

Bushaltstellen Rückmarsdorf, Einkaufspassage in der Miltitzer Straße, OT Burghausen-Rückmarsdorf

- Voruntersuchung -



Leipzig, am 24.02.2026

Ausfertigung: 1

**Bushaltstellen Rückmarsdorf,
Einkaufspassage
in der Miltitzer Straße,
OT Burghausen-Rückmarsdorf**

- Voruntersuchung -

Auftraggeber: Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Wasser und Boden GmbH - GS Leipzig
04103 Leipzig, Chopinstr. 4

AG-Auftragsnummer: 2200004441

IWB-Projektnummer: 25164

Bearbeiter: Sebastian Quentin

Leipzig, den 24.02.2026

Georg Kritzner
Geschäftsführer

Andreas Neumann
interner Prüfvermerk

Erläuterungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1	Darstellung des Vorhabens.....	2
1.1	Planerische Beschreibung	2
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	3
1.3	Streckengestaltung	3
2	Begründung des Vorhabens	6
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	6
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	6
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	6
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	6
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	6
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	6
3	Varianten und Variantenvergleich	7
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	7
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	7
3.2.1	Variantenübersicht	7
3.2.2	Variante 1	7
3.2.3	Variante 2a und 2b	8
3.3	Variantenvergleich	10
3.3.1	Raumstrukturelle Wirkungen	10
3.3.2	Verkehrliche Beurteilung.....	10
3.3.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	10
3.3.4	Umweltverträglichkeit.....	10
3.3.5	Wirtschaftlichkeit.....	10
4	Gewählte Linie.....	11

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Voruntersuchung beinhaltet den Ausbau der Bushaltstellen Rückmarsdorf, Einkaufspassage in der Miltitzer Straße in Leipzig, OT Burghausen-Rückmarsdorf. Die Bushaltstellen befinden sich am westlichen und östlichen Fahrbahnrand der Miltitzer Straße, in Fahrtrichtung betrachtet jeweils hinter dem Knotenpunkt Miltitzer Straße/ Eschenweg/ Am Osthang.

Die Haltestellen werden von der Linie 62 (Richtung Lausen und Richtung Böhlitz-Ehrenberg) angefahren und sollen im Zuge des „Liniennetz der Zukunft“ zusätzlich durch die Linie 67 (Richtung Markranstädt und Richtung Lindenau) angefahren werden.

