



Stadt Leipzig

Bebauungsplan Nr. 70 „GI/GE Merkwitz“ (Gemarkung Taucha)

Verkehrsuntersuchung



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Bebauungsplan Nr. 70 „GI/GE Merkwitz“ (Gemarkung Taucha)
Verkehrsuntersuchung

Auftraggeber: Stadt Leipzig, Amt für Wirtschaftsförderung
04092 Leipzig

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeite: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Christa Escher
Dipl.-Ing. Johanna Kolb

Status: Abschlussbericht

Bearbeitungsstand: 28.11.2025

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

gez. Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung	1
2.	Beschreibung der bestehenden Verkehrssituation	3
2.1	Analyse der Verkehrsmengen	3
2.2	Verkehrliche Einordnung des B-Plan Nr.70.....	5
2.2.1	Straßennetz und Kfz-Verkehr	5
2.2.2	Erreichbarkeit im ÖPNV.....	7
2.2.3	Fuß- und Radverkehr.....	8
2.3	Verkehrssituation in den Ortslagen Hohenheida, Merkwitz und Seegeritz	11
2.3.1	Seegeritz (Stadt Taucha).....	11
2.3.2	Merkwitz (Stadt Taucha).....	15
2.3.3	Hohenheida (Stadt Leipzig)	21
3.	Verkehrsaufkommensermittlung	27
4.	Leistungsfähigkeit des Anbindeknotenpunktes	28
4.1	Vorbemerkungen	28
4.2	KP A – BMW-Allee/ Betriebsstraße/ Anbindung B-Plan Nr. 70	29
5.	Defizite und Maßnahmen-Empfehlungen	30
5.1	Straßenplanung und -sanierung Stadt Taucha	30
5.2	Ertüchtigung Straßennetz	31
5.2.1	Hohenheida	31
5.2.2	Merkwitz.....	33
5.2.3	Seegeritz.....	34
5.3	Förderung des ÖPNV	35
5.4	Erreichbarkeit im Fuß- und Radverkehr	36
5.5	Knotenpunkt BMW-Allee/ Anbindung B-Plan Nr. 70	40
6.	Zusammenfassung	41

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Übersichtskarte
Anlage 2	Übersicht der Zählstellen
Anlage 3.1	KP A – BMW-Allee/ Betriebsstraße Ergebnisse der Verkehrszählung vom 19.03.2025 – 24 Stunden
Anlage 3.2	KP A – BMW-Allee/ Betriebsstraße Ergebnisse der Verkehrszählung vom 19.03.2025 - Spitzenstunden
Anlage 4	Verkehrsstärken in der Analyse (Zählergebnisse)
Anlage 5	Übersicht Verkehrssituation
Anlage 6	Abschätzung des Verkehrsaufkommens
Anlage 7	Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten
Anlage 8	KP A – BMW-Allee/ Betriebsstraße/ Anbindung B-Plan Nr. 70 Bewertung der Leistungsfähigkeit ohne LSA - Mit-Fall
Anlage 9	Übersicht Defizite
Anlage 10.1	Maßnahmen - Empfehlungen Hohenheida
Anlage 10.2	Maßnahmen - Empfehlungen Merkwitz
Anlage 11	Knotenpunktausbildung Zufahrt BMW-Allee/ B-Plan Nr. 70
Anlage 12	Knotenpunktausbildung Zufahrt BMW-Allee/ B-Plan Nr. 70, Sichtfelder
Anlage 13	<i>Knotenpunktausbildung Zufahrt BMW-Allee/ B-Plan Nr. 70, Schleppkurven</i>
Anlage 13.1	Rechtsabbieger und Rechtseinbieger B-Plan
Anlage 13.2	Linksabbieger und Linkseinbieger B-Plan

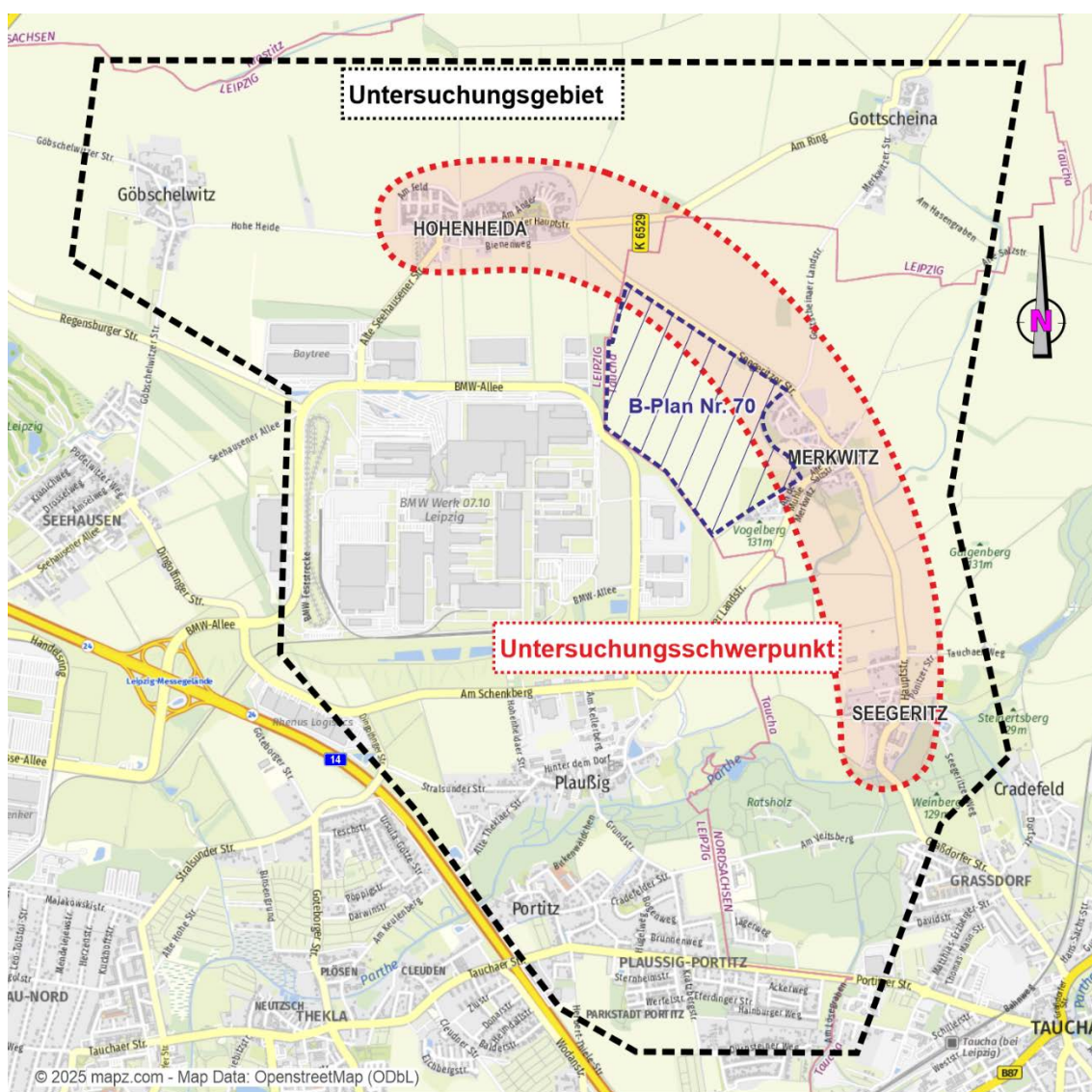
Abkürzungsverzeichnis

AK	Arbeitskräfte
AS	Anschlussstelle (an der Autobahn)
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
DGNB	Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke im Jahresmittel (Kfz/ 24 h)
DTVw5	durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (Montag bis Freitag), außerhalb der Ferien
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (2002)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010)
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (2015)
KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage
MSV	Bemessungsverkehrsstärke, 50. höchstbelastete Stunde (Kfz/ h)
NLSA	Nicht LSA-gesteuerter Knotenpunkt
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (2012)
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (2006)
RQ	Regelquerschnitt
TKZST	Zählstelle der Straßenverkehrszählung
SächsBO	Sächsische Bauordnung
Sph	Spitzenstunde
SV	Schwerverkehr
SVZ	Straßenverkehrszählung

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Taucha hat am 19.10.2023 den Aufstellungsbeschluss zum B-Plan Nr. 70 „GI/GE Merkwitz“ gefasst. Im Rahmen dessen wird die Stadt Taucha in enger Abstimmung mit der Stadt Leipzig einen Bebauungsplan entwickeln. Dafür ist die Erarbeitung einer Verkehrsuntersuchung erforderlich. Die Lage des B-Plan Nr. 70 ist in der Übersichtskarte in **Anlage 1** enthalten.

Zu den wesentlichen Untersuchungsschwerpunkten zählen die nahe dem B-Plan Nr. 70 gelegenen Ortschaften Hohenheida, Merkwitz und Seegeritz, deren Gemeindeverbindungsstraßen sowie weitere Wegeverbindungen. In der Grafik 1 ist der Untersuchungsschwerpunkt hervorgehoben.



Grafik 1: Untersuchungsschwerpunkt

Bei der Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung wird auf die Erkenntnisse folgender vorliegender Verkehrsuntersuchungen aufgebaut:

- Verkehrsuntersuchung im Umfeld des BMW-Werkes, BERNARD, 06.04.2020¹
- Nordraumkonzept Leipzig 2025+, östlicher Teil, Verkehrsuntersuchung, IVAS, April 2016²

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung werden folgende Schwerpunkte betrachtet:

- Bewertung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen im Umfeld des B-Plan Nr. 70
- Aufzeigen potenzieller Anbindungs- und Erreichbarkeitsdefizite
- Ermittlung des zu erwartenden zukünftigen Verkehrsaufkommens des B-Plan Nr. 70
- Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen zur Bewältigung der Verkehrsmengen im Bestand und in der Prognose
- Nachweis der Leistungsfähigkeit der Anbindung des B-Plan Nr. 70 an das übergeordnete Straßennetz (auf Basis des HBS 2015) für den Bestand und für die Prognose auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse bzw. Vorschläge
- Aufzeigen sonstiger Ansatzpunkte, insbesondere die Einbindung in das Fuß- und Radwegnetz sowie die ÖPNV-Anbindung und -erschließung

¹ *Verkehrsuntersuchung im Umfeld des BMW-Werkes
im Auftrag der Stadt Leipzig*

Brenner BERNARD ingenieure GmbH, Dresden 06.04.2020

² *Verkehrsuntersuchung zu Auswirkungen des Nordraumkonzeptes Leipzig 2025+, östlicher Teil
im Auftrag der Stadt Leipzig
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, April 2016*

2. Beschreibung der bestehenden Verkehrssituation

2.1 Analyse der Verkehrsmengen

Für die Analyse der Verkehrsstärken im Untersuchungsbereich lagen Verkehrserhebungen aus den benannten Untersuchungen der Jahre 2016 und 2020 vor. Die Übersicht der Zählstellen ist in der **Anlage 2** enthalten. Die Bezeichnung der Knotenpunkte und Querschnitte wurde aus den vorliegenden Untersuchungen übernommen.

Knotenpunkt:	K1 – BMW-Allee/ Dingolfinger Straße K2 – BMW-Allee/ Südzufahrt Gewerbegebiet West K3 – BMW-Allee/ Regensburger Straße K4 – BMW-Allee/ BMW-Hauptzufahrt K5 – BMW-Allee/ Zufahrt Tor 1/ Zufahrt FERAG K6 – Am Schenkberg/ BMW-Allee K7 – Dingolfinger Straße/ Am Schenkberg KP3 – An der Hauptstraße/ Seegeritzer Straße (Hohenheida) KP7 – Seegeritzer Straße/ Alte Salzstraße (Merkwitz) KP A – BMW-Allee/ Betriebsstraße
Erhebungsdatum:	K1 – K7 November und Dezember 2019 KP3 am 17.07.2013, KP7 am 29.10.2015 KP A am 19.03.2025
Durchgeführt:	K1 – K7 brenner BERNARD ingenieure GmbH (Videotechnik) KP3, KP7 IVAS Ingenieure Dresden (manuelle Zählung) KP A IVAS Ingenieure Dresden (Videotechnik)
Erfasste Daten:	sämtliche Fahrzeuge, unterschieden nach Pkw, Lieferwagen, Lkw, Lastzüge, Bus, Krad und Rad differenziert nach Verkehrsströmen in 15 Minuten-Intervallen

Die Zählungen aus den Jahren 2013 und 2015 wurden auf ihre Aktualität geprüft. Dabei wurde ein Abgleich mit den Zählungen ab 2019 durchgeführt. Der Vergleich ergab, dass die Verkehrsstärken aus den Jahren 2013 bzw. 2015 als belastbar eingestuft werden können.

Zudem lagen folgende Querschnittszählungen, teilweise mit Geschwindigkeitsmessung vor:

Querschnitt:	Q1 – Merkwitzer Straße (zwischen Merkwitz und Gottscheina) Q4 – Am Ring (nördlich Gottscheina) Q A – Merkwitzer Landstraße (südwestlich Merkwitz) Q B – Hauptstraße (nördlich Seegeritz) Q C – Alte Seehausener Straße in Hohenheida Q D – An der Hauptstraße 1 in Hohenheida Q E – Seegeritzer Straße (nordwestlich Merkwitz)
Erhebungsdatum:	Q1 am 16.10.2013, Q4 am 23.06.2015 (IVAS, manuelle Zählung) Q A am 20.09.2024 (9:00 Uhr) bis 27.09.2024 (2:59 Uhr), (Stadt Taucha, Seitenradar) Q B am 30.09.2024 (6:00 Uhr) bis 06.10.2024 (23:59 Uhr), (Stadt Taucha, Seitenradar) Q C September 2024 (Stadt Leipzig, optische Sensortechnik) Q D Dezember 2024 (Stadt Leipzig, optische Sensortechnik) Q E am 25.08.2025 (12:00 Uhr) bis 03.09.2025 (19:59 Uhr), (Stadt Taucha, Seitenradar)
Erfasste Daten:	Fahrzeuge, unterschieden nach Pkw und Lkw differenziert nach Verkehrsströmen in 60 Minuten-Intervallen, Geschwindigkeitskennzahlen bei Q A bis Q E

Der KP A (BMW-Allee/ Betriebsstraße) wurde für die Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Nr. 70 nacherhoben. Für die Querschnitte A, B, C, D und E lagen Geschwindigkeitsangaben vor.

In der *Anlage 3* sind die Ergebnisse der Verkehrszählung am KP A dargestellt. Die Knotenpunktströme für die 24-Stunden-Zählung sind in der **Anlage 3.1** enthalten. Für die Ermittlung der Bemessungsverkehrsstärken der Kfz werden gemäß HBS 2015³ aus den Zähldaten diejenigen vier aufeinanderfolgenden 15-Minuten-Intervalle addiert, deren Summe die höchste stündliche Verkehrsstärke ergibt. Die Knotenpunktströme für die Spitzenstunden im Morgen- und Nachmittagszeitbereich sind in der **Anlage 3.2** dargestellt. Die Nachmittagsspitzenstunde ist höher als die Morgenspitzenstunde belastet und hat einen Anteil von 12 % am Tagesverkehr.

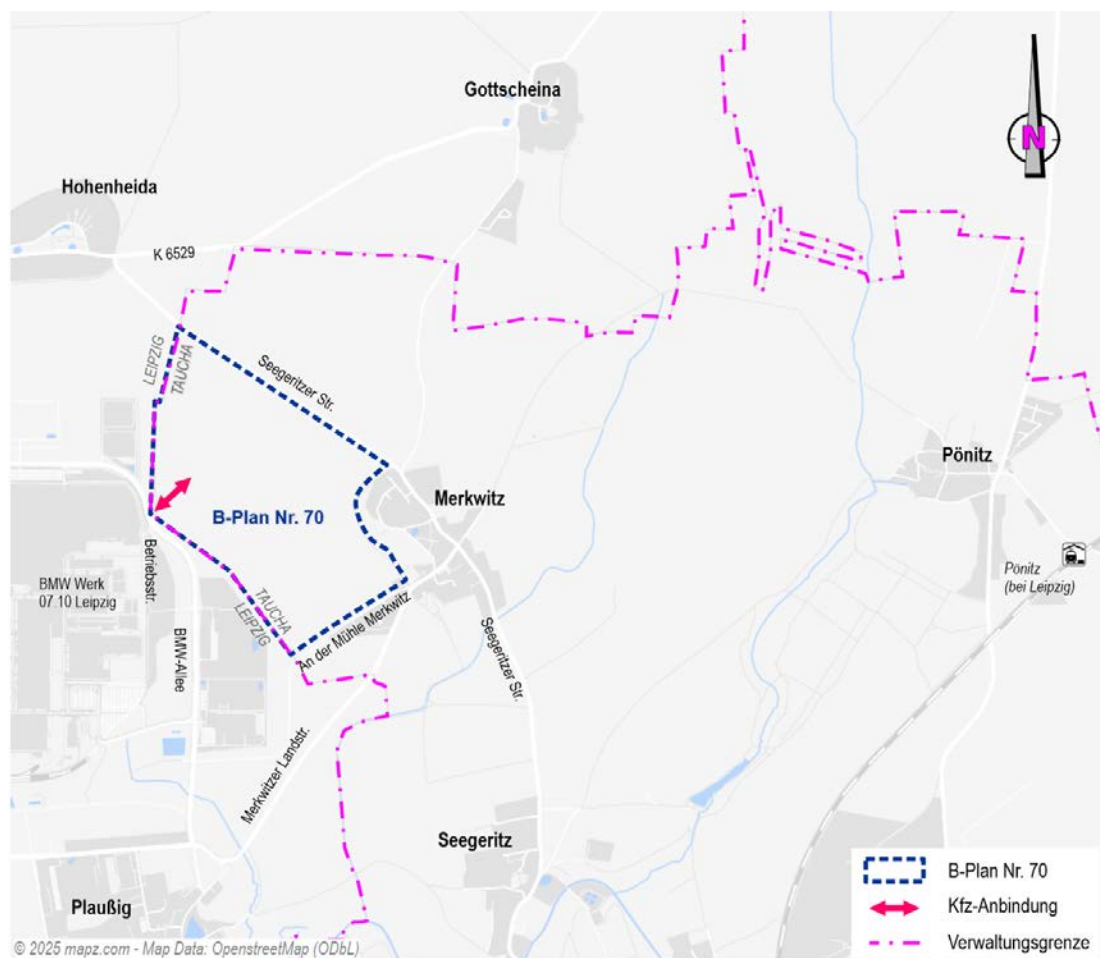
³ *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)*
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2015

Die Verkehrsmenge wurden zusammengetragen, um ein Belastungsbild im Umfeld des B-Plan Nr. 70 aufzuzeigen. Die Verkehrsmengen sind in der **Anlage 4** als gerundete Querschnittswerte und mit Angabe des Schwerververkehrsanteils dargestellt.

2.2 Verkehrliche Einordnung des B-Plan Nr.70

2.2.1 Straßennetz und Kfz-Verkehr

Der B-Plan Nr. 70 befindet sich im Nordwesten des Stadtgebietes Taucha. Der Geltungsbereich (vgl. dazu Grafik 2) wird begrenzt durch die Seegeritzer Straße im Norden, die Stadtgrenze Leipzig – Taucha im Westen und Süden sowie der Ortslage Merkwitz im Osten.



