern der Karl-Härting-Straße. Bei der Verkehrsführung über die Cunnersdorfer Straße muss hier nach links abgebogen werden.

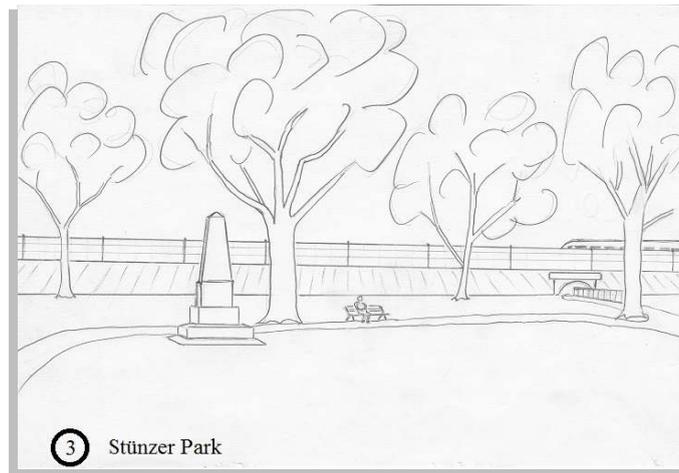
Die Lärmbelastung der Anwohner könnte durch eine zum Bahndamm hin offene Einhausung (Lärmgalerie) in Grenzen gehalten werden. Die offene Einhausung erspart einige Maßnahmen für Tunnelbauwerke. Um den Lärmschutz nicht zu schmälern, sollte die Zweenfurther Straße zur Sackgasse werden.



### 3 - Stünzer Park

Nach den letzten Häusern der Härting-Straße fällt das Gelände zur Rietzschke hin ab. Die Tangentialstraße müsste auf einem mittelhohen Damm geführt werden und einen Durchgang für den Bach und für Fußgänger gewährleisten. Eine niedrige Schallschutzwand sorgt für Ruhe im Park.





#### 4 - Querung der Theodor-Neubauer-Straße

Die Theodor-Neubauer-Straße ist eine reine Erschließungsstraße für die Anwohner, sie braucht keinen Anschluss an die Tangentialstraße. Daher wäre es sinnvoll, die Tangentialstraße als Brücke über diese Straße zu führen. Wenn die Tangentialstraße nach der Brücke auf Stelzen am Grundstück 102 vorbeigeführt wird, könnte unter der Straße zwischen den Stelzen ein Fuß- und Radweg beginnen, der eine Verbindung zur Zweinaundorfer Straße ermöglicht.



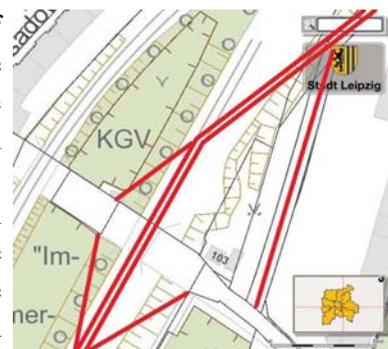
#### 5 - Kreuzung Zweinaundorfer Straße

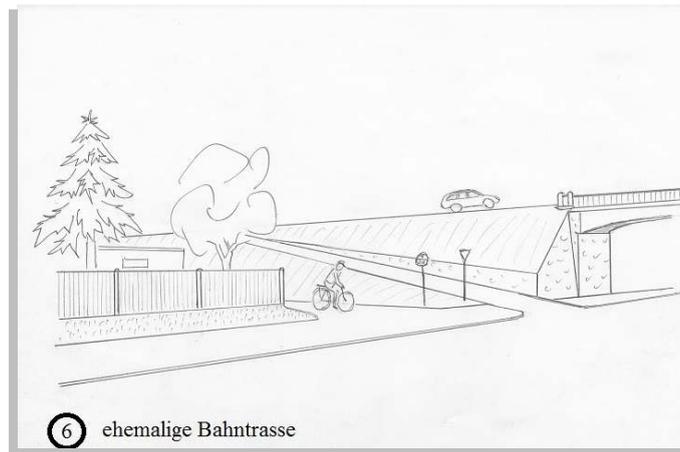
Das ist eine wichtige Kreuzung. Da die Zweinaundorfer Straße in einem Geländeeinschnitt unter der Bahn hindurchgeführt wird, sollte auch die Ringstraße niveaufrei die Zweinaundorfer Straße kreuzen. Der Raum für erforderliche Rampen ist vorhanden. Hier könnte der geplante Parkbogen Ost mit dem neben der Tangentialstraße verlaufenden Radweg verbunden werden, welcher vom Stünzer Park bis zum Külz-Park führt.