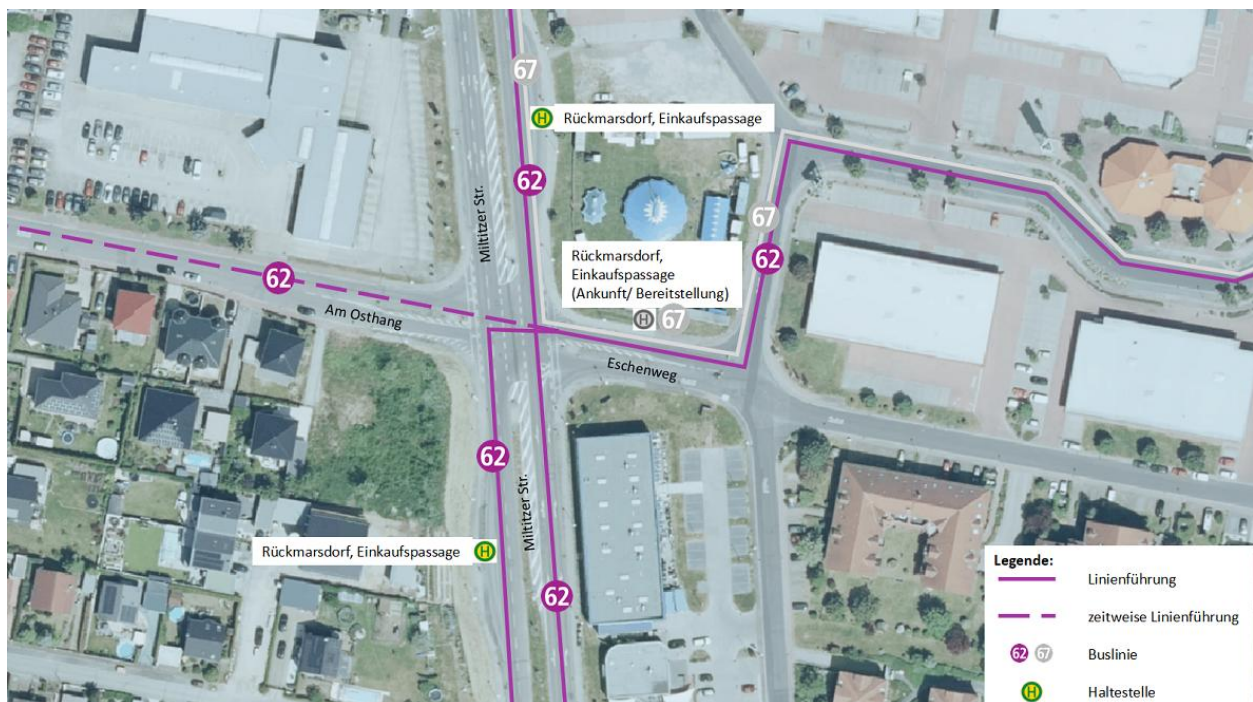


Abbildung 1: Skizze des zukünftigen Linienweges der Linien 62 und 67.

Im Zuge der Voruntersuchung wurden drei Varianten untersucht:

Variante 1: Ausbau der Haltestellen mit Busbucht in Bestandslage

Variante 2a: Ausbau der Haltestellen am Fahrbahnrand und Rückbau der Busbuchten.
Jeweils rechte Fahrspur als Busspur markieren.

Variante 2b: Analog zu Variante 2a, jedoch ohne extra Busspur in südliche Richtung
Die Bushaltstellen werden regelgerecht sowie barrierefrei ausgebaut.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Stadt Leipzig.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Bushaltestellen

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um einen Ausbau der Haltestellen mit Busbuchten (Variante 1) bzw. am Fahrbahnrand (Variante 2). Die Bushaltestellen befinden sich am westlichen und östlichen Fahrbahnrand der Miltitzer Straße, in Fahrtrichtung betrachtet jeweils hinter dem Knotenpunkt Miltitzer Straße/ Eschenweg/ Am Osthang.

Die Bushaltestellen werden mit einer Borderhöhung auf +18 cm auf einer Länge von 18 m zzgl. beidseitigen Übergangsteinen mit einer Länge von je 3 m errichtet.

Im Eschenweg entsteht am nördlichen Fahrbahnrand vor dem Knotenpunkt eine neue Haltestelle „Eschenweg“. Diese ist nicht Bestandteil dieser Planung.

Fahrbahn

Die Miltitzer Straße (K 6562) ist eine anbaufreie Hauptverkehrsstraße, welche die Stadtteile Burghausen, Rückmarsdorf und Grünau verbindet.

Die Miltitzer Straße weist im Untersuchungsgebiet eine Gesamtbreite von ca. 24 m auf. Diese setzt sich zusammen aus zwei Richtungsfahrbahnen mit jeweils zwei Fahrspuren, einem begrünten Mittelstreifen und einer Sperrfläche sowie beidseitigen Gehwegen.

Die Breite des Mittelstreifens, der im Bereich des Knotenpunktes auch als Querungshilfe (Mittelinsel) dient, wird abhängig der Variante für die geplanten Querungsmöglichkeiten angepasst, da die Mittelinsel aktuell unter 2,50 m Breite vorweist.

Gehweg

An den beiden äußeren Fahrbahnrändern verlaufen straßenbegleitende, gemeinsame Geh- und Radwege mit einer Breite von ca. 3,00 m. Im Wartebereich weiten sich diese auf bis zu 4,60 m auf.

Die Gehwegbreiten bleiben nach Möglichkeit unverändert.

Wartefläche

Die Breiten der geplanten Warteflächen entsprechen der Breite der Gehwege, jedoch mindestens 2,50 m.

Haltestellenschilder und Fahrgastunterstände werden in den Varianten abhängig der Randbedingungen eingeordnet.