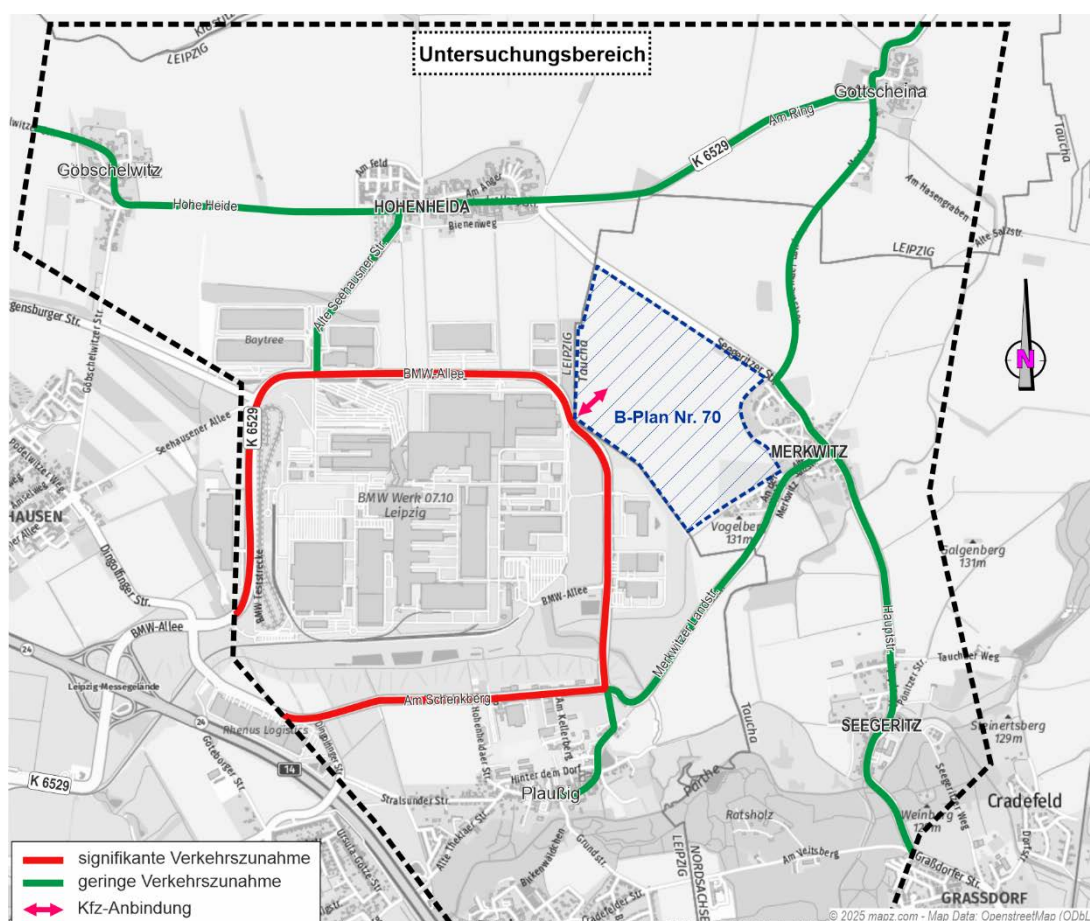
Grafik 2: Geltungsbereich des B-Plan Nr. 70 (eigene Darstellung)

Die BMW-Allee weist im Planungsbereich des B-Plan Nr. 70 einen einbahnigen zweistreifigen Querschnitt auf. Im Anbindebereich des B-Planes ist die BMW-Allee durch zusätzliche Abbiegefahrstreifen aufgeweitet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Zuge der BMW-Allee beträgt 70 km/h. Der Verkehrsablauf am Knotenpunkt BMW-Allee/ Betriebsstraße wird durch Vorfahrtsbeschilderung geregelt.

Die geplante Kfz-Anbindung für den Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehr des B-Plan Nr. 70 erfolgt über die BMW-Allee. Weitere Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz sind nicht geplant.

Auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen durch den B-Plan Nr. 70 wird im entsprechenden Kapitel eingegangen. An dieser Stelle wird die Verteilung der Kfz-Verkehre des B-Plan Nr. 70 schematisiert dargestellt. Signifikante Verkehrszunahmen wird es auf der BMW-Allee und der Straße Am Schenkberg geben. Für die Seegeritzer Straße zwischen der K 6529 und der Gottscheinaer Landstraße sind keine Änderungen im Verkehrsaufkommen abzuleiten, da keine rückwärtige Kfz-Erschließung des B-Plan Nr. 70 geplant ist. Folgende Straßenzüge werden geringe Verkehrszunahmen erfahren:

- K 6529 (OD Hohenheida, OD Gottscheina)
- Seegeritzer Straße zwischen Gottscheinaer Landstraße und Alte Salzstraße
- Straßenzug Alte Salzstraße – An der Mühle Merkwitz – Merkwitzer Landstraße
- Seegeritzer Straße – Hauptstraße

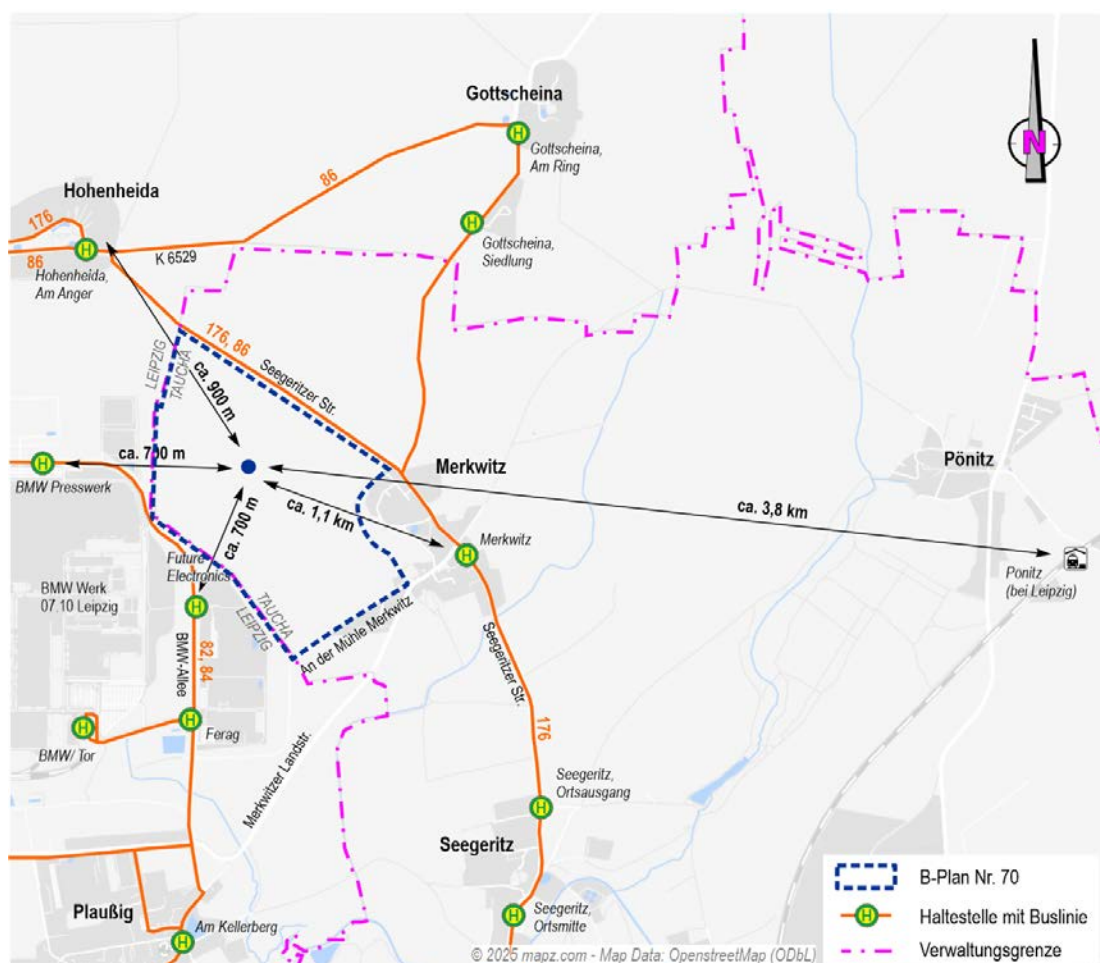


Grafik 3: Verkehrsverteilung B-Plan Nr. 70

Die Verkehrszunahmen werden insbesondere durch Pkw-Verkehr geprägt sein (Beschäftigte aus dem Umfeld), da der Lkw-Verkehr über die BMW-Allee und die Straße Am Schenkberg über eine hervorragende Anbindung an die A 14 verfügen.

2.2.2 Erreichbarkeit im ÖPNV

Das bestehende Busliniennetz mit Haltestellen im Umfeld des B-Plan Nr. 70 ist in der Grafik 4 dargestellt. Die vorhandenen Haltestellen decken zwar die vorhandenen Nachfrageschwerpunkte ab, für die Erschließung des B-Plan Nr. 70 ist jedoch keine Haltestelle in fußläufiger Entfernung vorhanden.



Grafik 4: ÖPNV-Netz im Bestand, wesentliche Haltestellen mit Luftlinienentfernung zum B-Plan Nr. 70

Der nächstgelegene Bahnhof zum B-Plan Nr. 70 ist der Bahnhof Pönitz (bei Leipzig). Der Bahnhof wird durch die S-Bahn-Linie 4 (Torgau – Markkleeberg-Gaschwitz) in der Hauptverkehrszeit in einem 30-Minuten-Takt bedient. Die Luftlinienentfernung zwischen dem S-Bahnhof Pönitz (bei Leipzig) und dem B-Plan Nr. 70 beträgt ca. 3,8 km. Damit liegt der Bahnhof in keiner fußläufigen Entfernung, jedoch für eine Kombination mit dem Fahrrad ist die Entfernung geeignet.

Die dem B-Plan Nr. 70 angrenzenden Straßen BMW-Allee und Seegeritzer Straße werden durch Buslinien befahren. Entlang der BMW-Allee verkehren die Linien 82 und 84. Die Linie 82 verkehrt in der Hauptverkehrszeit im 60 Minuten-Takt, die Linie 84 im 20-Minuten-Takt, in Schichtwechselzeiten sogar im 10-Minuten-Takt.

Entlang der Seegeritzer Straße verkehren die Linien 86 und 176. Beide Linien verkehren in der Hauptverkehrszeit im 60-Minuten-Takt.

Die nächstgelegenen Bushaltestellen an der BMW-Allee mit den Linien 82 und 84 sind die Haltestellen BMW-Presswerk im Norden und die Future Electronics im Süden. Die Luftlinienentfernung zwischen den Haltestellen und dem Mittelpunkt des B-Plan Nr. 70 beträgt ca. 700 m. Damit decken die vorhandenen Haltestellen die Erreichbarkeit des B-Plangebietes nicht ab. Die Haltestellen der Linien 86 und 176 (Hohenheida, Am Anger und Merkwitz) sind noch weiter entfernt.

Fazit:

- Die Erschließung des B-Plan Nr. 70 mit dem ÖPNV ist derzeit nicht gewährleistet.

2.2.3 Fuß- und Radverkehr

Neben den Aufnahmen vor Ort wurden vorliegende Radverkehrskonzepte ausgewertet:

- Radverkehrskonzeption des Landkreises Nordsachsen – Evaluation und Fortschreibung (Januar 2019)
- Fortschreibung des Radwegekonzeptes der Stadt Taucha – ländliche Ortsteile (April 2022)

In der Radwegkarte des Freistaates Sachsen sind im Untersuchungsraum die regionalen Hauptradrouten II-50 (Radweg Berlin – Leipzig) und II-67 (Grüner Ring) enthalten. Des Weiteren verläuft im Untersuchungsbereich die Route SN-M.

Die Route II-50 (RBL) verläuft entlang der Merkwitzer Landstraße von Süden kommend durch Merkwitz, über die Seegeritzer Straße nach Gottscheina. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Straße geführt.

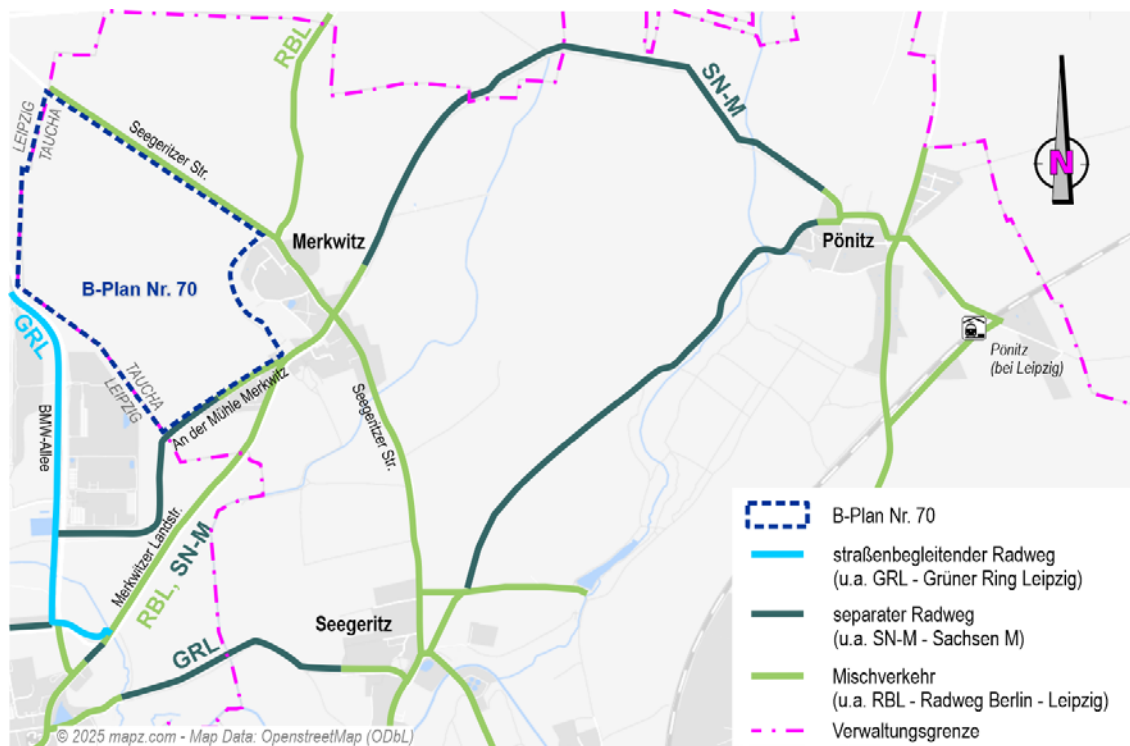
Die Route II-67 (GRL) führt von der Regensburger Straße über die BMW-Allee bis zur Merkwitzer Landstraße. Entlang der BMW-Allee wird der Radverkehr (als auch der Fußverkehr) abseits der Straße hinter dem Grünstreifen geführt. Südlich der Merkwitzer Landstraße führt die Route GRL über den Winzerweg, Plaußiger Dorfstraße und Seegeritzer Weg in Plaußig über einen unbefestigten Weg zum Plaußiger Weg in Seegeritz.

Die Route SN-M verläuft zwischen Plaußig und Merkwitz (entspricht der Route RBL). In Merkwitz führt die Route über die Alte Salzstraße in einem nordöstlichen Bogen nach Pönitz und weiter zum Bahnhof Pönitz (bei Leipzig). Der Radweg wurde bis auf den 400 m langen Abschnitt im Stadtgebiet Leipzig im Jahr 2024 fertiggestellt.

Neben den benannten Roten, die Bestandteil des Zielnetzes SachsenNetz Rad (SNR) sind, existieren weitere Radverkehrsanlagen im Untersuchungsbereich. Hier wären die separat geführten gemeinsamen Fuß- und Radverkehrsanlagen zwischen Göbschelwitz und Hohenheida und zwischen Hohenheida und Gottscheina zu nennen.

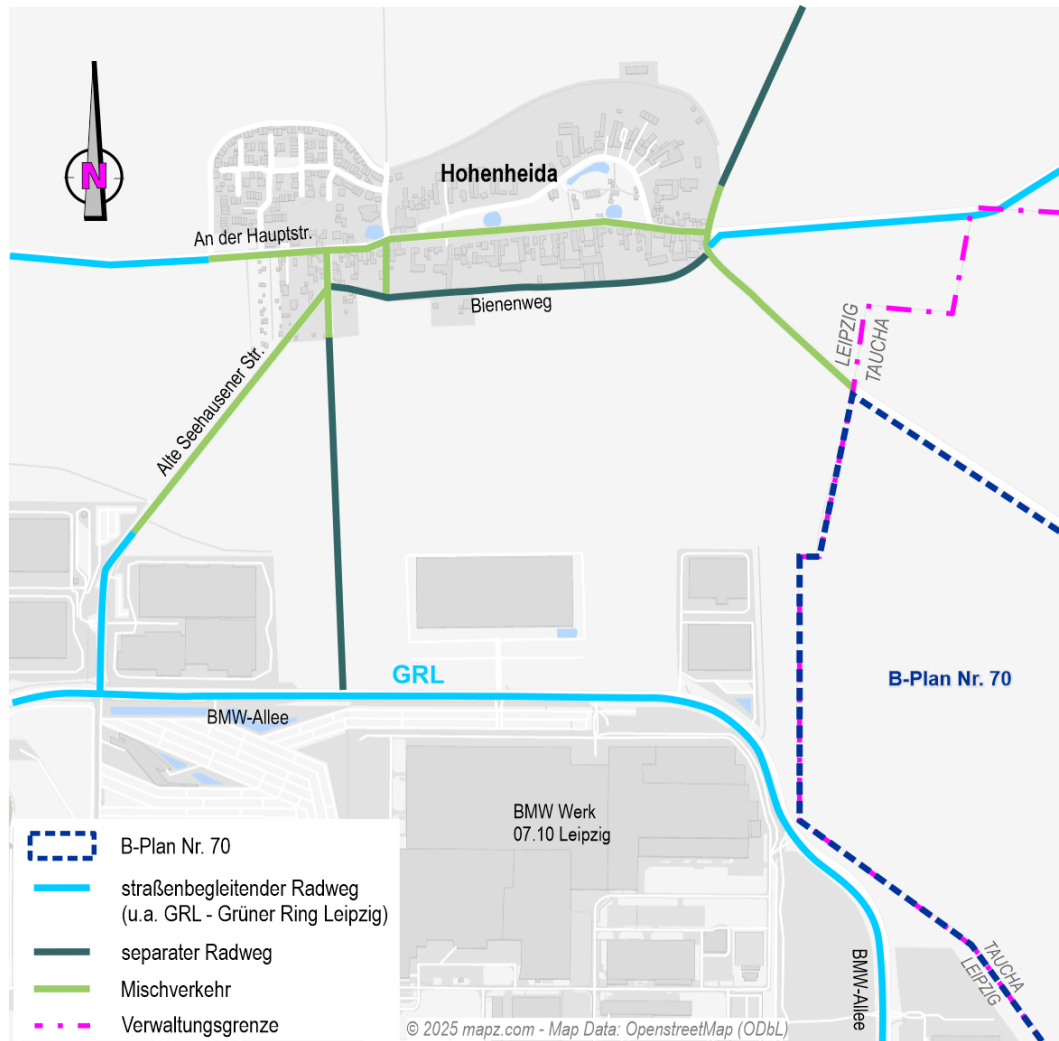
Die vorhandene Wegstruktur für den Fuß- und Radverkehr im Untersuchungsgebiet wird zur besseren Erkennbarkeit in zwei Teilgebiete unterschieden: Leipziger und Tauchaer Stadtgebiet.

In der Grafik 5 ist das bestehende Radwegenetz mit Schwerpunkt Merkwitz und Seegeritz im Stadtgebiet Taucha dargestellt.



Grafik 5: Wegstruktur für Rad- und Fußverkehr im Bestand, Stadt Taucha

In der Grafik 6 ist das bestehende Radwegenetz im Leipziger Stadtgebiet mit Hohenheida und BMW-Werk dargestellt.



Grafik 6: Wegestruktur für Rad- und Fußverkehr im Bestand, Stadt Leipzig

Die Erreichbarkeit des B-Plan Nr. 70 mit dem Rad ist über die BMW-Allee entlang des GRL gewährleistet.

2.3 Verkehrssituation in den Ortslagen Hohenheida, Merkwitz und Seegeritz

Für die Analyse der Verkehrssituation in den Ortslagen Hohenheida, Merkwitz und Seegeritz fand am 24.03.2025 eine Begehung statt. Die Erkenntnisse werden anhand von Grafiken und Fotos zusammengestellt. Ergänzend dazu werden die vorliegenden Geschwindigkeitskennzahlen ausgewertet und bewertet. Die Übersicht zur Verkehrssituation, die im Folgenden ausführlich beschrieben wird, ist in der **Anlage 5** zusammengefasst.

Das Kapitel 3 beinhaltet die Verkehrsaufkommensabschätzung für den B-Plan Nr. 70. Die vorhandene Situation und das zusätzliche Verkehrsaufkommen werden in Zusammenhang betrachtet.

2.3.1 Seegeritz (Stadt Taucha)

Seegeritz ist ein Gemeindeteil der Stadt Taucha im Landkreis Nordsachsen und hat ca. 250 Einwohner. Die durch den Ort verlaufende Hauptstraße in Nord-Süd-Ausrichtung war zum Zeitpunkt der Beauftragung (März 2025) in einem schlechten Zustand. Zwischenzeitlich wurde Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Die beiden Zustände sind in den folgenden Fotos dokumentiert.



Foto: Seegeritz, Hauptstraße, vor und nach der Sanierung

*(oben: IVAS 03/2025,
rechts Stadt Taucha 08/2025)*



Für die Hauptstraße in Seegeritz beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/ h. Es sind keine Fahrbahnmarkierungen vorhanden.

