

Verkehrsentwicklungsplan

Teil 3: Kraftfahrzeugverkehr

INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis

Anlagenverzeichnis

1	Planungsgrundlagen	2
1.1	Aufgabenstellung und Abgrenzung des Planungsumfanges	2
1.2	Ausgangssituation	3
1.3	Zukünftige Entwicklung	5
1.4	Defizite und Konflikte	6
2	Ziele und Handlungsbedarf	8
2.1	Ziele	8
2.2	Handlungsbedarf	9
3	Maßnahmenkonzept	10
3.1	Netzstruktur	10
3.2	Netzergänzungen	10
3.3	Innerer Stadtring	12
3.4	Hauptverkehrsstraßennetz	14
3.5	Grenzüberschreitende Straßenverbindungen	15
3.6	Anbindung Gewerbestandorte	15
3.7	Historischer Stadtkern	16
3.8	Ruhender Verkehr	19
4	Maßnahmenkatalog und Bewertung	24
5	Empfehlungen	27
5.1	Umsetzungsempfehlungen	27
5.2	Planungsempfehlungen	27

Quellenverzeichnis

Anlagen

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1-1: Übersichtsplan Verkehrsmengen Kfz-Verkehr - Stadtgebiet

Anlage 1-2: Übersichtsplan Verkehrsmengen Kfz-Verkehr - Kernstadt

Anlage 2: Übersichtsplan Klassifizierung Straßennetz - Bestand

Anlage 3: Übersichtsplan Kategorien Straßennetz - Bestand

Anlage 4: Maßnahmenkatalog - Bauliche und technische Maßnahmen

Anlage 5: Maßnahmenkatalog - Konzeptionell, vorbereitende und begleitende Maßnahmen

1 PLANUNGSGRUNDLAGEN

1.1 Aufgabenstellung und Abgrenzung des Planungsumfanges

Der 1994 durch den Stadtrat beschlossene Gesamtverkehrsplan für die Große Kreisstadt Zittau [1] ist aufgrund der inzwischen stark veränderten Randbedingungen fortzuschreiben. Der aufzustellende Verkehrsentwicklungsplan (VEP) soll bis zum Planungshorizont 2025 die konkreten Ziele und Maßnahmen zur Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur beinhalten. Mit diesem Fachplan sind die erforderlichen, sich aus der strukturellen Entwicklung des Stadtgebietes ergebenden konzeptionellen Lösungen und Maßnahmen zur stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs darzustellen und zu begründen.

Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Zittau erfolgt stufenweise. Im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes (SEKo) [2] wurde bereits ein erster Teil des VEP erarbeitet, der als fachplanerischer Bestandteil des SEKo die Bestandsanalyse und das verkehrliche Leitbild umfasst [3]. In einem zweiten Teil wurden für die im Jahr 2007 eingemeindeten neuen Ortsteile Maßnahmenkonzepte für alle Verkehrsarten entwickelt [4].

Im vorliegenden dritten Teil des VEP war gemäß Aufgabenstellung das Teilkonzept für den Kraftfahrzeugverkehr, d. h. für den motorisierten Individualverkehr sowie für den straßengebundenen Güter- und Wirtschaftsverkehr im Stadtgebiet von Zittau zu erarbeiten.

Grundlage dafür war die bereits vorliegende, im Jahr 2007 durchgeführte Bestandsaufnahme, die hinsichtlich zwischenzeitlich eingetretener Veränderungen sowie zusätzlich verfügbarer Daten nochmals zu prüfen war. Ausgehend von den im Entwurf des Leitbildes formulierten Zielstellungen und den in der Analyse festgestellten Defiziten waren für den Kraftfahrzeugverkehr konkrete Ziele auszuweisen, der erforderliche Handlungsbedarf zu bestimmen sowie konzeptionelle Lösungen für die Verkehrsnetze und Verkehrsanlagen zu entwickeln. Bereits vorliegende aktuelle Teilkonzepte waren dabei zu berücksichtigen und ggf. auch zu übernehmen.