#### 6 - Kreuzung Oststraße

Von der Zweinaundorfer Straße verläuft die Tangentialstraße auf der Straße Am Güterring. Hinter der neuen S-Bahn-Haltestelle Anger-Crottendorf könnte die Straße geradeaus auf die ehemaligen Bahnschienen geführt werden. Über die noch vorhandene Brücke würde die Oststraße dann gekreuzt. Da die Tangentialstraße eine günstige Verbindung nach Stötteritz eröffnet, könnte die Oststraße zu einer Fahrradstraße mit Anliegerverkehr umfunktioniert werden. Der durch parkende Autos behinderte Durchgangsverkehr in der Holsteinstraße wird sich sicher von selbst auf die Tangentialstraße verlagern.





### 7 - Kreuzung Papiermühlstraße

Unter Einbeziehung der stillgelegten Bahntrasse könnte die Tangentialstraße, wenn der Platzbedarf für die erforderlichen Rampen reicht, auch hier niveaufrei über die Papiermühlstraße führen. Anderenfalls muss die Kreuzung niveaugleich ausgeführt werden. Diese Lösung kommt mit geringerem Platzbedarf insbesondere auf der nördlichen Seite aus.



### 8 - Kreuzung Prager Straße

Die Ringstraße kreuzt die Prager Straße unmittelbar neben dem jetzigen Kreuzungsbereich mit der Naunhofer Straße und dem Friedhofsweg. Die Lösung für diesen Knoten wird nicht einfach zu finden sein. Denkbar wäre etwa ein modifizierter Kreisverkehr, ein Throughabout, der die Straßenbahn und den Hauptverkehr auf der Prager Straße bevorzugt. Um den Verkehrsfluss auf der Tangentialstraße nicht zu bremsen, wäre eine Unterführung angebracht.



### 9 - Wilhelm-Külz-Park

Um den Park vor Verkehrslärm zu schützen, sollte die Tangentialstraße etwas abgesenkt werden. Diese neue Straße nimmt den Nord-Süd-Verkehr des Mittleren Rings und den Verkehr der B2 auf. Als Ausgleich für diesen Straßenbau könnte die Straße An der Tabaksmühle von vier Fahrspuren auf eine reine Anliegerstraße zurückgebaut werden. Damit würden das ganze Areal beruhigt und das Völkerschlachtdenkmal deutlich aufgewertet.





### 10 - Einmündung in die Richard-Lehmann-Straße

Am Ende des Parkes wird die Richard-Lehmann-Straße erreicht. Über diese Straße besteht Verbindung nach Connewitz und zur B2/B95. Die Tangentialstraße könnte aber auch neben der Bahn bis zur Arno-Nitzsche-Straße oder sogar bis zur B2/B95 weitergeführt werden.



Der skizzierte Straßenverlauf lässt den Verkehr gleichmäßig fließen. Damit werden die Lärmerzeugung sowie die Abgas- und Feinstaubemissionen gegenüber der Wohngebietsvariante spürbar gesenkt. An den wenigen kritischen Stellen dieser Trasse sind aktive Schutzmaßnahmen möglich.

Der Bau des Mittleren Rings am Bahndamm würde in Mölkau und Stötteritz zu einer enormen Verkehrsentlastung führen. Damit wären auch Voraussetzungen geschaffen, in beiden Stadtteilen den Umweltverbund massiv zu erhöhen und die Lebensqualität tausender Einwohner zu verbessern. Die Trassen verläuft in weiten Abschnitten über brachliegendes Gelände und ungenutzte Bahnanlagen, erfordert also nur geringe Eingriffe in die Natur.