Entlang der Hauptstraße sind Gehwege in unterschiedlicher Anordnung (einseitig, beidseitig, nicht vorhanden) und Ausführung vorhanden. Vorwiegend ist ein einseitiger Gehweg vorhanden. Auf größeren Abschnitten entsprechen die vorhandenen Gehwegbreiten nicht den Anforderungen der RAS 06 und weisen sehr schmale Abmessungen auf.

An der durch die vorhandene Bebauung schmalsten Stelle der Ortsdurchfahrt mit beidseitiger defizitärer Gehweganlage (zu schmale bzw. keine befestigten Gehwege) befindet sich eine Beschilderung für Kraftfahrer, die um „Freiwillig 30 km wegen uns“ bittet.



Foto: Seegeritz, Hauptstraße, freiwilliges Kinderhinweisschild (IVAS 03/ 2025)

In Seegeritz befinden sich zwei Bushaltestellen:

- Bushaltestelle „Seegeritz Mitte“.
- Bushaltestelle „Seegeritz Ortsausgang“

Die Bushaltestelle „Seegeritz Mitte“ ist beidseitig barrierefrei. Die Bushaltestelle „Seegeritz Ortsausgang“ im Norden von Seegeritz ist nicht barrierefrei.



Foto: Seegeritz, Bushaltestelle „Seegeritz Ortsausgang“ (IVAS 03/ 2025)

Nördlich von Seegeritz wurde durch die Stadt Taucha mittels Seitenradar eine Querschnittszählung (Q B) vorgenommen. Dabei wurde eine Verkehrsstärke von ca. 1.300 Kfz/ 24 h bei einem Schwerververkehrsanteil von 3,2 % ermittelt.



Foto: Seegeritz, Hauptstraße, Ortsausgang Richtung Merkwitz (IVAS 03/ 2025)

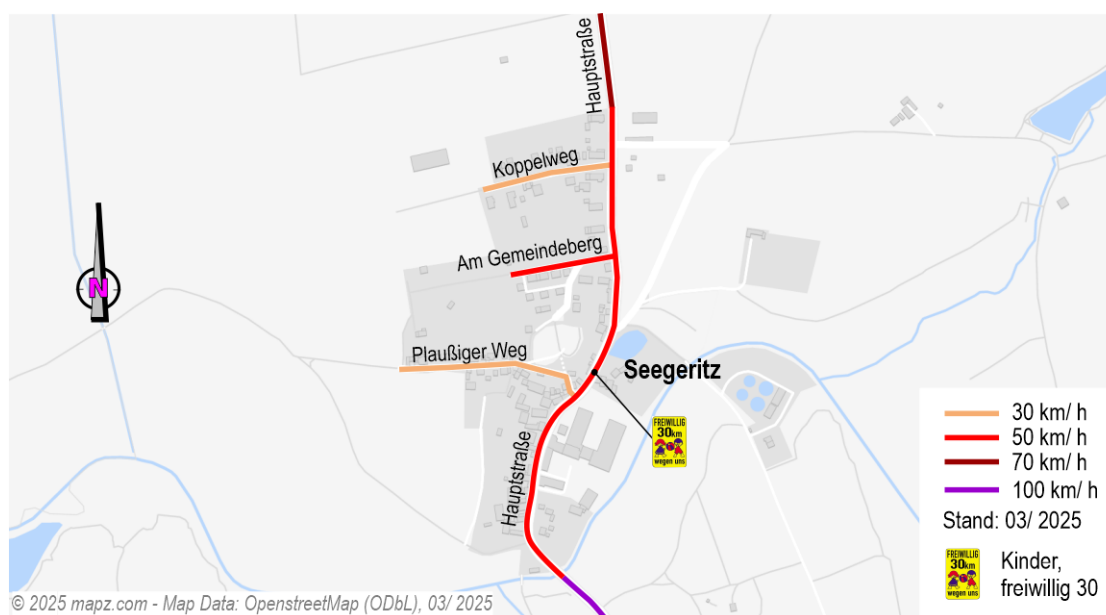
Der Streckenabschnitt zwischen Seegeritz und Merkwitz darf seit März 2025 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/ h befahren werden. Zum Zeitpunkt der Querschnittszählung (Q B) im September 2024 war die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Strecke nicht beschränkt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/ h.

Folgende Geschwindigkeitskennzahlen wurden im Jahr 2024 ermittelt:

Messstelle 10/ 2024	Vmin	Vmax	V85
Hauptstraße nördlich Seegeritz (Q B)	7 km/ h	135 km/ h	69 km/ h

Tabelle 1: Geschwindigkeitskennzahlen Oktober 2024

Die Geschwindigkeitserfassung ergab, dass mit ca. 36 % die meisten Fahrzeuge eine Geschwindigkeit zwischen 50 und 60 km/ h fuhren. Ca. 30 % fuhren zwischen 60 und 70 km/ h. Die erfassten Geschwindigkeiten sind damit deutlich unter der zulässigen Geschwindigkeit für die Hauptstraße. Dies ist dem Ausbauzustand der Straße geschuldet. In Anbetracht der erhobenen Daten ist die Geschwindigkeitsbeschränkung seit März 2025 auf 70 km/ h eine sinnvolle Maßnahme für die Verkehrssicherheit der Gemeindeverbindungsstraße.



Grafik 7: Seegeritz – zulässige Geschwindigkeiten im Bestand

2.3.2 Merkwitz (Stadt Taucha)

Merkwitz ist ein Gemeindeteil der Stadt Taucha im Landkreis Nordsachsen und hat ca. 400 Einwohner. Die durch den Ort verlaufende Seegeritzer Straße weist in der Regel eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h auf.

Eine Ausnahme bildet der Abschnitt Seegeritzer Straße zwischen Am Ring und Thomas-Müntzer-Weg mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/ h. Es sind keine Fahrbahnmarkierungen vorhanden.

Im Rahmen des Projektes „Umbau barrierefreier Dorfmittelpunkt Merkwitz“ wurde der Bereich der Ortsmitte saniert, die Bushaltestelle Merkwitz und deren Zuwegungen barrierefrei errichtet. Die sich an den sanierten Bereich anschließenden Straßenabschnitte der Seegeritzer Straße als auch der Alten Salzstraße sind sanierungsbedürftig.

Die Sichtverhältnisse beim Einbiegen von der Alten Salzstraße in die Seegeritzer Straße sind bei der Begehung als kritisch wahrgenommen worden. Hier sollte eine Prüfung der Sichtverhältnisse am Knotenpunkt erfolgen und ggf. Maßnahmen abgeleitet werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die Seegeritzer Straße südöstlich der Alten Salzstraße weist in der Regel einen einseitigen Gehweg auf. Bei beidseitigen Gehwegen ist die Breite nicht dem aktuellen Regelwerk entsprechend. Der nördliche Abschnitt der Seegeritzer Straße dagegen hat Abschnitte ohne Gehwege. Insbesondere aus Sicherheitsgründen ist auf dem Abschnitt Seegeritzer Straße zwischen Am Ring und Thomas-Müntzer-Weg die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/ h beschränkt.



Foto: Merkwitz, Seegeritzer Straße nördlich Am Ring – keine Gehwege (IVAS 03/ 2025)

Für die Seegeritzer Straße zwischen dem Thomas-Müntzer-Weg und der Ortsausgangstafel bzw. bis zum Abzweig nach Gottscheina sind wieder die nach StVO innerörtlichen und außerörtlichen Geschwindigkeiten zugelassen, obwohl die Straßen aufgrund der geringen Fahrbahnbreite dafür nicht geeignet sind.



Foto: Merkwitz, Seegeritzer Straße nördlich Thomas-Müntzer-Weg - kein Gehweg (IVAS 03/ 2025)



Foto: Merkwitz, sanierungsbedürftige Alte Salzstraße (IVAS 03/ 2025)

Südwestlich von Merkwitz in Richtung Plaußig wurde durch die Stadt Taucha mittels Seitenradar eine Querschnittszählung (Q A) vorgenommen. Dabei wurde eine Verkehrsstärke von ca. 1.300 Kfz/ 24 h bei einem Schwerververkehrsanteil von 2,7 % ermittelt.



Foto: Merkwitz, Seegeritz Hauptstraße, Ortsausgang Richtung Plaußig – 70 km/ h (IVAS 03/ 2025)

Folgende Geschwindigkeitskennzahlen wurden ermittelt:

Messstelle 09/ 2024	Vmax StVO	Vmin	Vmax	V85
Merkwitzer Landstraße, südwestlich Merkwitz (Q A)	70 km/ h	9 km/ h	155 km/ h	102 km/ h

Tabelle 2: Geschwindigkeitskennzahlen September 2024

Die Geschwindigkeitserfassung ergab, dass mit ca. 32 % die meisten Fahrzeuge eine Geschwindigkeit zwischen 90 und 100 km/ h fuhren. Ca. 22 % fuhren zwischen 100 und 110 km/ h. Die erfassten Geschwindigkeiten sind damit in der Regel deutlich über der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/ h. Die Merkwitzer Landstraße ist in einem guten Zustand. Die Asphaltdecke ist eben und die Fahrbahnrandbereiche sind ohne Schäden.

Wie bereits ausgeführt, weist die Seegeritzer Straße im nördlichen Ortsbereich von Merkwitz Defizite auf. So ist es auch im weiterführenden Außerortsbereich. Der nördlich der Ortslage Merkwitz befindliche Knotenpunkt Seegeritzer Straße/ Gottscheinaer Landstraße ist nicht regelgerecht ausgeführt. Die Fahrbahn ist in einem schlechten baulichen Zustand, Fahrbahnmarkierungen fehlen, Fahrbahnrandbereiche schadhaf, Verkehrszeichen sind verbogen.



Foto: bei Merkwitz, Knotenpunkt Seegeritzer Str./ Gottscheinaer Landstr. (IVAS 03/ 2025)

Westlich des Knotenpunktes Seegeritzer Str./ Gottscheinaer Str. wird durch das Zeichen Z 120 (verengte Fahrbahn) auf die zu schmale Seegeritzer Straße im Brückenbereich hingewiesen.



Foto: bei Merkwitz, Z 120 Seegeritzer Straße (IVAS 03/ 2025)



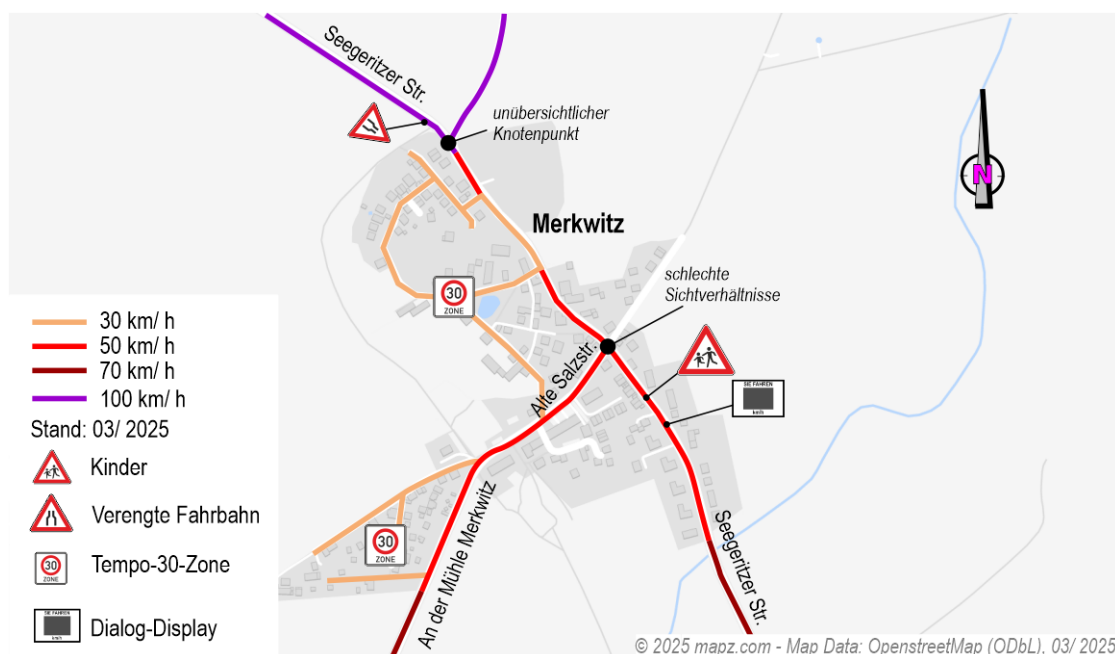
Foto: bei Merkwitz, Engstelle Brücke Seegeritzer Straße (IVAS 03/ 2025)

Auch für die Seegeritzer Straße (Zwischen Hohenheida und Abzweig nach Gottscheina) wurden Geschwindigkeitskennzahlen ermittelt:

Messstelle 09/ 2024	Vmax StVO	Vavg	Vmax	V85
Seegeritzer Straße, Nördlich Merkwitz (Q E)	100 km/ h	79 km/ h	172 km/ h	99 km/ h

Tabelle 3: Geschwindigkeitskennzahlen August/ September 2025

Die Geschwindigkeitserfassung ergab, dass mit ca. 22 % die meisten Fahrzeuge eine Geschwindigkeit zwischen 80 und 90 km/ h fahren. Ca. 20 % fahren zwischen 70 und 80 km/ h. Ca. 16 % fahren zwischen 90 und 100 km/ h. Die erfassten Geschwindigkeiten liegen damit in der Regel unter der zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/ h. Die Seegeritzer Straße ist schmal. Der Begegnungsfall Bus und Pkw ist nicht gegeben. Die Straße weist keine Mittelmarkierung auf und ist in einem schlechten Zustand. Die Verkehrsbelastung ist mit ca. 500 Kfz/ 24 h am Normalwerktag sehr gering.



Grafik 8: Merkwitz – zulässige Geschwindigkeiten im Bestand

2.3.3 Hohenheida (Stadt Leipzig)

Hohenheida ist ein Stadtteil von Leipzig und hat ca. 600 Einwohner. Die Kreisstraße K 6529 verläuft durch den Ort ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen (Vzul = 50 km/h). Es ist keine Fahrbahnmittelmarkierung vorhanden.

Die K 6529 (An der Hauptstraße, Alte Seehausener Straße) sind in der Regel beidseitig angebaut. Auf einer Straßenseite befindet sich zwischen Bebauung und K 6529 ein Grünstreifen und ein unbefestigter Weg für Fußgänger (Trampelpfad). Obwohl zwischen Bebauung und Straße ausreichend Platz für die Einordnung eines durchgehenden Gehweges vorhanden ist, wurden bisher keine Anlagen für Fußgänger errichtet.



Foto: Hohenheida, An der Hauptstraße – fehlende Gehwege (IVAS 03/2025)

Die Bushaltestellen in Hohenheida (Am Anger, Gasthof, Lindengasse) sind nicht barrierefrei.

An den Ortseingangsbereichen der Straße An der Hauptstraße im Osten und Westen von Hohenheida befinden sich Dialogdisplays mit Anzeige der Fahrgeschwindigkeit.

Am Ortseingang aus Richtung Göbschelwitz wurde im Zusammenhang mit dem Ausbau des ca. 1,3 km langen Straßenzuges Hohe Heide/ An der Hauptstraße eine Fahrbahnverschwenkung mit Fahrbahnteiler errichtet. Die Fahrbahn der Verbindungsstraße zwischen Göbschelwitz und Hohenheida weist nunmehr eine Breite von 5,50 m auf. Um die Verkehrssicherheit für Fußgänger

und Radfahrer zu erhöhen, wurde zudem ein gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 3,50 m parallel zur Fahrbahn errichtet. Ein Grünstreifen mit Baumreihe trennen Fahrbahn und Geh-/ Radweg voneinander.



Foto: Hohenheida, Ortseingang, An der Hauptstraße – Geh-/ Radweg und Querungshilfe (IVAS 03/ 2025)

Die Alte Seehausener Straße (K 6529), die von Hohenheida zum Industriepark-Nord führt, ist sanierungsbedürftig. Die Fahrbahn ist in einem schlechten baulichen Zustand, Fahrbahnmarkierungen fehlen und die Fahrbahnrandbereiche sind schadhaft. Für die Alte Seehausener Straße ist auf einer Länge von etwa 530 m und Kosten von ca. 1 Million Euro die Erweiterung um einen Geh- und Radweg aktuell im Bau.



Foto: Hohenheida, Alte Seehausener Straße – schlechter Straßenzustand (IVAS 03/2025)

Die Stadt Leipzig hat an zwei Querschnitten (Q C und Q D – Lage *vgl. Anlage 2*) in Hohenheida Verkehrserhebungen mittels Geräte der Firma Telraam durchgeführt. Diese Geräte sind kostengünstig und einfach im Handling. Die erhobenen Daten sind nach Aussage des Herstellers jedoch nicht zuverlässig, insbesondere sind die Geräte nicht geeicht, sodass die gemessenen Geschwindigkeiten nur als Orientierung dienen können und nicht belastbar sind. Um eine Orientierungsgröße für die gefahrenen Geschwindigkeiten zu erhalten, werden die Telraam-Daten aufgezeigt.

Das folgende Foto zeigt den Bereich der Querschnittszählung an der Alten Seehausener Straße.



Foto: Hohenheida, Alte Seehausener Straße – Messquerschnitt (IVAS 03/2025)

Folgende Geschwindigkeitskennzahlen wurden am Q C (Alte Seehausener Straße zwischen An der Hauptstraße und Bienenweg) ermittelt:

Messstelle / Tag	Vmax StVO	V85
Q C/ 07.08.2024	50 km/ h	unter 50 km/ h

Tabelle 4: Geschwindigkeitskennzahlen Q C

Die Geschwindigkeitserfassung ergab, dass mit ca. 40 % die meisten Fahrzeuge eine Geschwindigkeit zwischen 30 und 40 km/ h fahren. Ca. 33 % fahren zwischen 40 und 50 km/ h. Nur ca. 6 % fahren schneller als 50 km/ h. Die erfassten Geschwindigkeiten sind damit in der Regel geringer als die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/ h. Die V85 bestätigt dies. Aufgrund des nahegelegenen Knotenpunktes, an dem die Vorfahrt der übergeordneten Straße zu beachten ist und der engen Kurve in der Gegenrichtung, sind diese Geschwindigkeiten plausibel.

Das folgende Foto zeigt den Bereich der Querschnittszählung an der An der Hauptstraße 1 (erstes Haus auf der linken Straßenseite).



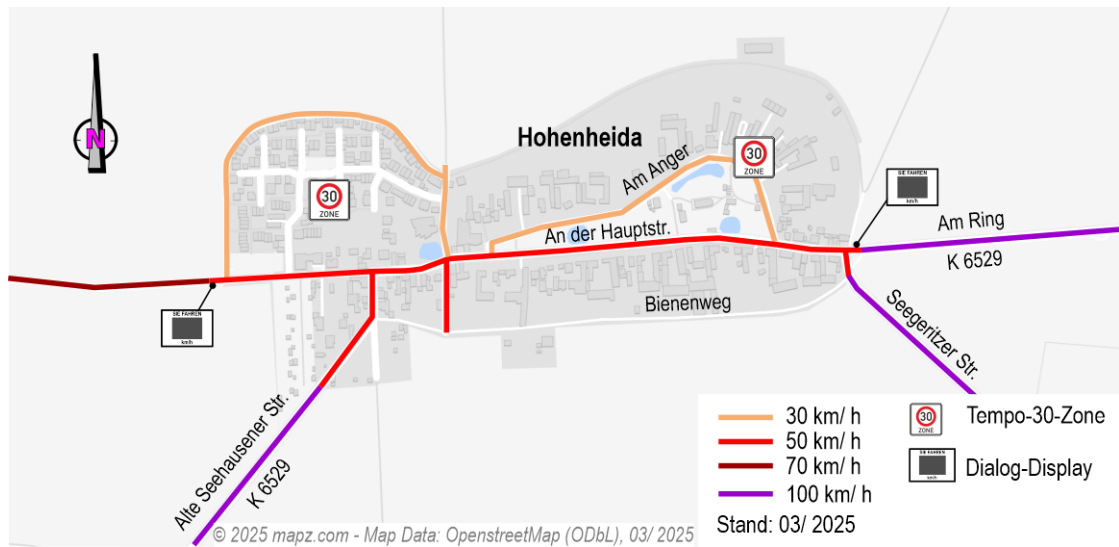
Foto: Hohenheida, An der Hauptstraße 1 – Messquerschnitt (IVAS 03/ 2025)

Folgende Geschwindigkeitskennzahlen wurden am Q D (An der Hauptstraße 1) ermittelt:

Messstelle / Tag	Vmax StVO	V85
Q D/ 01.04.2025	50 km/ h	zwischen 64 und 86 km/ h, je nach Stunde

Tabelle 5: Geschwindigkeitskennzahlen Q D

Die Geschwindigkeitserfassung ergab, dass mit ca. 28 % die meisten Fahrzeuge eine Geschwindigkeit zwischen 50 und 60 km/ h fuhren. Ca. 19 % fuhren zwischen 60 und 70 km/ h. Und noch einmal ca. 19 % fuhren schneller als 70 km/ h. Die erfassten Geschwindigkeiten sind damit in der Regel deutlich über der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/ h. Das zu hohe Geschwindigkeitsniveau ist auch an der V85 erkennbar. Hier sind Maßnahmen erforderlich.