1.3 Streckengestaltung

entfällt



Abbildung 2: Standort der östlichen Haltestelle Einkaufspassage (Blickrichtung Norden) - Variante 1 und 2



Abbildung 3: Standort der westlichen Haltestelle Einkaufspassage (Blickrichtung Süden) - Variante 1 und 2

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Der Ausbau der Bushaltestellen wird erforderlich, da diese nicht barrierefrei und regelgerecht ausgebaut sind.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß den Kriterien des UVPG besteht für das Vorhaben keine UVP-Pflicht.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan) entfällt

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

Raumordnerische Entwicklungsziele werden mit der Maßnahme nicht verfolgt.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

In Variante 1 werden bis zu 40 m² Fläche neu versiegelt.

In Variante 2 werden 290 m² entsiegelt. Zusätzlich sind ca. 5 Baumneupflanzungen möglich.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses entfällt

3 Varianten und Variantenvergleich

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Untersuchungsabschnitt befindet sich in der Miltitzer Straße, OT Burghausen-Rückmarsdorf. An den Fahrbahnrandern befinden sich Mehrfamilienhäuser. Nördlich des Knotenpunktes Miltitzer Straße/ Friesenstraße befinden sich beidseitig Stellflächen und Baumscheiben.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variantenübersicht

Variante 1: Ausbau der Haltestellen mit Busbucht in Bestandslage

Variante 2a: Ausbau der Haltestellen am Fahrbahnrand und Rückbau der Busbuchten.
Jeweils rechte Fahrspur als Busspur markieren.

Variante 2b: Analog zu Variante 2a, jedoch ohne extra Busspur in südliche Richtung
Die Bushaltestellen werden regelgerecht sowie barrierefrei ausgebaut.

3.2.2 Variante 1

Bushaltestellen

Die Bushaltestellen werden in Bestandslage als Haltestellen mit Busbucht in der Miltitzer Straße geplant. Die Breite der Warteflächen entsprechen der Bestandsbreite (ca.4,50 m). Die Busbuchten werden gemäß RAST 06 sowie der Schleppkurvenberechnung für den Halt von 18 m langen Gelenkbussen angepasst und erweitert.

Der Busbord wird mit einer Bordhöhe von +18 cm auf einer Länge von 18 m geplant zzgl. beidseitig 3 m Übergangsteinen. Die Warteflächen werden in Betonpflaster hergestellt.

Die Haltestellenschilder werden mittig der Wartefläche angeordnet. Um für den Radverkehr kein Sicherheitsrisiko darzustellen, werden die Schilder an der Hinterkante der Wartefläche aufgestellt. An diesen soll jeweils ein Abfallbehälter aus Kunststoff montiert werden.

Fahrbahn

Die Fahrbahn der beiden Busbuchten wird jeweils auf einer Breite von 3,00 m mit einer halbstarren Deckschicht ausgebaut.

Die Breite der Richtungsfahrbahn beträgt im Bereich der Haltestellen jeweils ca. 6,50 m. Diese Breite bleibt unverändert. Für die Aufweitung der südlichen Mittelinsel auf 2,50 m wird die Fahrbahn in nördliche Richtung vor dem Knotenpunkt um ca. 0,50 m eingeeengt. Für die Aufweitung der östlichen Mittelinsel im Eschenweg auf 2,50 m wird die Fahrbahn

in Richtung Knotenpunkt um ca. 0,5 m auf 3,25 m eingeengt. Die Fahrbahnrand- und Sperrflächenmarkierungen im Eschenweg müssen entsprechend angepasst werden.

Führung der Fußgänger und Querung

Die Fußgänger und Radfahrer werden über die beidseitig der Fahrbahn verlaufenden, gemeinsamen Geh- und Radwege zu den Warteflächen geführt. Diese sind ca. 3,00 m breit. Durch die Aufweitungen der Busbuchten verschieben sich die Trassen der Wege. Dadurch wird an der südlichen Haltestelle in den vorhandenen Damm eingeschnitten.

Zur Stabilisierung des Dammes werden Stützwinkel vorgesehen.

Für die Herstellung der Gehwege und Warteflächen ist Grunderwerb zu tätigen.

Die vorhandenen Querungen über die Miltitzer Straße und den Eschenweg werden barrierefrei ausgebaut. Dafür werden die Mittelinseln südlich und östlich des Knotenpunktes auf eine Breite von 2,50 m vergrößert und die Fahrbahnen entsprechend verengt.