Die für den Kraftfahrzeugverkehr entwickelten konzeptionellen Lösungen und konkreten Einzelmaßnahmen sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen, ihrer Dringlichkeit sowie ihrer Realisierbarkeit zu untersuchen und zu bewerten. Ergänzend sind Empfehlungen zur Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen auszuarbeiten.

Das Planungsgebiet für diese Teiluntersuchung umfasst das Zittauer Stadtgebiet mit den Stadtteilen Zittau-Zentrum, Zittau-Nord, Zittau-Ost, Zittau-Süd und Zittau-West sowie den Ortsteilen Pethau, Eichgraben und Hartau. Im Folgenden wird der Begriff „historischer Stadtkern“ für den Stadtteil Zittau-Zentrum innerhalb des inneren Stadtrings und der Begriff „Kernstadt“ für die bebauten Gebiete der Stadtteile Zittau-Zentrum, -Nord, -Ost, -Süd und -West verwendet.

Die Entwicklung der Maßnahmenkonzepte stützt sich auf eine Reihe von städtischen Rahmenplanungen. Grundlagen waren im Wesentlichen die folgenden Planungen, Unterlagen und Informationen der Stadt Zittau:

- Gesamtverkehrsplan Zittau, 1994 [1],
- Verkehrsentwicklungsplan Zittau, Teil Bestandsaufnahme und Leitbild, 2007 [3],
- Städtebauliches Entwicklungskonzept Zittau SEKo [2],
- Flächennutzungsplan Zittau [5],
- Teilkonzept Historischer Stadtkern Zittau [6],
- Strukturdaten 2009 [7],
- Daten zur Verkehrsnachfrage 2005 bis 2015 [8], [9], [20].

Darüber hinaus sind die folgenden, übergeordneten Rahmenplanungen als Planungsgrundlage berücksichtigt worden:

- Landesentwicklungsplan Sachsen [10],
- Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien [12].

1.2 Ausgangssituation

Das bestehende Netz der Hauptverkehrsstraßen wird im Wesentlichen durch die auf die Kernstadt zuführenden Hauptradialen sowie einen inneren Stadtring bestimmt. Über die Radialstraßen, die als Bundes-, Staats- oder Kreisstraßen klassifiziert sind, wird der motorisierte Quell- und Zielverkehr sowie der Durchgangsverkehr zum Innenstadtring geführt.

Dieses Netz wird ergänzt durch die Bundesstraße B 178n, die als äußere Tangente die Nord-Ost-Umfahrung des Stadtgebietes ermöglicht und den überregionalen Verkehr in Richtung Polen und Tschechien aufnimmt.

Ein dichtes Netz aus Sammel- und Anliegerstraßen sichert die innerstädtische Erschließung. Der historische Stadtkern ist für den motorisierten An-

wohner-, Besucher- und Lieferverkehr über den inneren Stadtring erreichbar. Während für Besucher eine ausreichende Anzahl öffentlicher, bewirtschafteter Stellplätze zur Verfügung steht, wächst der Stellplatzdruck in den Anwohnerbereichen.

Die Rahmenbedingungen für den Kraftfahrzeugverkehr im Zittauer Stadtgebiet haben sich gegenüber 1994 gravierend verändert. Der Bevölkerungsrückgang hat zu Veränderungen der Siedlungsstruktur bzw. zu Verlagerungen von Verkehrsaufkommensschwerpunkten geführt.

Die Verkehrsnachfrage auf den Hauptverkehrsstraßen im Zittauer Stadtgebiet hat aufgrund der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Region nicht in dem Maße zugenommen, wie im Gesamtverkehrsplan von 1994 prognostiziert wurde. Bezogen auf 1991 wurde von einer Verdopplung des Straßenverkehrsaufkommens bis zum Jahr 2010 ausgegangen. Die Analyse der Nachfrageentwicklung zeigt jedoch ein anderes Bild. Zwischen 1991 und 2010 bzw. 2015 sind auf den Zittauer Hauptverkehrsstraßen größtenteils deutlich geringere Steigerungen bzw. auch Rückgänge der Verkehrsnachfrage erkennbar. Die folgende Übersicht zeigt die Nachfrageentwicklung an ausgewählten Querschnitten. Angaben zu weiteren Querschnitten sind Anlage 1 zu entnehmen.