Grafik 9: Hohenheida – zulässige Geschwindigkeiten im Bestand

3. Verkehrsaufkommensermittlung

Eine erste Abschätzung des Kfz-Verkehrsaufkommens wurde in der Verkehrsuntersuchung zu Auswirkungen des Nordraumkonzeptes Leipzig 2025+, östlicher Teil vorgenommen. Das dort ermittelte Verkehrsaufkommen für das Gewerbegebiet Merkwitz kann als Szenario 0 betrachtet werden. Ein Szenario, das die Verkehrsmittelnutzung zum Zeitpunkt des Jahres 2016 widerspiegelt. Das Szenario 0 enthält eine Verkehrsaufkommensabschätzung ohne Berücksichtigung eines Mobilitätskonzeptes. Die Erschließung der geplanten Industrie- und Gewerbefläche wird nahezu ausschließlich mit Kfz erfolgen, da ein direkter Anschluss zur Bahn für die Beschäftigten nicht gegeben ist. Ein sehr geringer Anteil der Beschäftigten wird mit dem Rad bzw. dem Bus zur Arbeit pendeln. Der MIV-Anteil wird aufgrund der Randlage des B-Plangebietes mit 85 % berücksichtigt. Der Pkw-Besetzungsgrad wird mit 1,1 angesetzt. Im Szenario 0 ohne Mobilitätskonzept wird davon ausgegangen, dass keine besondere Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erfolgt. In diesem Szenario 0 beträgt das Fahrtenaufkommen pro Werktag ca. 2.600 Kfz/ 24 h (Summe aus Quell- und Zielverkehr), davon ca. 500 Schwerverkehrsfahrten. Das Schwerverkehrsanteil liegt somit bei ca. 19 %.

Dem gegenüber wird ein Szenario 1 mit Mobilitätskonzept entwickelt. Die Stadt Leipzig unternimmt große Anstrengungen um den Kfz-Verkehr zu verringern. Im Szenario mit Mobilitätskonzept werden Maßnahmen unterstellt, welche eine attraktive Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sowie ein aktives betriebliches und standortbezogenes Mobilitätsmanagement voraussetzen. Das kann durch Förderung des ÖPNV (z. B. Jobticket), Förderung von Fahrgemeinschaften und durch die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs erreicht werden (Förderung des Rad- und Fußverkehrs). Das Mobilitätsmanagement berücksichtigt einen geringeren Anteil an MIV-Wegen und einen höheren Pkw-Besetzungsgrad. Der MIV-Anteil wird mit 70 % berücksichtigt. Der Pkw-Besetzungsgrad wird mit 1,5 angesetzt. Noch stärkere Verlagerungen und damit Reduzierungen im Pkw-Verkehr werden aufgrund der Lage und der autoaffinen gewerblichen Nutzung des Untersuchungsgebietes als nicht realistisch angesehen. In diesem Szenario beträgt das Fahrtenaufkommen pro Werktag ca. 2.000 Kfz/ 24 h (Summe aus Quell- und Zielverkehr). Das Schwerverkehrsaufkommen beträgt 500 SV/ 24 h, der Schwerverkehrsanteil liegt somit bei ca. 25 %.

Die Verkehrsaufkommensabschätzung ist als **Anlage 6** beigefügt.

4. Leistungsfähigkeit des Anbindeknotenpunktes

4.1 Vorbemerkungen

Die Bewertung der Verkehrsqualität erfolgt gemäß HBS mit dem maßgebenden Beurteilungskriterium der mittleren Wartezeit als Maß für Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes. Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV) ergeben sich nach HBS folgendermaßen:

QSV	Knotenpunkte ohne LSA, Kreisverkehr	Knotenpunkte mit LSA
A	≤ 10 sec	≤ 20 sec
B	≤ 20 sec	≤ 35 sec
C	≤ 30 sec	≤ 50 sec
D	≤ 45 sec	≤ 70 sec
E	> 45 sec	> 70 sec
F	Nachfrage > Kapazität	Nachfrage > Kapazität

Tabelle 6: Grenzwerte der mittleren Wartezeiten nach HBS

Für die Einschätzung des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt ist die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme maßgebend. Ein Knotenpunkt gilt als leistungsfähig, wenn die Qualitätsstufe D oder besser erreicht wird. Die ausführlichen Erläuterungen zu den Qualitätsstufen sind als **Anlage 7** beigefügt.

Das Verfahren zur Bestimmung der Verkehrsqualität an Knotenpunkten gemäß HBS ist ein anerkanntes überschlägliches Verfahren. Das Verfahren betrachtet den zu untersuchenden Knotenpunkt als Einzelknoten.

Folgender Knotenpunkt wird untersucht:

- KP A – BMW-Allee/ Betriebsstraße/ Anbindung B-Plan Nr. 70

4.2 KP A – BMW-Allee/ Betriebsstraße/ Anbindung B-Plan Nr. 70

Derzeit ist der Knotenpunkt eine Einmündung. Die BMW-Allee ist die übergeordnete Straße und die Betriebsstraße die untergeordnete Straße. In der Spitzenstunde beträgt das Verkehrsaufkommen der Betriebsstraße 5 Kfz. Die Zufahrt BMW-Allee Nord weist 138 Kfz/ Sph und die Zufahrt BMW-Allee Süd 169 Kfz/ Sph auf (vgl. *Anlage 3.2*). Aufgrund der sehr geringen Verkehrsbelastung der Betriebszufahrt bestehen am Knotenpunkt keine Leistungsfähigkeitsprobleme in der Analyse.

Die BMW-Allee ist baulich auf die Anbindung des vierten Knotenpunktarmes vorbereitet. So ist der Linksabbiegestreifen von der BMW-Allee Nord zum B-Plan Nr. 70 bereits baulich vorhanden, lediglich die Sperrmarkierung auf dem Fahrstreifen ist zu entfernen und durch Linksabbiegepeile zu ersetzen. Für den Planfall mit B-Plan Nr. 70 (auch „Mit-Fall“ genannt) wird ein vierter Knotenpunktarm zur Anbindung des Gewerbegebietes Merkwitz errichtet.

Für die Leistungsfähigkeitsprüfung des Knotenpunktes wird die absolute Spitzenstunde des Zähltages zugrunde gelegt. Dabei handelt es sich um die Nachmittagsspitzenstunde. Für den Mit-Fall wird aus Gründen der Planungssicherheit für die Verkehre von und zum B-Plan Nr. 70 ein Spitzenstundenanteil von 15 % berücksichtigt. Damit sind teilweise Schichtverkehre abgedeckt.

Der Knotenpunkt erreicht im Mit-Fall ohne LSA die Qualitätsstufe B und ist damit als leistungsfähig einzuschätzen. Die Bewertung der Leistungsfähigkeit ist in der **Anlage 8** enthalten. Die Aufstelllängen für die Linksabbiegestreifen in den Zufahrten der BMW-Allee Nord und Süd sind ausreichend.

Die BMW-Allee ist durch einen auf der westlichen Seite verlaufenden straßenbegleitenden Geh- und Radweg gekennzeichnet. Um das B-Plangebiet zu erreichen, müssen die Beschäftigten bzw. Besucher, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Arbeit kommen, die BMW-Allee queren. Gemäß RAL kann an Kreuzungen eine sichere Querung des nicht motorisierten Verkehrs nur durch eine LSA gewährleistet werden. Aus Sicherheitsgründen wird daher die Errichtung einer LSA am Knotenpunkt empfohlen.

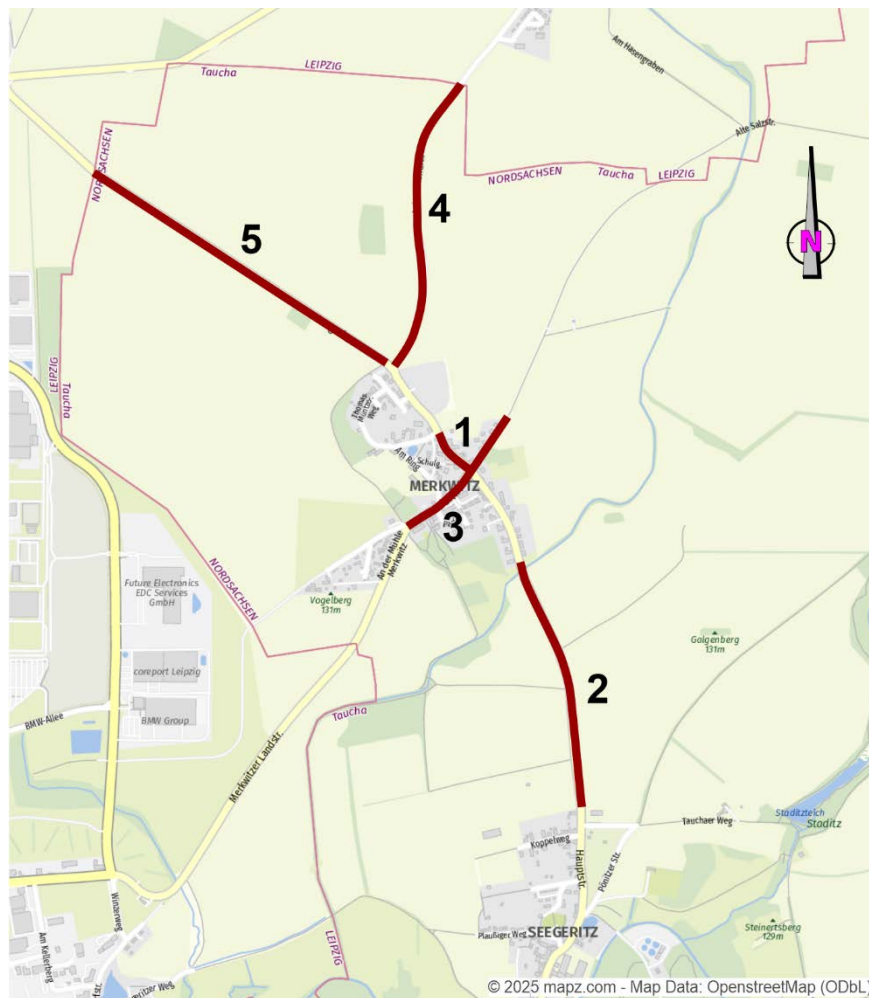
Für die LSA-gesteuerte Querung der BMW-Allee durch Fußgänger und Radfahrer wird aufgrund des eher als gering einzuschätzenden Bedarfs die Querung der BMW-Allee auf eine Furt beschränkt. Damit wird die Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs gewährleistet und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes optimiert. Für die Lage der Furt wird der südliche Knotenpunktarm empfohlen, da die Verkehrszählung lediglich 15 Linksabbieger am Tag ins BMW-Werk ergab.

5. Defizite und Maßnahmen-Empfehlungen

5.1 Straßenplanung und -sanierung Stadt Taucha

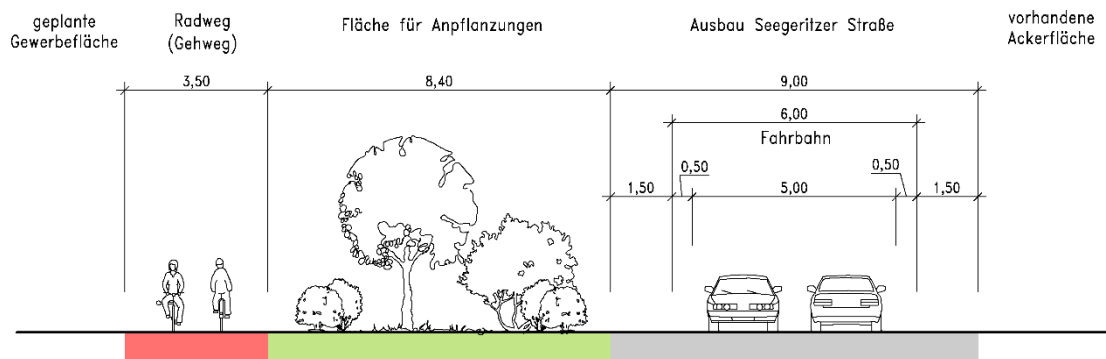
Die Stadt Taucha plant, bzw. hat dies im Jahr 2025 umgesetzt, im Umfeld von Merkwitz den Ausbau und die Sanierung von Straßen. Die Vorhaben sind in der Grafik 10 gekennzeichnet und umfassen:

1. Kreuzungsbau **Seegeritzer Straße/ Alte Salzstraße**
2. Straßensanierung **Seegeritz – Merkwitz**: Verbreiterung von ca. 5,50 auf 7,00 m
3. Straßensanierung **Alte Salzstraße**: geplante Ausführung 2026/ 2027
4. Straßensanierung **Gottscheinaer Landstraße bis Stadtgrenze**: RQ 9, die Ausführung ist abhängig von Fördermitteln
5. Straßensanierung **Seegeritzer Straße bis Stadtgrenze**: RQ 9, die Planung ist Bestandteil des B-Plan Nr. 70 Merkwitz



Grafik 10: Straßenplanung und -sanierung Stadt Taucha

Für die Maßnahme 5 – Straßensanierung Seegeritzer Straße bis Stadtgrenze, wird die Errichtung eines Radweges parallel zur Straße dem Straßenbegleitgrün empfohlen. Folgender Querschnitt wäre möglich:



Grafik 11: Querschnittsempfehlung Seegeritzer Straße mit Radweg

5.2 Ertüchtigung Straßennetz

Zunächst sollen die durch die Analyse erkannten Problembereiche zusammengefasst werden. Um die erkannten Problembereiche zu beseitigen, kommen je nach Ausgangssituation verschiedene Ansätze in Betracht. Dazu zählen sowohl verkehrstechnische, verkehrsorganisatorische als auch bautechnische Maßnahmen. In Bereichen, die keine Leistungsdefizite aufweisen, bieten sich verkehrsorganisatorische Änderungen an. Die Übersicht der Defizite, die im Folgenden ausführlich beschrieben wird, ist in der **Anlage 9** zusammengefasst.

Anhand der vier Querschnitte mit Geschwindigkeitskennzahlen wurde festgestellt, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten an zwei Querschnitten deutlich zu hoch sind. Dabei handelt es sich zum einen um den außerorts gelegenen Streckenabschnitt der Merkwitzer Landstraße (Q A) zwischen Merkwitz und Plaußig und zum anderen an den innerorts gelegenen Streckenabschnitt An der Hauptstraße (Q D) in Hohenheida.

5.2.1 Hohenheida

Im Bereich Hohenheida sind bereits im gegenwärtigen Zustand Defizite im Straßennetz vorhanden. Die Defizite sollten unabhängig von der Entwicklung des B-Plan Nr. 70 beseitigt werden.

Die Seegeritzer Straße zwischen Hohenheida und Stadtgrenze Taucha entspricht nicht dem Regelwerk. Die Straße sollte mit dem Regelquerschnitt RQ 9 gemäß RAL errichtet werden.

Die Ergebnisse der Telraam-Messung, wenn auch nur eingeschränkt belastbar, weisen auf eine deutliche Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/ h im Ortseingangsbereich (Q D) von Hohenheida aus Richtung Gottscheina kommend hin. Trotz des vorhandenen Dialog-Displays zur Geschwindigkeitsüberwachung am Ortseingang Hohenheida in Höhe des Knotenpunktes mit der Seegeritzer Straße wurde hier eine deutliche Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt.

Durch die Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit im Dialog-Display sollen die Kraftfahrer zur Temporeduzierung veranlasst werden. Bei einigen Einsätzen haben sich solche Anlagen durchaus als wirksam erwiesen. Das scheint an dieser Stelle nicht der Fall zu sein. Eher scheint es hier so zu sein, dass die Anlage bereits einen Gewöhnungseffekt erreicht hat und als „Tacho-Testanlage“ missbraucht wird. Die Anlage an diesem Standort hat nur eine begrenzte Wirksamkeit. Obwohl der verkehrserzieherische Zweck der Anlage im Vordergrund steht, könnte sie an dieser Stelle (ggf. Versetzung westlich der Kreuzung) auch mit Blitzlicht und Fotokamera zur Erfassung von Verstößen kombiniert werden.

Um die gefahrenen Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich von Hohenheida auf das Maß der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h anzupassen, kommen mehrere Handlungsoptionen in Betracht (vgl. Tabelle 7). Zur Verdeutlichung der beschriebenen Handlungsoptionen wird auf die **Anlage 10.1** verwiesen.

Lagebeschreibung Defizit	Handlungsoptionen	Begründung
OD Hohenheida, An der Hauptstraße (Q D) Überhöhte Geschwindigkeit	Geschwindigkeitsbeschränkung der K 6529 zwischen Gottscheina und Hohenheida in beiden Fahrtrichtungen auf 70 km/ h	Verkehrssicherheit am Knotenpunkt K 6529/ Seegeritzer Straße unmittelbar am Ortseingang, Verkehrssicherheit bei Querung von Fußgängern und Radfahrern
	Geschwindigkeitstrichter für Fahrzeuge die von Gottscheina nach Hohenheida fahren (50 km/ h ca. 100 m vor Knotenpunkt)	Verkehrssicherheit am Knotenpunkt K 6529/ Seegeritzer Straße unmittelbar am Ortseingang, Verkehrssicherheit bei Querung von Fußgängern und Radfahrern
	Errichtung einer Querungshilfe	Verkehrssicherheit am Knotenpunkt K 6529/ Seegeritzer Straße unmittelbar am Ortseingang, Verkehrssicherheit bei Querung von Fußgängern und Radfahrern
	Versetzen des vorhandenen Dialog -Displays westlich des KP K 6529/ Seegeritzer Straße	Verbesserte Wahrnehmung
	Kombination des Dialog-Displays mit Blitzlicht und Fotokamera	Kontrolle und Erziehung der Verkehrsteilnehmer

Tabelle 7: Handlungsoptionen für OD Hohenheida, An der Hauptstraße

5.2.2 Merkwitz

In und um Merkwitz sind bereits im gegenwärtigen Zustand Defizite im Straßennetz vorhanden. Die Defizite sind unabhängig von der Entwicklung des B-Plan Nr. 70 zu beseitigen. Die Defizite und die empfohlenen Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite werden nachfolgend beschrieben und sind in der Tabelle 8 gelistet.

Die Seegeritzer Straße nördlich des B-Plan Nr. 70 entspricht in ihrer Fahrbahnbreite nicht dem Regelwerk. Die Straße sollte ertüchtigt und mit dem Regelquerschnitt RQ 9 gemäß RAL errichtet werden.

Für den außerorts gelegenen Streckenabschnitt der Merkwitzer Landstraße (Q A) zwischen Merkwitz und Plaußig mit den zu hohen Geschwindigkeiten wird am Ortseingang An der Merkwitzer Mühle die Errichtung eines Fahrbahnteilers empfohlen. Dieser dient zur Senkung der hohen Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich.

Am Knotenpunkt Seegeritzer Straße/ Alte Salzstraße in Merkwitz wurden schlechte Sichtbedingungen erkannt. wird ein Sichtnachweis für die untergeordnete Alte Salzstraße aus Richtung Plaußig empfohlen. Ggf. kann zur Verbesserung der Sicht und der Verkehrssicherheit die Errichtung eines Verkehrsspiegels notwendig sein. Um die Situation am Knotenpunkt zu verbessern, wird die Änderung der Vorfahrtsregelung in „Rechts-vor-Links“ empfohlen. Dadurch käme es im Bereich des Knotenpunktes zu einer Geschwindigkeitsreduzierung in den Zufahrten der Seegeritzer Straße.

Der Abschnitt der Seegeritzer Straße zwischen der Straße Am Ring und dem Thomas-Müntzer-Weg ist sehr schmal und weist keine Gehwege auf. Dieser defizitäre Bereich der Ortsdurchfahrt wird derzeit durch eine verringerte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/ h beschildert. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird die Errichtung eines einseitigen Gehweges (Länge ca. 150 m, Breite 2,50 m) empfohlen.