Entwässerung

Die im Bereich zwischen Fahrbahn und Busbucht befindlichen Straßenabläufe werden abgebrochen und durch die Seitenabläufe SA1 bis SA4 an neuen Standorten ersetzt.

Fahrgastunterstand

Für beide Haltestellen sind FGU vorgesehen. Für die südliche Haltestelle kann der bereits vorhandene FGU umgesetzt werden.

Ausstattung

Die vorhandenen Fahrradanklehnbügel an der nördlichen Haltestelle werden zurückgebaut. Es sollen an beiden Haltepunkten jeweils drei neue Fahrradanklehnbügel vorgesehen werden.

3.2.3 Variante 2a und 2b

Bushaltstellen

Die Bushaltstellen werden in Bestandslage als Haltestellen am Fahrbahnrand in der Miltitzer Straße geplant. Die Busbuchten entfallen und der Bordverlauf wird entsprechend begradigt. Die Haltestellen werden mit einer Breite von 3,00 m hergestellt. Im Bereich der FGU und Fahrradanklehnbügel erhöht sich die Breite auf 4,50 m. Der Busbord wird mit einer Bordhöhe von +18 cm auf einer Länge von 18 m geplant zzgl. beidseitig 3 m Übergangsteinen.

Aufgrund der FGU und der Fahrradanhängerbügel werden die Haltestellenschilder im hinteren Bereich der Haltestelle angeordnet. Um für den Radverkehr kein Sicherheitsrisiko darzustellen, werden die Schilder an der Hinterkante der Wartefläche aufgestellt. An diesen Schildern soll jeweils ein Abfallbehälter aus Kunststoff montiert werden.

Fahrbahn

Vor den Haltestellen wird die Fahrbahn jeweils auf einer Länge von 24 m und einer Breite von 3 m mit einer halbstarren Deckschicht ausgebaut.

Die Breite der westlichen Richtungsfahrbahn beträgt ca. 6,50 m. Diese bleibt unverändert. Die östliche Richtungsfahrbahn wird für die Aufweitung der nördlichen Mittelinsel in östliche Richtung um ca. 0,50 m eingeengt. Es verbleiben zwei Fahrspuren von 3,25 m und 3,50 m (Busspur).

Die Fahrbahn der Straße Am Osthang in Richtung Knotenpunkt wird um ca. 0,50 m eingeengt.

Hauptvariante 2a:

Die Fahrbahnmarkierungen werden beidseitig angepasst.

Die rechte Fahrspur vor den Haltestellen wird zu einer Busspur markiert mit einer Breite von 3,50 m. Die linke Fahrspur behält eine Restbreite von mind. 3,00 m. Jeweils hinter den Haltestellen werden beide Spuren wieder für alle Verkehrsteilnehmer freigegeben.

Untervariante 2b:

Die Untervariante 2b ist baulich identisch zur Variante 2a. Hier entfällt jedoch die separate Busspur in südliche Richtung, da aufgrund des vorhandenen Verkehrsaufkommens kein großer Rückstau bei einem haltenden Bus zu erwarten ist.

Führung der Fußgänger und Querung

Die Fußgänger und Radfahrer werden über die beidseitig der Fahrbahn verlaufenden, gemeinsamen Geh- und Radwege zu den Warteflächen geführt. Die Wege werden entsprechend dem Rückbau der Busbuchten an die Fahrbahn verlegt und sind 3,00 m breit. Die Fläche der alten Wartefläche/ des alten Weges werden entsiegelt.

Die vorhandenen Querungen über die Miltitzer Straße und der Straße Am Osthang werden barrierefrei ausgebaut. Dafür werden die Mittelinseln nördlich und westlich des Knotenpunktes auf eine Breite von 2,50 m vergrößert und die Fahrbahnen entsprechend verengt. Um eine potenzielle Reaktivierung des aus Norden kommenden Linksabbiegestreifens nicht zu gefährden, erfolgt die Aufweitung der Mittelinsel in östliche Richtung.

Entwässerung

Die im Bereich der Haltestellen befindlichen Straßenabläufe werden abgebrochen und durch Seitenabläufe SA1 und SA3 an neuen Standorten ersetzt.

Fahrgastunterstand

Für beide Haltestellen sind FGU vorgesehen. Für die südliche Haltestelle kann der bereits vorhandene FGU umgesetzt werden.

