

Auflagenmatrix

i-58 Antonienstraße, zwischen Adler und Klingenstraße

Stand:	21.01.2025
Maßnahmentyp:	Komplexmaßnahme BMH
aktuelle Projektphase:	Projektstart

Ifd-Nr.	betrifft: (Bauherr)	Auflage von (Ämter/Behörde)	Gewerk	Unter- punkt	Stellungnahme	Wird berücksichtigt		Bemerkung
						ja	nein	
1	Alle	MTA	Straßenbau	1.1	Um ein geschlossenes Radhauptnetz über den Knoten Adler untersuchen und planen zu können, ist eine Betrachtung des Planungsraumes über den Knoten Adler hinaus bis zur Klarastraße erforderlich.	X		Zum Zeitpunkt des Projektstarts wird davon ausgegangen, dass die Radverkehrsführung im Bestand gelöst wird und somit kein Handlungsbedarf für die anderen Bauherren besteht. Die Bauherren sind über den Planungsfortschritt zu informieren.
	Alle	SPA	ohne	1.2	Berücksichtigung Bebauungsplan Nr. 466		x	Trifft keine Festlegungen zum Verkehrsraum/Knotenpunkt Antonien-/Klingenstr.
	Alle	MTA/ASG/AFU	Straßen- und Gleisbau	1.3	Lösungsvorschläge für Regenwassermanagement zwischen Klingenstraße und Gerhardstraße	x		- Prüfung zur Anpassung Gradiente unter Berücksichtigung LVB Anlagen (speziell Fahrleitung) - alternativ Unterschuchung Einstauelement im Bereich Haltstelle Gießerstr./Antonienstraße
	Alle	MTA/ASG/AFU	Straßen- und Gleisbau	1.4	Lösungsvorschläge für Regenwassermanagement im Rampenbereich Antonienbrücke	X		Prüfung zur Verbringung des Regenwassers (ggf. mit Vorbehandlung) in angrenzende öffentliche Flurstücke, Ideen: Nutzung vorhandener Regenwasserleitungen (ggf. mit Querrinne in Höhe Beginn Bebauung)
	MTA	MTA	Straßenbau	1.5	Prüfung der Einordnung eines Rechtsabbiegestreifens am Knotenpunkt Klingenstraße/Antonienstraße (auf Flurstück 485)	X		Zu berücksichtigen sind: Städtebau (Einrückung Baulinie), Schaffung Baurecht (ggf. mit Grunderwerb)
	MTA	MTA	Markierung	1.6	Knoten Adler (Fahrtrichtung West), für Lückenschluss Rad: Klarastr. - Wachsmuthstr. Link zum Sharepoint: Grobvarianten Knoten Adler	x		2 Varianten in Abstimmung (V1a & V1b) (siehe Link), derzeit V1b abgelehnt; SVB: Sicherheitsdefizit (fehlende Radverkehrsanlagen)
2	LVB	MTA (mit SPA - ASG - AWS)	ÖPNV Haltestellen	2.1	Prüfung einer Variante zur Verlegung der Inselhaltestelle Adler in der Antonienstraße		X	seitens LVB abgelehnt, da: a) Umbau mit Fördermittel in 2022 erfolgt => Fördermittel-Bindung; b) Lage in der Haltestellenzufahrt weiterhin möglich, da Erschließung auch im Umleitungsfall (z.B. Linie 3 oder Sperrung im Zuge der östlichen Antonien-/Könneritzstraße) erforderlich; c) massive Einschränkungen der Leistungsfähigkeit bei Lage in Knotenausfahrt; d) Anschlusswahrung Bus/Strab gewährleistet werden muss; bei Verlegung (H) in Knotenausfahrt kein Platz für Insel bzw. keine Möglichkeit der Anschlusswahrung.
				2.2	Prüfung einer Variante mit Ausbildung der stadtauswärtigen (H) Antonien-/Gießerstraße als Kap mit angehobener Radfahrbahn in Verbindung mit: a) Einengung (Gehwegnase) bzw. komplette Schließung der Gerhardstraße; b) ggf. Änderung der Fahrspuraufteilung in der nördlichen Gießerstraße.	X		Die Unterpunkte sind zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und zur Aufrechterhaltung der Abbiegebeziehung (Bus) in die nördliche Gießerstraße zu untersuchen.
				2.3	Wie 2.2, zusätzlich geänderte Abbiegebeziehungen am Knoten, d.h. Unterbindung des Rechtsabbiegens aus der östlichen Antonienstraße in die nördliche Gießerstraße (außer Bus).	X		Zu prüfen in Abhängigkeit von den Ergebnissen einer vorgeschalteten verkehrstechnischen Untersuchung zur großräumigen Verkehrsverlagerung
				2.4	Prüfung einer Variante mit Ausbildung der stadtauswärtigen (H) Antonien-/Gießerstraße als Kap mit angehobener Kfz-Fahrbahn (rechtsabbiegender MIV inkl. Radfahrstreifen) Link zum Sharepoint: Lösungsansatz stadtauswärtige Haltestelle	X		Es ist eine geradlinige Linienführung gemäß BOStrab anzustreben, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten (46 m HS-Länge zzgl. Rampen); Einordnung durchgehender Radverkehrsanlage; Aufgrund der Erschließung durch den Bus (über den Gleisbereich), der vorhandenen Bebauung und der zu berücksichtigenden Schleppkurven sind sehr starke Verziehungen des Gleisbereiches sowie Konflikte zwischen Strab und Radverkehr (Überschneidung des Lichtraumprofils) zu erwarten. => Variante wird nur kurz aufskizziert, jedoch vermutlich nicht tiefer untersucht.
				2.5	Prüfung einer Variante mit Ausbildung der stadtauswärtigen (H) Antonien-/Gießerstraße als Kap mit angehobener Kfz-Fahrbahn (kompletter MIV inkl. Radfahrstreifen); untenliegender Gleisbereich nur für Strab.		X	Abgelehnt aufgrund: a) ähnlicher Probleme wie 2.4 b) notwendiger Verlegung der Bushaltestelle in die Gießerstraße, dadurch keine direkte Umsteigemöglichkeit Strab/Bus. Eine ins Kap integrierte Bushaltestelle mit angehobener Kfz-Fahrbahn wurde seitens MTA/SVB abgelehnt.
				2.6	Prüfung einer Variante mit Ausbildung der stadtauswärtigen (H) Antonien-/Gießerstraße als Kap mit angehobener Kfz-Fahrbahn, wobei diese als Mischspur für Radverkehr/rechtsabbiegender MIV (Leipziger Kombispur) ausgebildet wird.		X	Vorraussetzung Möglichkeit nach verkehrstechnische Untersuchung (reduzierte Rechtsabbiegeströme); Ergebnis kl. PK 06.09.2024: grundsätzliche Ablehnung der Leipziger-Kombispur.
				2.7	Prüfung einer Verlegung der stadtauswärtigen (H) Antonien-/Gießerstraße in Knotenausfahrt als Kap mit angehobener Radfahrbahn		X	Abgelehnt wegen: a) fehlender Barrierefreiheit durch mehrere Grundstückszufahrten; b) geringer Seitenbereiche und folglich Warteflächenbreite; c) Wegfall Umsteigepunkt Strab/Bus.