Zusätzlich zu den Maßnahmen, die bereits im gegenwärtigen Zustand als zielführend für eine verbesserte Verkehrssituation in und um Merkwitz empfohlen werden, sind im Zusammenhang mit der Entwicklung des B-Plan Nr. 70 weitere Maßnahmen umzusetzen:

- Ausbau des Knotenpunktes BMW-Allee/ Betriebsstraße/ Planstraße B-Plan Nr. 70
- Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges an der Seegeritzer Straße
- Errichtung einer Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer mit Anschluss an die BMW-Allee und Seegeritzer Straße

- Errichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle „Gewerbegebiet Merkwitz Süd“ an der BMW-Allee (beidseitig)
- Errichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle „Gewerbegebiet Merkwitz Nord“ an der Seegeritzer Straße (beidseitig)

Lagebeschreibung Defizit	Maßnahme	Begründung
Seegeritzer Straße zwischen Hohenheida und Merkwitz Straßeninfrastruktur	Regelgerechter Ausbau der Seegeritzer Straße im Rahmen des B-Plans mit RQ 9 nach RAL	Gewährleistung der Standards/ Verkehrssicherheit
KP Seegeritzer Str./ Alte Salzstraße	Prüfung der Sichtfelder	Verkehrssicherheit
Schlechte Sicht	Änderung der Vorfahrtsregelung in „Rechts-vor-Links“	Verkehrssicherheit
An der Mühle Merkwitz (Q A) Überhöhte Geschwindigkeit	Errichtung eines Fahrbahnteilers zur Senkung der Geschwindigkeit im Ortseingangsbereich	Verkehrssicherheit
Seegeritzer Str. zwischen Am Ring und Thomas-Müntzer-Weg kein Gehweg	Errichtung eines einseitigen Gehweges (Länge ca. 150 m, Breite 2,50 m)	Verkehrssicherheit

Tabelle 8: Handlungsoptionen für Merkwitz

Zur Verdeutlichung der beschriebenen Maßnahmen im Bereich Merkwitz wird auf die **Anlage 10.2** verwiesen.

5.2.3 Seegeritz

In Seegeritz ist besonders der Bereich der Hauptstraße 10 mit dem Hinweisschild freiwillig 30 km/h zu fahren für die Verkehrsteilnehmer kritisch.

Die Hauptstraße 25 weist auf der westlichen Straßenseite einen sehr schmalen Gehweg auf. Auf der östlichen Straßenseite Hauptstraße 8 – 10 existiert kein Gehweg.

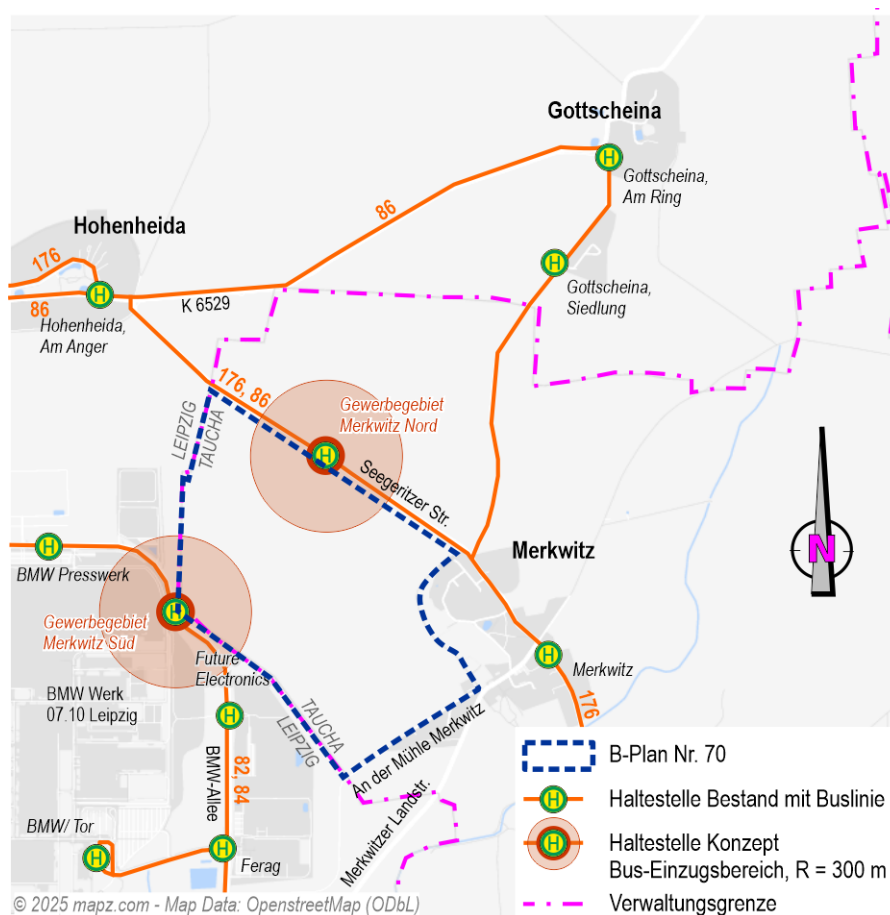
Mit der am 11.10.2024 in Kraft getretenen Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung sind einige praxisrelevante Änderungen für die Kommunen möglich. Gemäß § 45, Absatz 9, Nummer 6 kann nunmehr auch im unmittelbaren Bereich von Spielplätzen eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeordnet werden.

5.3 Förderung des ÖPNV

Um die Erschließung des B-Plan Nr. 70 mit dem ÖPNV zu gewährleisten, wird die Errichtung neuer Bushaltestellen empfohlen:

- Bushaltestelle Gewerbegebiet Merkwitz Süd (an der BMW-Allee) und
- Bushaltestelle Gewerbegebiet Merkwitz Nord (an der Seegeritzer Straße)

Auf der Grundlage des Planungsstandes wird ein Konzept für die Ergänzung im Haltestellennetz unterbreitet. Die Empfehlungen für die Lage zusätzlicher Haltestellen basieren auf den derzeitigen Linienverläufen.



Grafik 12: Vorschlag Haltestellenkonzept

Sowohl die Stadt Taucha als auch die Stadt Leipzig sollten hohe Maßstäbe bei der Entwicklung von Industriegebieten hinsichtlich der Barrierefreiheit setzen. An den Haltestellen sind maximale Höhenunterschiede und Abstände ≤ 3 cm einzuhalten, die Einstiegsstellen zu markieren, Witterungsschutz vorzusehen und die Bewegungsflächen dürfen nicht von Radfahrern gequert werden.

Die Errichtung barrierefreier Haltestellen ist auch als Zielstellung im Personenbeförderungsgesetz⁴ (PBefG) verankert. Bei der Umsetzung der barrierefreien Haltestelleninfrastruktur liegt die Verantwortung vor allem bei den Baulastträgern von Haltestellen. In der Regel ist das die betreffende Kommune, in welcher die Haltestelle liegt.

Zusammenfassend sind folgende Maßnahmen zu empfehlen:

- Errichtung zusätzlicher Haltestellen für das geplante Gewerbegebiet
- Errichtung von Gehwegen zwischen den Bushaltestellen und den Zugängen zu Firmengeländen. Die Mindestbreite gemäß EFA beträgt 2,50 m
- Förderung des ÖPNV im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement durch die Unternehmen
- Planung eines abgestimmten attraktiven zeitlichen ÖPNV-Angebotes für die Beschäftigten.

Die Anbindung der Haltestellen ist durch den Bau von Gehwegen in das B-Plangebiet fortzuführen, um eine sichere Zuwegung der Beschäftigten zwischen Haltestelle und Arbeitsstätte zu ermöglichen.

Diese Maßnahmen sollen einen Beitrag zur Reduzierung des Pkw-Aufkommens im Gewerbegebiet Merkwitz leisten.

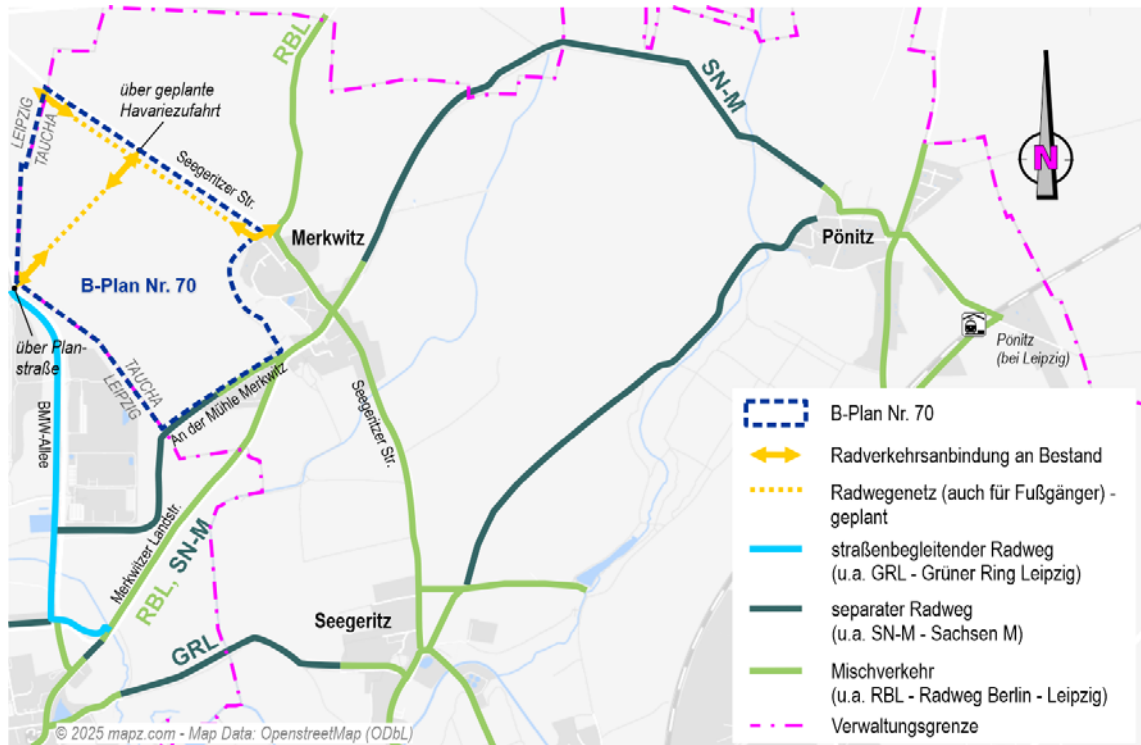
5.4 Erreichbarkeit im Fuß- und Radverkehr

Die Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung. So stellen geplante Arbeitsplatzkonzentrationen wichtige Quellen und Ziele dar. Weitere Potenziale stellen die Städte Leipzig und Taucha sowie die umliegenden Dörfer dar.

Für eine direkte und attraktive Erreichbarkeit des B-Plan Nr. 70 für den Rad- und Fußverkehr wird aufgrund der Größe des Plangebietes von 86,3 ha eine zweiseitige Erschließung empfohlen.

- Radverkehrsanbindung über Planstraße an die BMW-Allee
- Radverkehrsanbindung über Havariezufahrt an die Seegeritzer Straße

⁴ Personenbeförderungsgesetz (PBefG), letzte Änderung vom 17. Februar 2016



Grafik 13: Vorschlag Fuß- und Radverkehrskonzept

Radverkehrsanbindung über Planstraße an die BMW-Allee

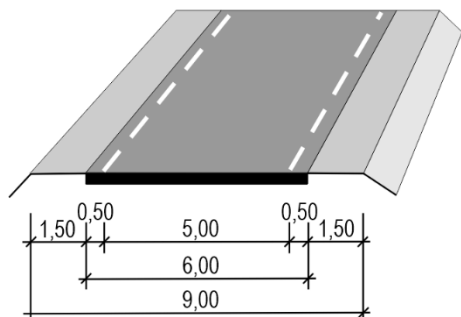
In der Planzeichnung (Stand: 30.09.2024) ist für den Straßenquerschnitt der Planstraße (Anbindung an die BMW-Allee) ein einseitiger Geh-/ Radweg mit einer Breite von 3,00 m geplant. Im Zusammenspiel mit der zusätzlichen Haltestelle für das Gewerbegebiet Merkwitz sollte für die Lage des gemeinsamen Geh- und Radweges die Straßenseite mit der Bushaltestelle gewählt werden. Damit können Querungen der Planstraße durch Fußgänger und Radfahrer vermieden werden.

Der Bereich der Haltestelle ist wegen des Radverkehrs in beiden Richtungen breiter zu gestalten.

Radverkehrsanbindung über Havariezufahrt an die Seegeritzer Straße

Ebenso sollte die geplante Havariezufahrt an der Seegeritzer Straße für eine Rad- und Fußverkehrsnutzung zugelassen werden.

Für die Seegeritzer Straße wird der Ausbau im Regelquerschnitt RQ 9 gemäß RAL empfohlen. Dieser weist eine Fahrbahnbreite von 6,00 m zuzüglich 1,50 m Bankett beidseitig auf.



(Abmessungen in [m])

Grafik 14: Regelquerschnitt RQ 9 gemäß RAL

Aufgrund der geringen Verkehrsstärke der Seegeritzer Straße von ca. 500 Kfz/ 24 h kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. In diesem Fall sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/ h festgesetzt werden.

Attraktiver und sicherer ist eine separate Verkehrsanlage für den Fuß- und Radverkehr. So würde sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg in Verlängerung des Thomas-Müntzer-Weges und im weiteren Verlauf rückwärtig der Gehölzpflanzung an der Seegeritzer Straße anbieten. Auch in Weiterführung in Richtung Hohenheida wäre eine Abgrenzung durch eine Gehölzpflanzung zur Seegeritzer Straße für den Fuß- und Radverkehr eine zu bevorzugende Verkehrslösung. An dieser Stelle sei noch einmal auf die Querschnittsempfehlung in der Grafik 11 verwiesen.

Die Fußverkehrsnutzung im Bereich der geplanten Havariezufahrt ergibt sich aus der geplanten Haltestelle „Gewerbegebiet Merkwitz Nord“.

B-Plan Nr. 70

Um den Radverkehr zu fördern werden folgende weitere Maßnahmen empfohlen:

- Errichtung von Fahrradabstellanlagen mit Witterungsschutz auf den Firmengeländen in Eingangsnähe (teilweise auch abschließbare Anlagen)
- Integration der Radverkehrsförderung (bspw. Etablierung Jobrad) in die betriebliche Gesundheitsförderung
- Ladeinfrastruktur für E-Bike etc.

5.5 Knotenpunkt BMW-Allee/ Anbindung B-Plan Nr. 70

Eine wesentliche Voraussetzung für die verkehrliche Erschließung des B-Plan Nr. 70 ist dessen Anbindung an die BMW-Allee. Für die Knotenpunktausbildung werden die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung und die Empfehlungen zur sicheren Querung des nichtmotorisierten Verkehrs mittels eines LSA-gesteuerten Knotenpunktes übernommen und umgesetzt.

Zudem wird die Errichtung der Bushaltestelle am Knotenpunkt in die Knotenpunktplanung aufgenommen, um die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes für ÖPNV-Nutzer zu gewährleisten. Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der BMW-Allee soll die Haltestelle als Busbucht ausgebildet werden und einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen. Die geplante Lage der Haltestelle hinter dem Knotenpunkt erleichtert dem Bus das Ausfädeln. Die Führung der Fußgänger und Radfahrer im Knotenpunkt ist auf die Lage der Haltestelle und den zu erwartenden Verkehrsströmen abgestimmt. Die Warteflächen sollen an das Gehwegenetz angeschlossen sein.

In der **Anlage 11** ist der Lageplan des Knotenpunktes mit den Empfehlungen enthalten.

Der Nachweis Anfahrtsicht und der Annäherungssicht sind in der **Anlage 12** enthalten. Die Annäherungssicht wird in südliche Richtung durch ein Kleingehölz beeinträchtigt. Im Weiteren sollte geprüft werden, ob die Anordnung von Zeichen 206 (Halt. Vorfahrt gewähren) zweckmäßig ist bzw. die Abholzung des Kleingehölzes vertretbar ist.

Die nördliche Busbucht liegt in einer Rechtskurve, sodass die Sicht beim Einfädeln eingeschränkt und risikobehaftet ist. Durch die langgestreckte Rechtskurve und die Signalisierung durch die LSA wird dies jedoch als vertretbar angesehen.

Der Nachweis der Schleppkurven für die Anbindung des B-Plan Nr. 70 ist als **Anlage 13** beigelegt. Sowohl die Linksabbieger als auch die Linkseinbieger können zeitgleich abfließen, sodass die Abwicklung jeweils in einer LSA-Phase erfolgen kann.

Grobkostenschätzung:

2 barrierefreie Bushaltestellen	220.000 €
Grundhafter Ausbau für Knotenpunkterweiterung	430.000 €
Errichtung einer LSA	100.000 € (zzgl. Folgekosten)

Die Grobkostenschätzung ergibt eine Summe von insgesamt ca. 750.000 €. Ein zusätzliches Kostenrisiko stellen der Baugrund sowie der Leitungsbestand dar, welches derzeit nicht abgeschätzt werden kann.

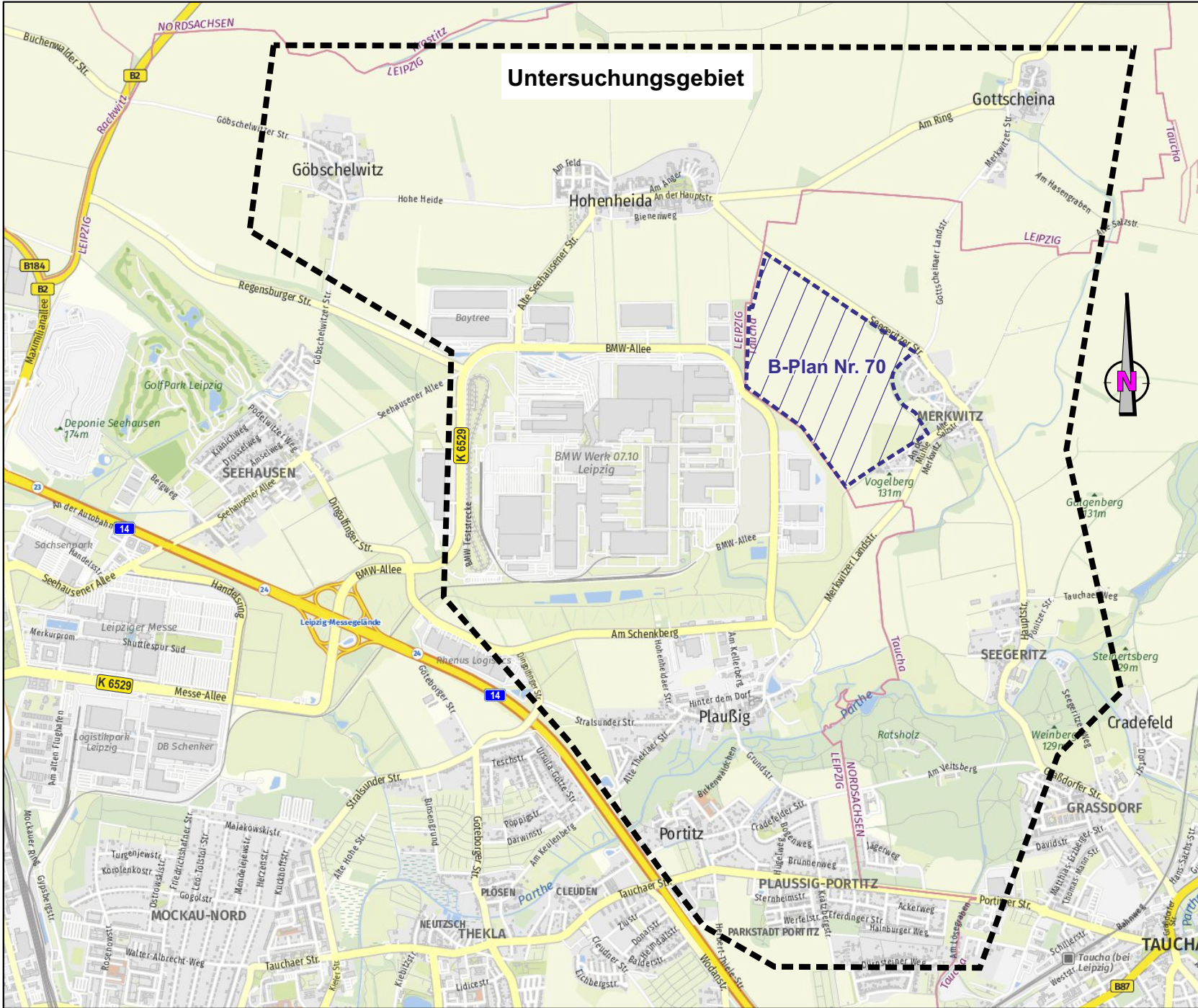
6. Zusammenfassung

Die Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Nr. 70 beinhaltet eine Bestandsanalyse im Kfz-Verkehr, im ÖPNV sowie im Rad- und Fußverkehr. Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass bereits derzeit Defizite in den nahegelegenen Ortschaften des B-Plan Nr. 70 existieren.