Ausstattung

Die vorhandenen Fahrradanhängerbügel an der nördlichen Haltestelle werden zurückgebaut. An beiden Haltepunkten sind jeweils vier neue Fahrradanhängerbügel vorgesehen.

3.3 Variantenvergleich

3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen entfällt

3.3.2 Verkehrliche Beurteilung

Durch den Wegfall der Busbuchten und der Markierung von Busspuren in Variante 2 kann es zu einer Stauung des Verkehrs kommen.

3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Flächenbilanz

Beanspruchter Flächenbedarf je Variante:

Variante 1: ca. 910 m²

Variante 2: ca. 1.160 m² (inkl. 290 m² Entsiegelung/ neue Grünfläche)

3.3.4 Umweltverträglichkeit

Eine Erhöhung der Belastung für die Anwohner im Hinblick auf Lärm und Schadstoffe kann ausgeschlossen werden, da es sich um den Ausbau vorhandener Haltestellen handelt. Das Vorhaben unterliegt nicht der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung.

3.3.5 Wirtschaftlichkeit

Ergebnis der Kostenschätzung (Details siehe Unterlage 13)

Variante 1: Baukosten ca. 227,1 T Euro (netto)

Variante 2: Baukosten ca. 244,0 T Euro (netto)

4 Gewählte Linie

Entscheidungsrelevante Merkmale	Variante 1 Ausbau Busbucht	Variante 2a Rückbau Busbucht
Flächenbedarf	910 m ²	1.160 m ²
Ver- und Entsiegelung	40 m ² Neuversiegelung-	290 m ² Entsiegelung, 5 Stück Baumpflanzungen
Ausstattung	6 x Fahrradanelehnbügel	8 x Fahrradanelehnbügel
Sicherheitsaspekt	Busse halten in Busbucht, fließender Verkehr wird nicht beeinträchtigt.	Durch Anlage von Busspur Einengung des MIV auf eine Fahrspur.
Grunderwerb (gemäß Bodenrichtwert)	Ca.35 m ² : 10.500 €	-
Baukosten (netto)	227.117 €	244.027 €

Da die Untervariante 2b sich lediglich im Umfang der Markierung der westlichen Richtungsfahrbahn von der Hauptvariante 2a unterscheidet, ist diese im Variantenvergleich nicht explizit aufgeführt.

Zusammenfassung

In allen Varianten erfolgt der Ausbau der Haltestellen regelgerecht und barrierefrei.

Variante 2 weist den höheren Flächenbedarf auf. Auch sind die Baukosten hier höher als bei Variante 1. Durch den Rückbau der Busbuchten kommt es in Variante 2 zu einer Entsiegelung von ca. 290 m², während in Variante 1 ca. 40 m² Fläche neu versiegelt werden. Durch den Wegfall der Busbuchten sowie der Einrichtung von Busspuren in Variante 2, steht dem MIV nur eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung. Dies kann zum Rückstau führen. In Untervariante 2b wird in südliche Richtung auf eine separate Busspur verzichtet. Hier kann es hinter einem haltenden Bus zum Rückstau kommen.

Variante 2 sollte bevorzugt werden, da ein Wegfall der Busbuchten und die Markierung von Busspuren bei der aktuellen Verkehrssituation vertretbar sind. In südliche Richtung werden beide Fahrspuren hinter der Haltestelle zu einer Fahrspur zusammengeführt. Aus Süden kommend in nördliche Richtung gibt es aktuell nur eine Richtungsfahrspur. Zwischen der Haltestelle und dem Knotenpunkt Miltitzer Straße / Merseburger Straße ist mit ca. 120 m weiterhin ausreichend Länge für den MIV zum Einordnen in die Fahrspuren des Knotenpunktes vorhanden. In Variante 2 kann eine Fläche von 290 m² entsiegelt und Baumneupflanzungen vorgesehen werden.

Die Querung des Knotenpunktes ist unabhängig der Variante zu wählen. Es sollte der Querung von Variante 2 der Vorzug gegeben werden, da hier die Linksabbiegespur für den Fall einer Reaktivierung intakt bleibt. Auch wird mit Blick auf die geplante Haltestelle im Eschenweg diese nicht zusätzlich eingeengt.