Die Verkehrsuntersuchung gibt Empfehlungen, die dazu dienen, den als verkehrlich gut geeigneten Standort des B-Plan Nr. 70 durch Beachtung und Umsetzung von Maßnahmen sowohl die Verkehre des Gewerbegebietes optimal abzuwickeln als auch die Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten Hohenheida, Merkwitz und Seegeritz zu verbessern.

Die Empfehlungen wurden für die Untersuchungsschwerpunkte Hohenheida, Merkwitz und Seegeritz erarbeitet. Sie beinhalten Empfehlungen für den Kfz-Verkehr und das Straßennetz, den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr. Die Empfehlungen resultieren aus den derzeitigen Gegebenheiten und dienen der Verbesserung der bestehenden verkehrlichen Situation und der Sicherheit der Bewohner von Hohenheida, Merkwitz und Seegeritz.





Eine Umsetzung der Maßnahmen insbesondere in den Ortsdurchfahrten wird unabhängig von der Entwicklung des B-Plan Nr. 70 empfohlen.



Stadt Leipzig

B-Plan Nr. 70 „GI/GE Merkwitz“
Verkehrsuntersuchung

Übersichtskarte

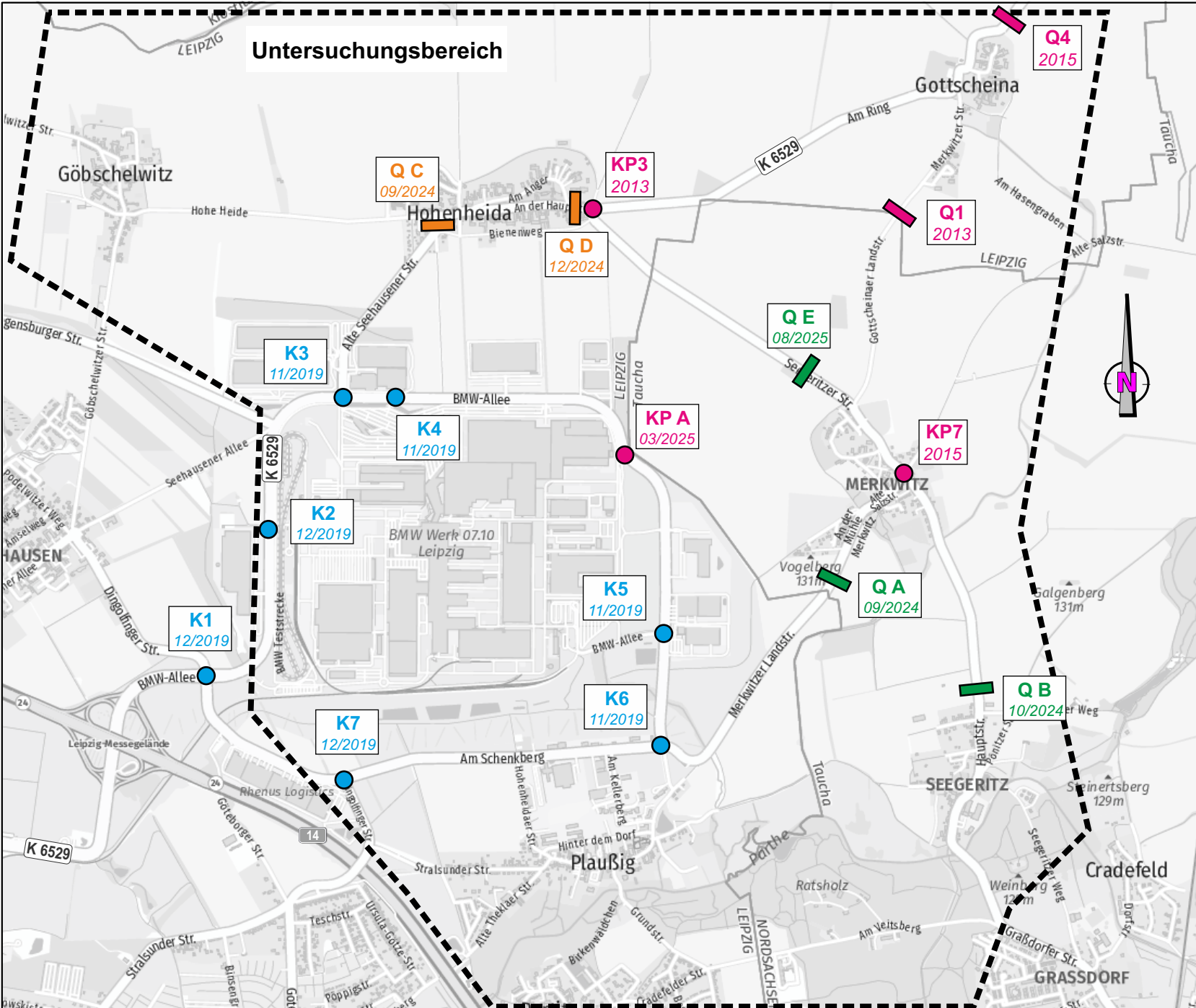
-  14 Autobahn
-  K 6529 Kreisstraße
-  Hauptverkehrsstraße
-  sonstige Straße

© 2025 mapz.com - Map Data: OpenstreetMap (ODbL)

Anlage 1

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





Stadt Leipzig

B-Plan Nr. 70 „GI/GE Merkwitz“
Verkehrsuntersuchung

Übersicht der Zählstellen

- Knotenstromzählung
Ingenieurbüro IVAS
- Knotenstromzählung
brenner BERNARD ingenieure GmbH
- ▬ Querschnittszählung Ingenieurbüro
IVAS (manuelle Zählung)
- ▬ Querschnittszählung/ Geschwindig-
keitsmessstelle
Stadt Taucha (Seitenradar)
- ▬ Geschwindigkeitsmessstelle
Stadt Leipzig (Telraam)

- 14 Autobahn
- Kreisstraße (K 6529)
- Hauptverkehrsstraße
- sonstige Straße

© 2025 mapz.com - Map Data: OpenstreetMap (ODbL)

Anlage 2

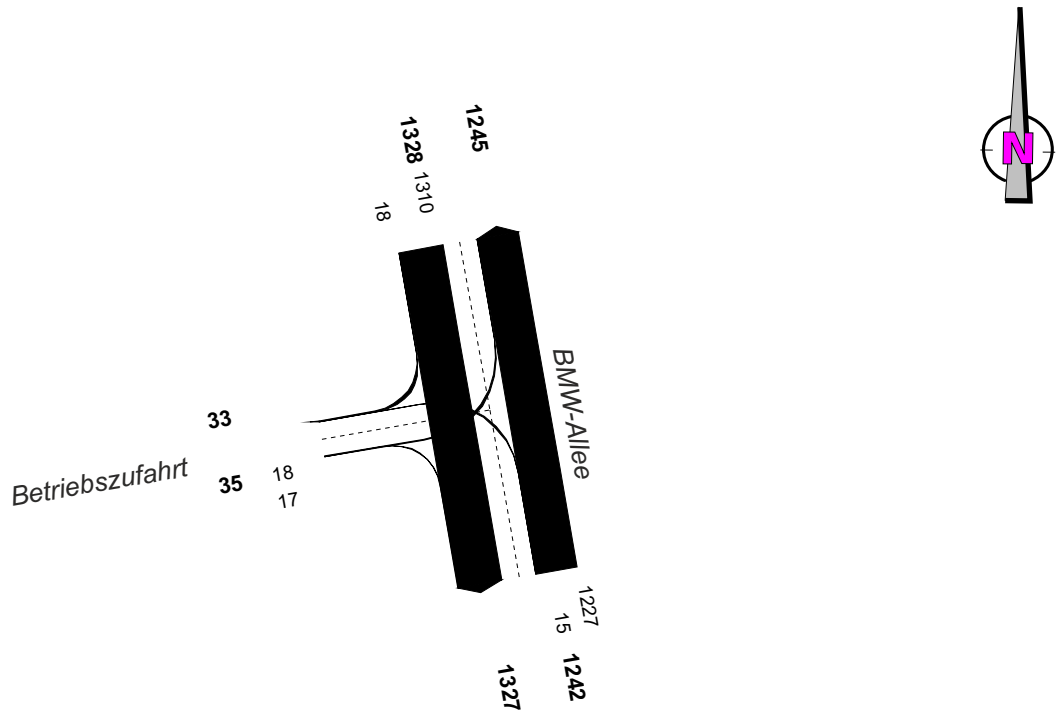
Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





KP A – BMW-Allee/ Betriebszufahrt
Ergebnisse der Verkehrszählung vom 19.03.2025 – 24 Stunden

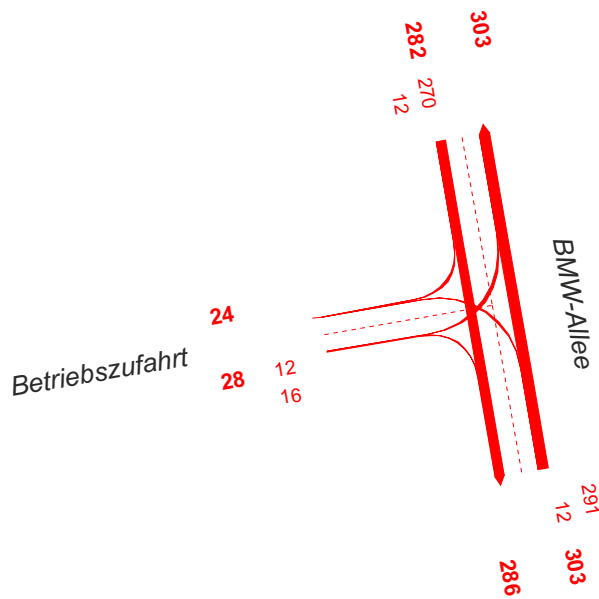
Kfz-Verkehr
24 Stunden



S 2.605 Kfz/ 24 h

Angaben in Kfz/ 24 h

Schwerverkehr
24 Stunden



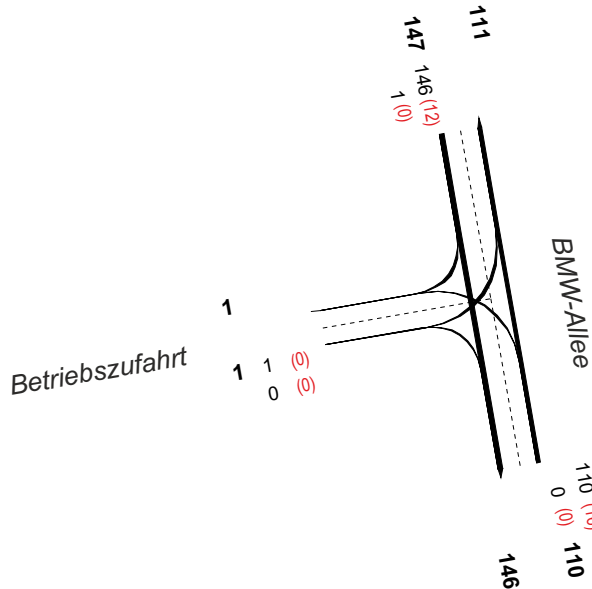
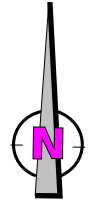
S 613 SV/ 24 h

Angaben in SV/ 24 h



KP A – BMW-Allee/ Betriebszufahrt
Ergebnisse der Verkehrszählung vom 19.03.2025 – Spitzenstunden

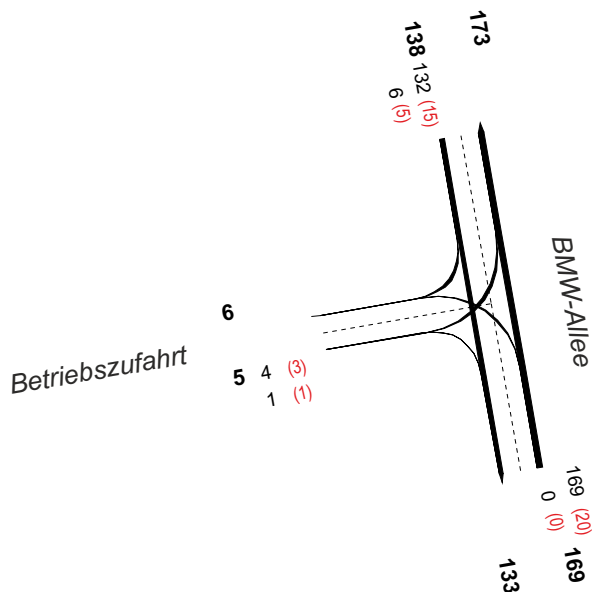
Morgenspitzenstunde
5:30 - 6:30 Uhr



S 258 Kfz/ Sph
S 28 SV/ h

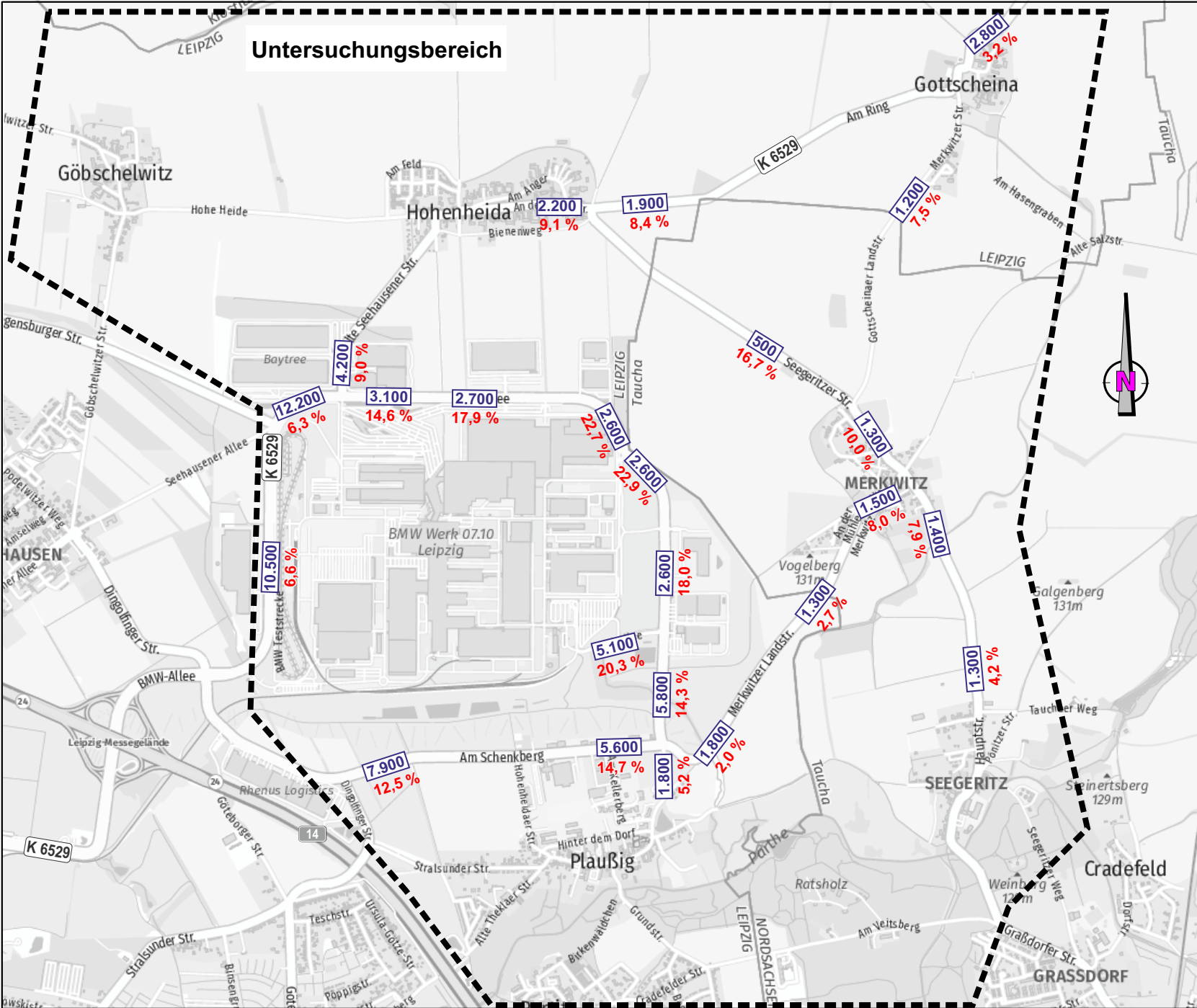
Angaben in Kfz/ Sph
Angaben in SV/ h

Nachmittagsspitzenstunde
14:00 - 15:00 Uhr







S 312 Kfz/ Sph
S 44 SV/ h

Angaben in Kfz/ Sph
Angaben in SV/ h



Verkehrsstärken in der Analyse
(Zählergebnisse gerundet)

2.700 Verkehrsmengen im Querschnitt (Kfz/ 24 h)
10,0 % Schwerverkehrsanteil

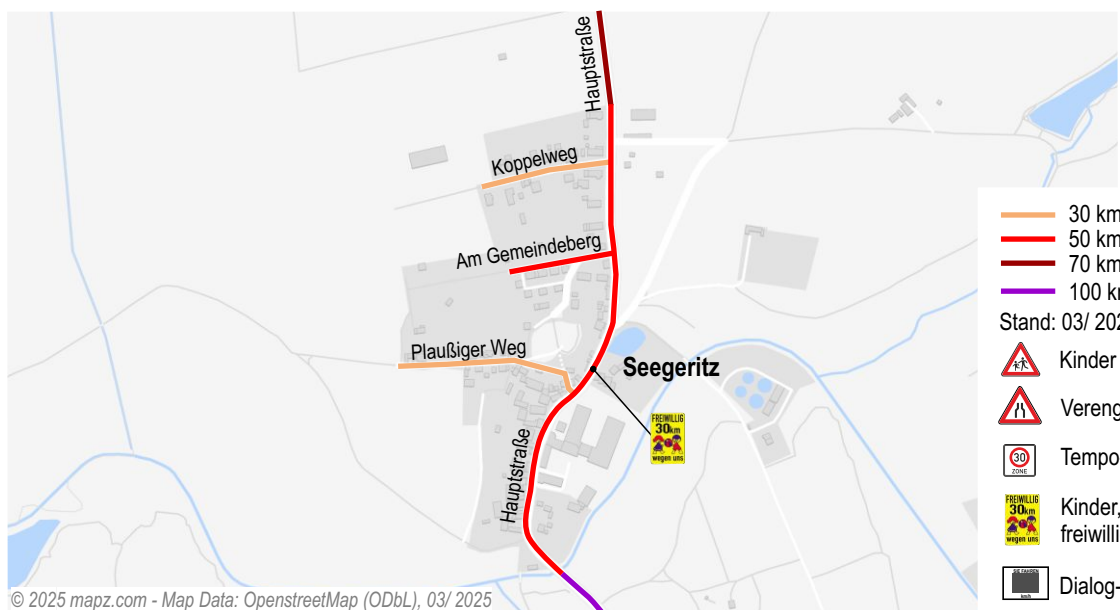
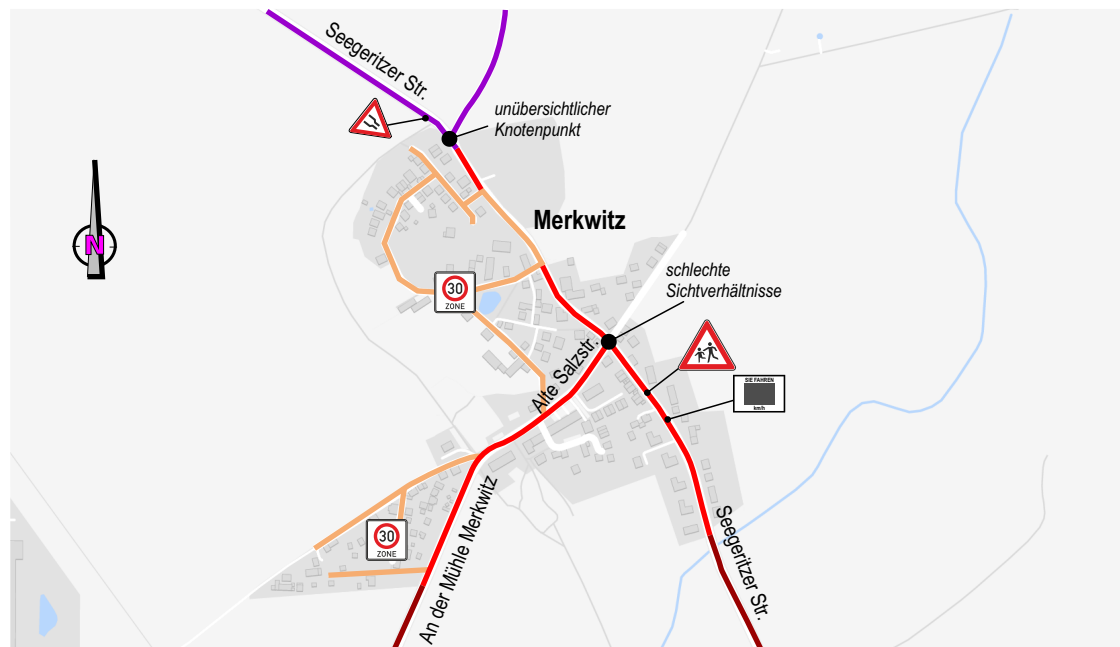
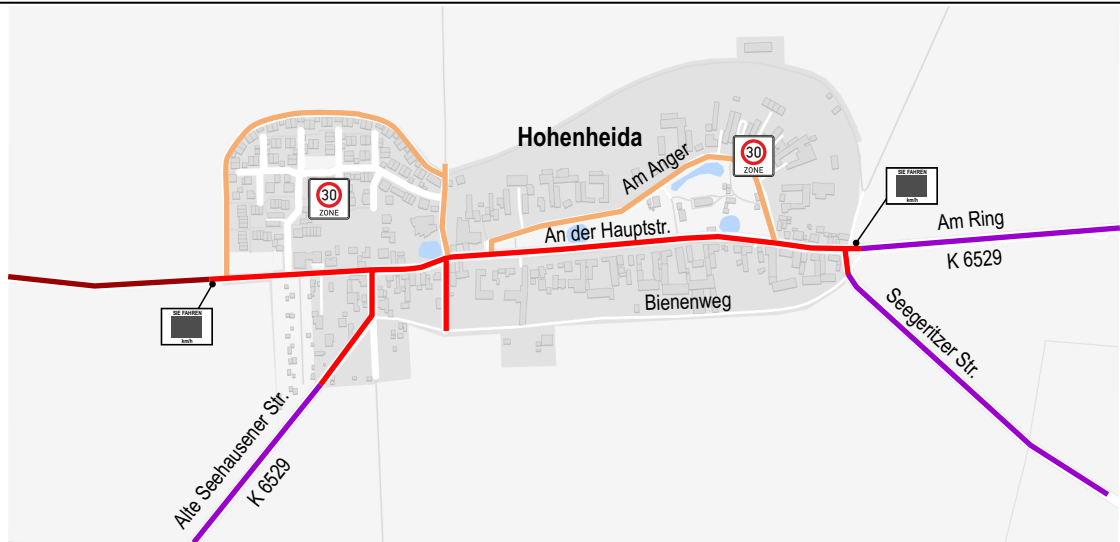
-  Autobahn
-  Kreisstraße
-  Hauptverkehrsstraße
-  sonstige Straße

© 2025 mapz.com - Map Data: OpenstreetMap (ODbL)

Anlage 4



Übersicht Verkehrssituation



- 30 km/h
- 50 km/h
- 70 km/h
- 100 km/h
- Stand: 03/ 2025
- Kinder
- Verengte Fahrbahn
- Tempo-30-Zone
- Kinder, freiwillig 30
- Dialog-Display

© 2025 mapz.com - Map Data: OpenstreetMap (ODbL), 03/ 2025

Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Szenario 0 - ohne Mobilitätskonzept

Brutto-gesamtfläche	Gewerbefläche	Beschäftigte	Arbeitsplatz-dichte	Verkehrserzeugung durch	Anwesen-heitsfaktor	Anzahl Personen	Anzahl Wege/Tag	Anteil MIV an Wegen	Besetzungs-grad	Fahrten pro Tag	Fahrten pro Tag
ha	ha	Anzahl	AP/ ha							exakt	gerundet
90	50	1.250	25	Beschäftigte	0,85	1.063	2,1	85%	1,1	1.466	2.600
				Kunden/ Besucher (0,25 Wege pro Beschäftigtem)						625	
				Wirtschaftsverkehr						500	
										2.591	2.600
										500	
										19%	

Szenario 1 - mit Mobilitätskonzept

Brutto-gesamtfläche	Gewerbefläche	Beschäftigte	Arbeitsplatz-dichte	Verkehrserzeugung durch	Anwesen-heitsfaktor	Anzahl Personen	Anzahl Wege/Tag	Anteil MIV an Wegen	Besetzungs-grad	Fahrten pro Tag	Fahrten pro Tag
ha	ha	Anzahl	AP/ ha							exakt	gerundet
90	50	1.250	25	Beschäftigte	0,85	1.063	2,1	70%	1,5	885	2.000
				Kunden/ Besucher (0,25 Wege pro Beschäftigtem)						625	
				Wirtschaftsverkehr						500	
										2.010	2.000
										500	
										25%	

Qualitätsstufe QSV	Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten	
	Kriterium: mittlere Wartezeit t_w [s]	
	ohne LSA - Vorfahrtregelung	mit LSA
A	<p>Wartezeit ≤ 10</p> <p>Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.</p>	<p>Wartezeit ≤ 20</p> <p>Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.</p>
B	<p>Wartezeit ≤ 20</p> <p>Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.</p>	<p>Wartezeit ≤ 35</p> <p>Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.</p>
C	<p>Wartezeit ≤ 30</p> <p>Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.</p>	<p>Wartezeit ≤ 50</p> <p>Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.</p>
D	<p>Wartezeit ≤ 45</p> <p>Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>	<p>Wartezeit ≤ 70</p> <p>Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.</p>
E	<p>Wartezeit > 45</p> <p>Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.</p>	<p>Wartezeit > 70</p> <p>Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.</p>
F	<p>Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt ($q_i > C_i$)</p> <p>Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.</p>	<p>Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt ($q > C$).</p> <p>Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.</p>

gemäß HBS 2015

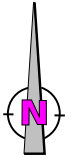
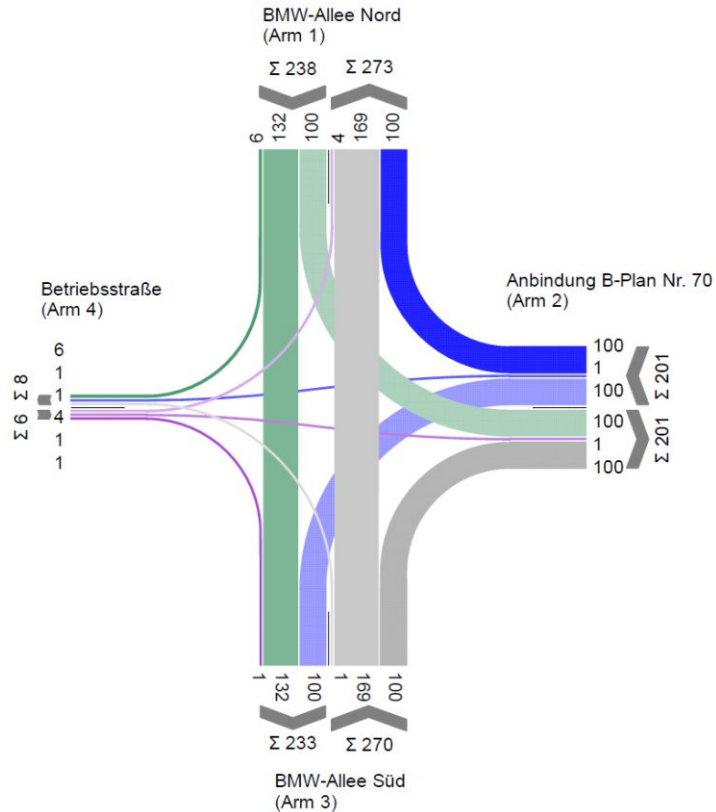


KP A – BMW-Allee/ Betriebsstraße/ Anbindung B-Plan Nr. 70
Bewertung der Leistungsfähigkeit ohne LSA - Mit Fall

Berechnungsgrundlage:

NS2025_Mit Fall

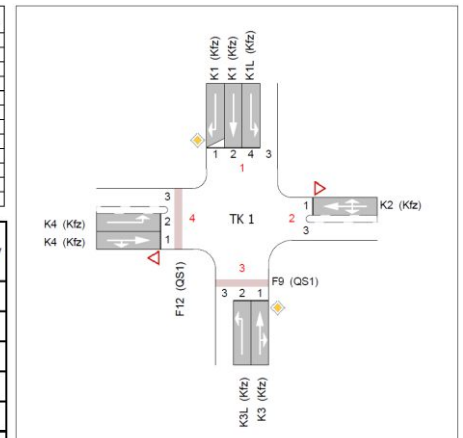
von\nach	1	2	3	4
1		100	132	6
2	100		100	1
3	169	100		1
4	4	1	1	



Berechnungsergebnisse und Verkehrsqualität nach HBS 2015: LISA 6.2.1

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Kreuzung)
Lage des Knotenpunktes : Außerorts
Belastung : NS2025_Mit Fall

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrsstrom
1	C	Vorfahrtsstraße	7 8 9
2	B	Vorfahrt gewährent	4 5 6
3	A	Vorfahrtsstraße	1 2 3
4	D	Vorfahrt gewährent	10 11 12



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	qFz [Fz/h]	qPE [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	CFz [Fz/h]	Xi [-]	R [Fz/h]	N95 [Fz]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 4	1	1,0	1,0	1.035,5	941,5	0,001	940,5	1,0	3,8	A
		3 → 1	2	169,0	186,0	1.800,0	1.636,5	0,103	1.467,5	-	2,5	A
		3 → 2	3	100,0	110,0	1.600,0	1.454,5	0,069	1.354,5	1,0	2,7	A
2	B	2 → 3	4	100,0	110,0	451,0	410,0	0,244	310,0	1,0	11,6	B
		2 → 4	5	1,0	1,0	466,5	424,0	0,002	423,0	1,0	8,5	A
		2 → 1	6	100,0	110,0	818,5	744,0	0,134	644,0	1,0	5,6	A
1	C	1 → 2	7	100,0	110,0	982,0	892,5	0,112	792,5	1,0	4,5	A
		1 → 3	8	132,0	145,0	1.800,0	1.636,5	0,081	1.504,5	-	2,4	A
		1 → 4	9	6,0	6,5	1.157,5	1.052,5	0,006	1.046,5	1,0	3,4	A
4	D	4 → 1	10	4,0	4,5	334,0	303,5	0,013	299,5	1,0	12,0	B
		4 → 2	11	1,0	1,0	433,5	394,0	0,002	393,0	1,0	9,2	A
		4 → 3	12	1,0	1,0	940,5	855,0	0,001	854,0	1,0	4,2	A

Mischströme												
3	A	-	1+2+3	-	-	-	-	-	-	1,0	-	A
2	B	-	4+5+6	201,0	221,0	581,5	528,5	0,380	327,5	2,0	11,0	B
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	1,0	-	A
4	D	-	10+11+12	6,0	6,5	1.800,0	1.662,0	0,004	1.656,0	1,0	2,2	A
Gesamt QSV												B

- qFz : Fahrzeuge
- qPE : Belastung
- CPE, CFz : Kapazität
- xi : Auslastungsgrad
- R : Kapazitätsreserve
- N95, N99 : Staulänge
- tw : Mittlere Wartezeit



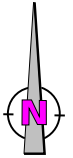
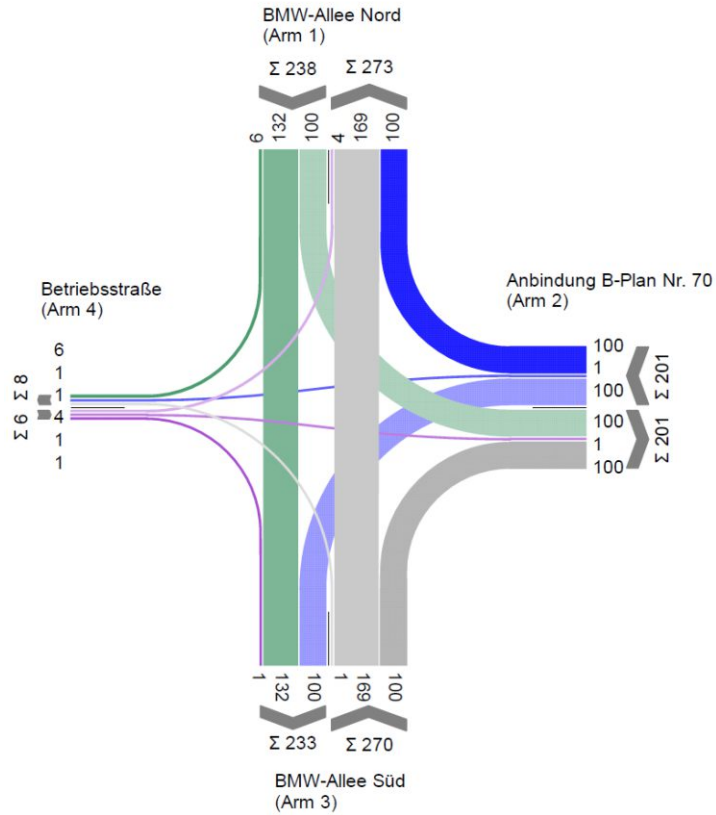


KP A – BMW-Allee/ Betriebsstraße/ Anbindung B-Plan Nr. 70
Bewertung der Leistungsfähigkeit mit LSA - Mit Fall

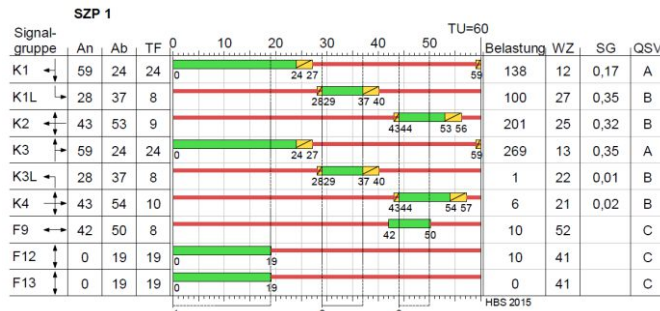
Berechnungsgrundlage:

NS2025_Mit Fall

von\nach	1	2	3	4
1		100	132	6
2	100		100	1
3	169	100		1
4	4	1	1	



Berechnungsergebnisse und Verkehrsqualität nach HBS 2015: LISA 6.2.1

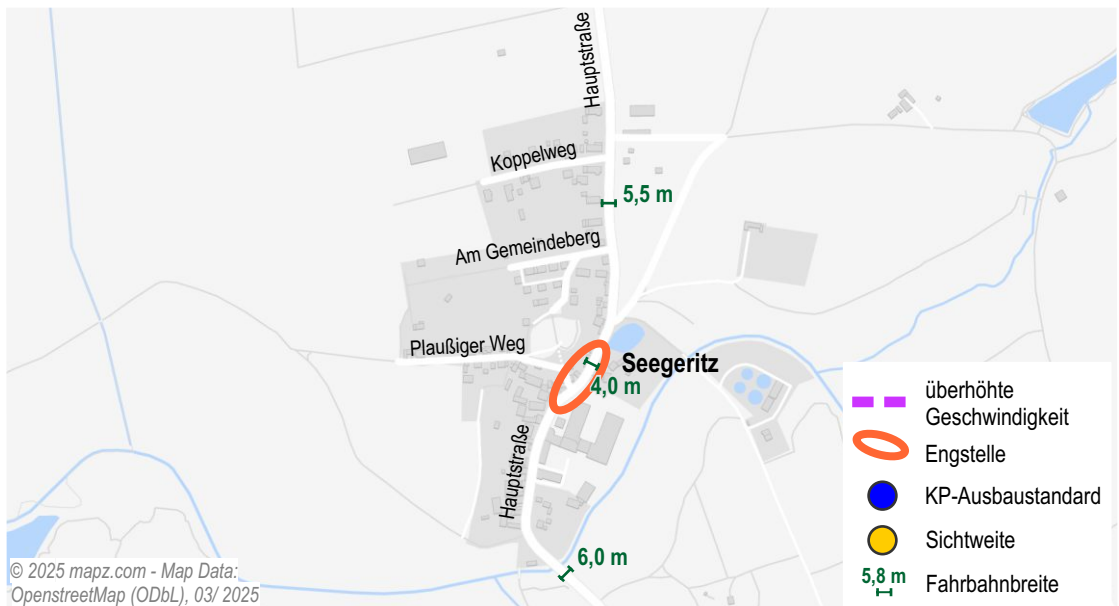
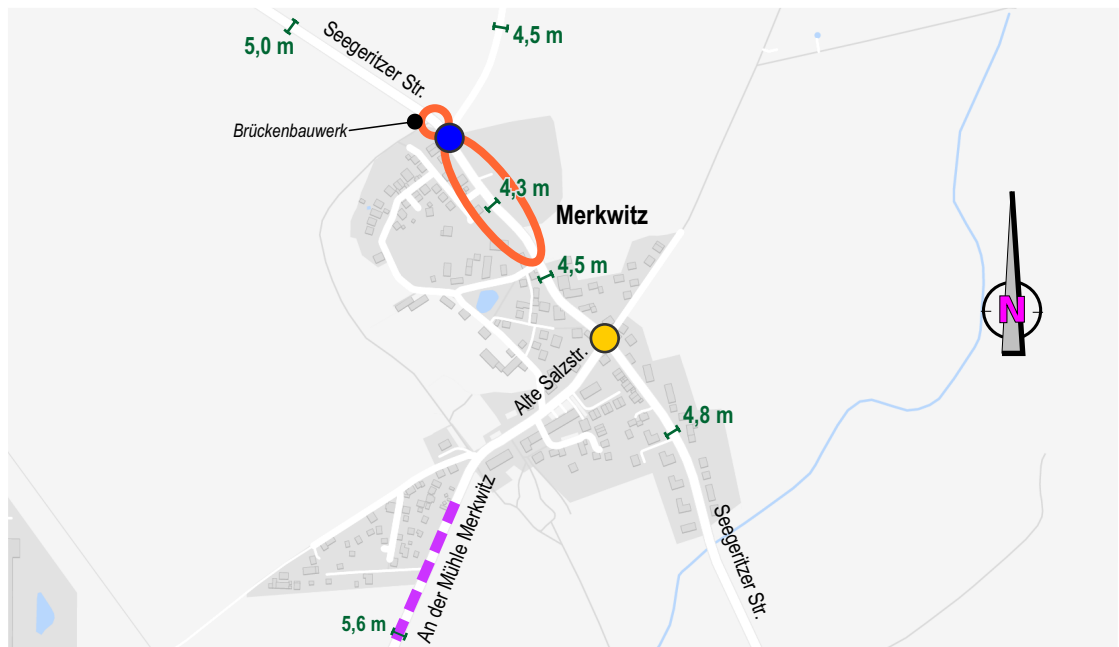
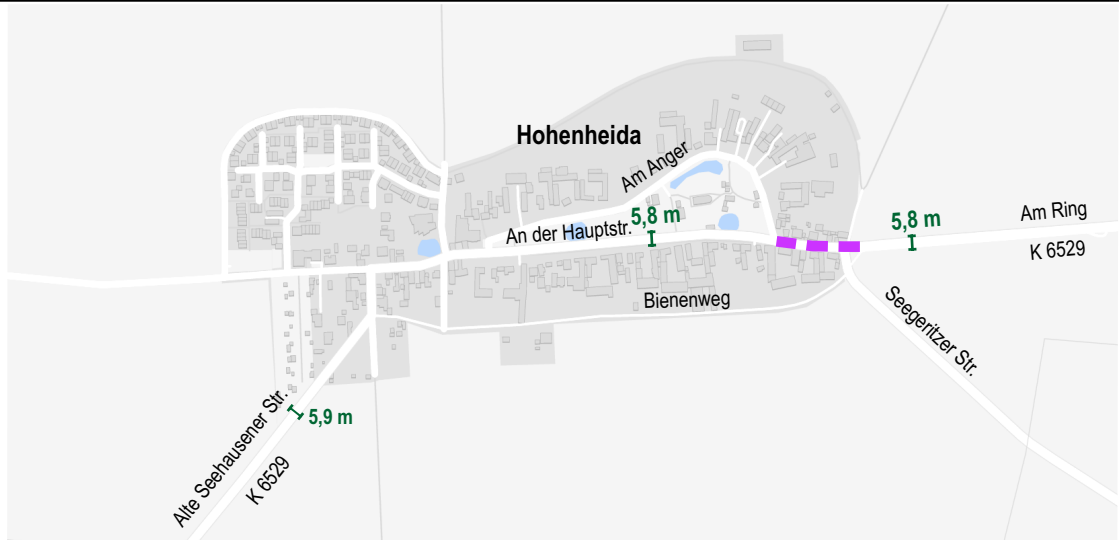


MIV - SZP 1 (TU=60) - NS2025_Mit Fall

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,90>nk}	nc [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,90} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	↙	K1	24	25	36	0,417	6	0,100	3,150	1143	-	8	477	0,013	10,305	0,007	0,066	0,428	4,494	A				
	2	↓	K1	24	25	36	0,417	132	2,200	1,984	1815	-	13	757	0,174	11,555	0,118	1,501	3,230	21,357	A				
	4	↘	K1L	8	9	52	0,150	100	1,667	1,881	1914	-	5	287	0,348	26,732	0,308	1,803	3,697	23,180	B				
2	1	↖	K2	9	10	51	0,167	101	1,683	1,896	1898	-	5	317	0,319	25,043	0,269	1,750	3,616	22,672	B				
	2	↙	K2	9	10	51	0,167	100	1,667	1,881	1914	-	5	320	0,313	24,901	0,261	1,726	3,580	22,447	B	IA = 30 m			
3	2	↖	K3L	8	9	52	0,150	1	0,017	3,420	1053	-	3	158	0,006	21,763	0,003	0,017	0,201	2,291	B				
	1	↗	K3	24	25	36	0,417	269	4,483	1,951	1845	-	13	769	0,350	13,400	0,312	3,372	5,963	39,606	A				
4	2	↗	K4	10	11	50	0,183	4	0,067	3,015	1194	-	3	179	0,022	21,988	0,012	0,069	0,440	4,422	B				
	1	↘	K4	10	11	50	0,183	2	0,033	3,420	1053	-	3	193	0,010	20,173	0,006	0,033	0,289	3,295	B				
Knotenpunktssummen:								715						3457											
Gewichtete Mittelwerte:															0,302	18,230									
TU = 60 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									



Übersicht Defizite



© 2025 mapz.com - Map Data:
OpenstreetMap (ODbL), 03/ 2025

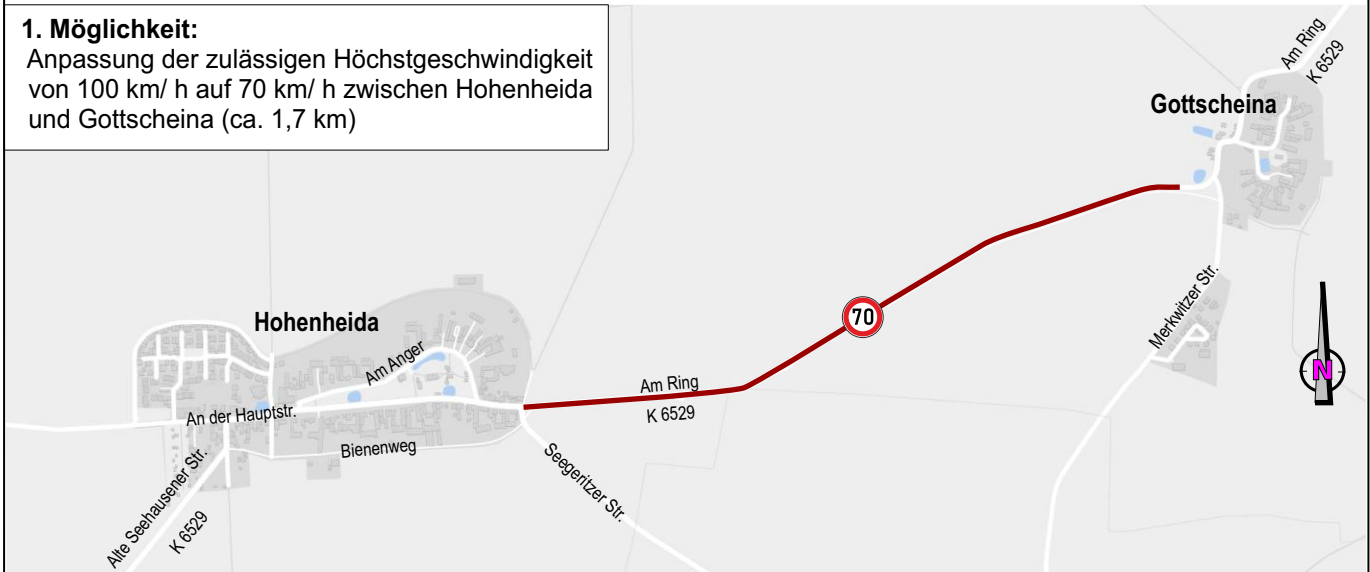


Maßnahmen - Empfehlungen Hohenheida

Ziel: Geschwindigkeitsreduzierung im KP-Bereich K 6529/ Seegeritzer Straße

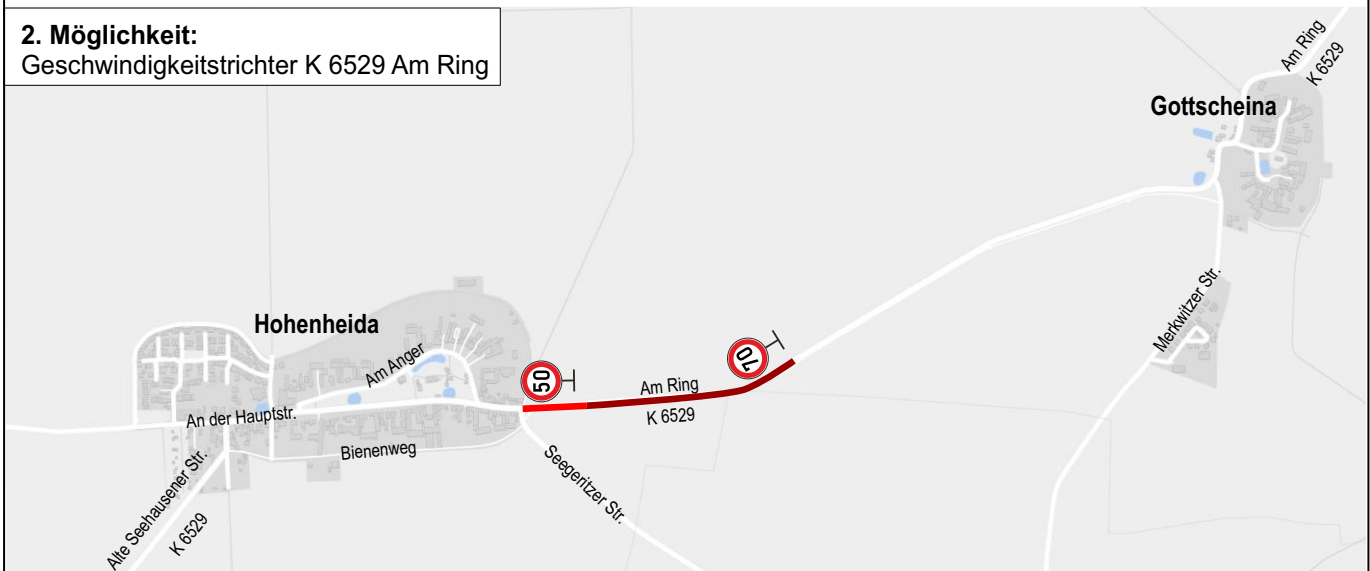
1. Möglichkeit:

Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/ h auf 70 km/ h zwischen Hohenheida und Gottscheina (ca. 1,7 km)



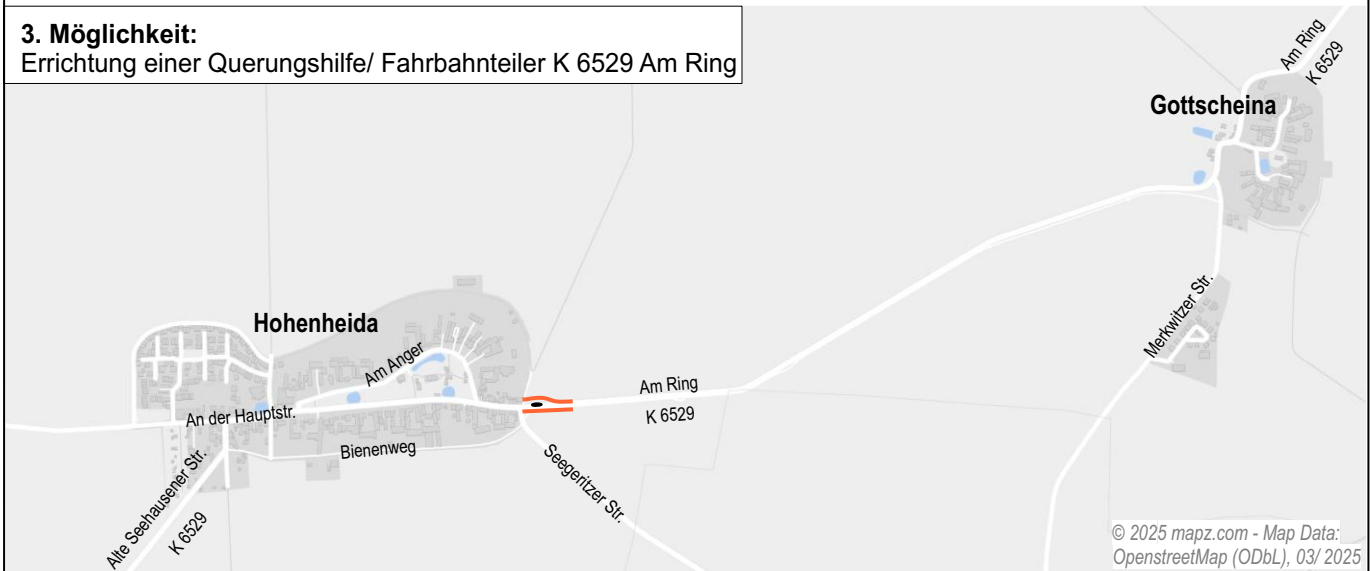
2. Möglichkeit:

Geschwindigkeitstrichter K 6529 Am Ring

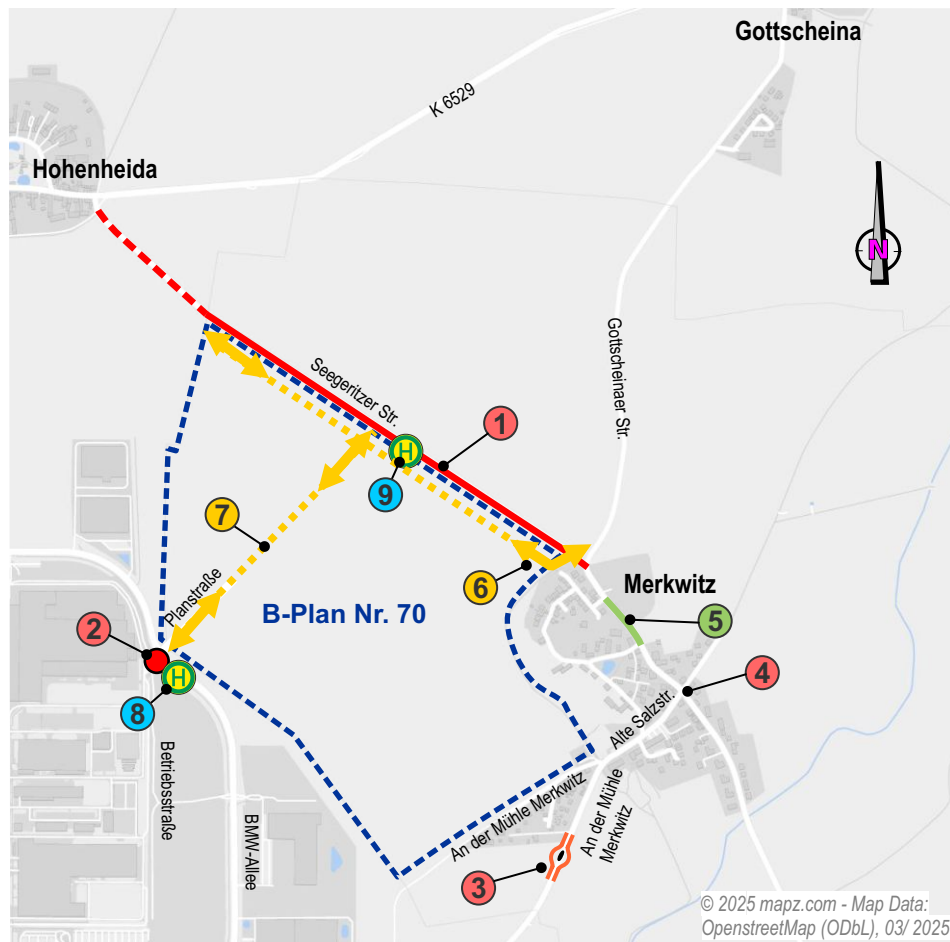


3. Möglichkeit:

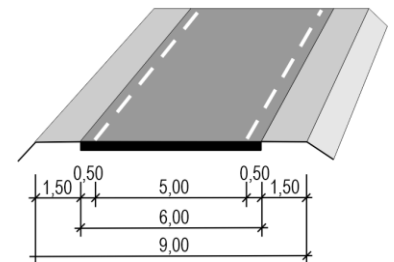
Errichtung einer Querungshilfe/ Fahrbahnteiler K 6529 Am Ring



© 2025 mapz.com - Map Data:
OpenstreetMap (ODbL), 03/ 2025

Maßnahmen - Empfehlungen
Merkwitz

- ① Ausbau der Seegeritzer Str. im Rahmen des B-Plan Nr. 70 im RQ 9
- ② Ausbau des Knotenpunktes BMW-Allee/ Betriebsstraße/ Planstraße
- ③ Errichtung einer Querungshilfe An der Mühle Merkwitz
- ④ Änderung der Vorfahrtsregelung am KP Seegeritzer Straße/
Alte Salzstraße in Rechts-vor-Links (Beschilderung und
Markierung anpassen),
Alternativ: Errichtung eines Verkehrsspiegels
- ⑤ Errichtung eines einseitigen Gehweges an der Seegeritzer Straße zwischen Am Ring und
Thomas-Müntzer-Weg (Länge ca. 150 m, Breite 2,50 m)
- ⑥ Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges
- ⑦ Errichtung einer Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer mit Anschluss an die BMW-Allee und
Seegeritzer Straße
- ⑧ Errichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle „Gewerbegebiet Merkwitz Süd“
- ⑨ Errichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle „Gewerbegebiet Merkwitz Nord“



RQ 9 (Abmessungen in [m])



Knotenpunktausbildung Zufahrt BMW-Allee/ B-Plan Nr. 70 Lageplan

Zeichenerklärung

	Fahrbahn
	Fahrbahnteiler
	Bankett
	Straßennebenflächen
	gemeinsamer Geh- und Radweg
	Bestandsbaum / Baumfällung



Maßstab 1 : 500

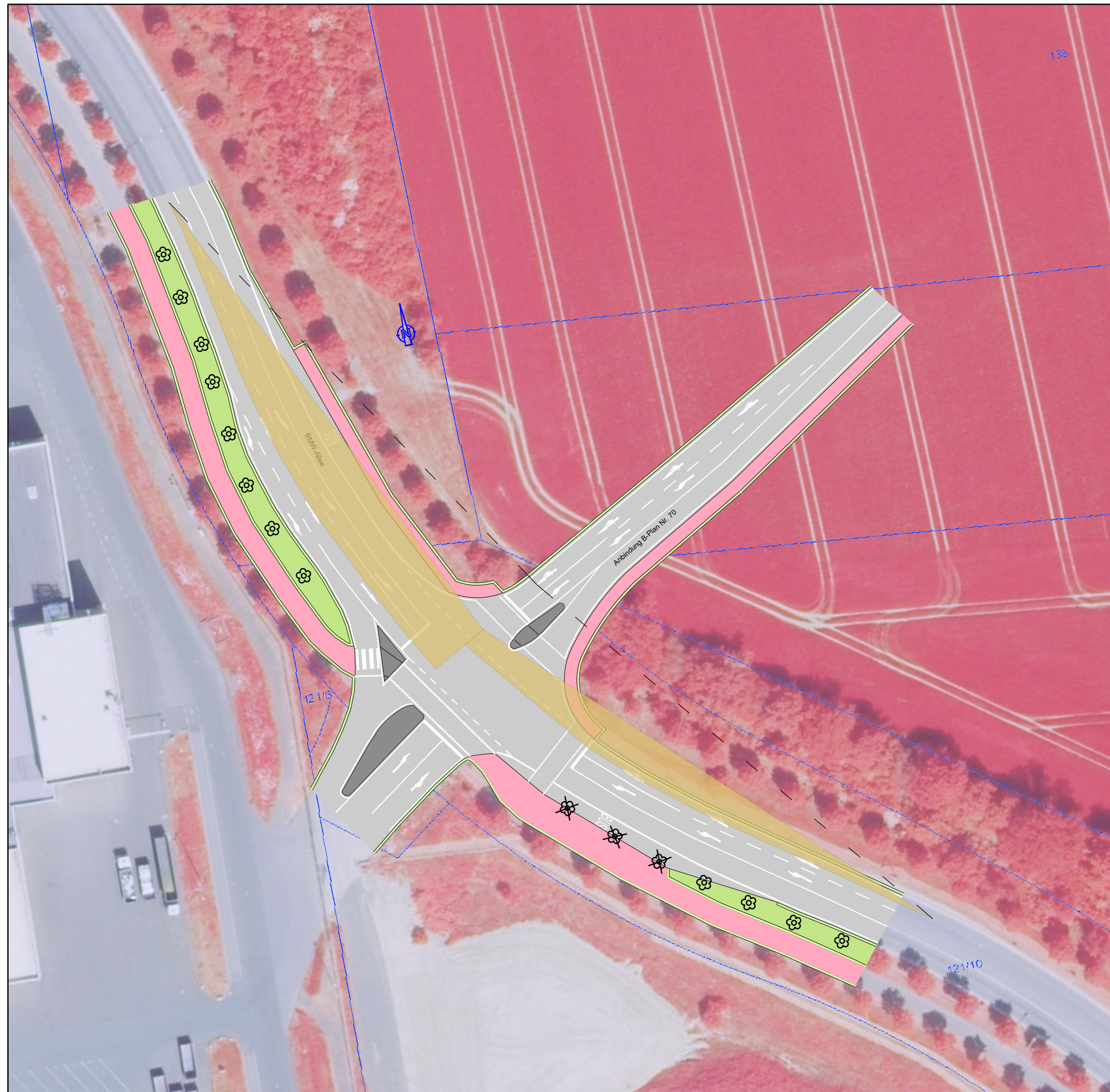
Anlage 11



Knotenpunktausbildung Zufahrt
BMW-Allee/ B-Plan Nr. 70
Sichtfelder

Zeichenerklärung








	Fahrbahn
	Fahrbahnteiler
	Bankett
	Straßennebenflächen
	gemeinsamer Geh- und Radweg
	Bestandsbaum / Baumfällung
	Annäherungssicht
	Anfahrtsicht



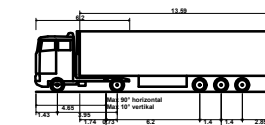


**Knotenpunktausbildung Zufahrt
BMW-Allee/ B-Plan Nr. 70
Schleppkurven
Rechtsabbieger und
Rechtseinbieger zum B-Plan**

Zeichenerklärung

-  Fahrbahn
-  Fahrbahnleiter
-  Bankett
-  Straßennebenflächen
-  gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Bestandsbaum
-  Baumfällung

Bemessungsfahrzeug



Sattelzug	16,500m
Gesamtlänge	2,550m
Gesamtbreite	4,000m
Höhe der gesamten Karosserie	0,340m
Min. Bodenabstand der Karosserie	2,550m
Spurbreite	4,000m
Anschlag-zu-Anschlag-Zeit	7,620m
Wiederkehrende Wandl. zu Wandl.	

Maßstab 1 : 500

Anlage 13.1



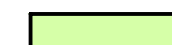



Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



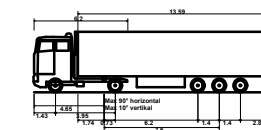


**Knotenpunktausbildung Zufahrt
BMW-Allee/ B-Plan Nr. 70
Schleppkurven
Linksabbieger und Linkseinbieger**

Zeichenerklärung

-  Fahrbahn
-  Fahrbahnleiter
-  Bankett
-  Straßennebenflächen
-  gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Bestandsbaum / Baumfällung

Bemessungsfahrzeug



Sattelzug	16.500m
Gesamtlänge	2.500m
Höhe der gesamten Karosserie	4.500m
Min. Bodenabstand der Karosserie	0.340m
Spurbreite	2.550m
Anschlag-zu-Anschlag-Zeit	4.00s
Wendertaktzeit Wandel zu Wandel	7.00s

Maßstab 1 : 500

Anlage 13.2

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