Querschnitt 2015	1991	2005-2007	2008-2010	2013-2015
	[Kfz/Tag]	[Kfz/Tag]	[Kfz/Tag]	[Kfz/Tag]
B96 Dr. Brienitzer Straße	17.200 ¹	10.800 ³	9.700 ³	-
B96 Neusalzaer Straße	9.100 ¹	9.600 ³	9.300 ³	10.500 ⁴
B99 Görlitzer Straße	6.500 ¹	9.300 ³	11.500 ³	11.200 ⁴
B178 Oststraße	10.200 ¹	-	-	-
S132 Oststraße + B178neu	-	9.200 ³	9.500 ³	-
S133 Humboldtstraße	8.800 ¹	9.300 ³	11.500 ³	-
GÜ Chopinstraße	4.200 ¹	-	-	-
GÜ Chopinstr. + GÜ Friedensstr.	-	6.700 ²	8.300 ²	8.500 ⁴
Schrammstraße	9.800 ¹	-	11.800 ³	12.600 ⁴

¹ Quelle: Gesamtverkehrsplan Zittau, 1994 [1]

² Quelle: Verkehrserhebungen Straßenbauamt Bautzen [8]

³ Quelle: Verkehrserhebungen Stadt Zittau [9], diese Daten sind aufgrund des Erhebungszeitraumes und des Stichprobenumfanges nicht repräsentativ

⁴ Quelle: Verkehrserhebungen Stadt Zittau [20]

Ebenso ist der motorisierte grenzüberschreitende Verkehr, der sich gegenwärtig auf die drei grenzüberschreitenden Straßenverbindungen B 178n, Chopinstraße und Friedensstraße verteilt, nicht so deutlich angestiegen wie in den letzten Jahren erwartet.

Das Verkehrsaufkommen der Stadt Zittau setzt sich im Wesentlichen aus dem innerstädtischen Binnenverkehr und dem Quell-/Zielverkehr zusammen. Aufgrund der geographischen Lage ist der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr sehr gering. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Relationen des Durchgangsverkehrs werden hauptsächlich durch den Tourismus- und Freizeitverkehr in das Zittauer Gebirge sowie durch den grenzüberschreitenden Verkehr nach Polen und Tschechien bestimmt. Die Verkehrserhebung „Mobilität in Städten - SrV 2003“ [13] (nach 2003 erfolgten in Zittau keine SrV-Erhebungen mehr) weist folgende Anteile der räumlichen Verkehrsarten für die Stadt Zittau (ohne neue Ortsteile) aus:

Binnenverkehr	74,5 %,
Quell-/Zielverkehr	23,2 %,
Durchgangsverkehr	2,3 %.

Der Modal Split (die Verkehrsmittelwahl) in Zittau ist durch einen relativ großen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit 51,2 % sowie einen sehr unterdurchschnittlichen Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit 6,1 % am Gesamtverkehr gekennzeichnet.

Am Quell-/Zielverkehr hat der MIV sogar einen Anteil von 82,4 % [13].

Der ÖPNV weist im Binnenverkehr einen Anteil von 5,5 % auf während der SrV-Städtepegel (Durchschnitt aller im SrV-System erhobener Städte) für den ÖPNV im Binnenverkehr bei 16 % liegt.

1.3 Zukünftige Entwicklung

Die zukünftige Verkehrsstruktur der Stadt Zittau wird sowohl durch städtische als auch durch regionale Entwicklungen und politische Entscheidungen bestimmt. Wesentliche Randbedingungen sind der Ausbau der mittellentralen Kultur-, Verwaltungs- und Versorgungseinrichtungen, die Ansiedlung grenzüberschreitend tätiger Unternehmen sowie der Ausbau als Fremdenverkehrsschwerpunkt.

Zittau profiliert sich als Standort wissenschaftlicher Bildungseinrichtungen in Kooperation mit Görlitz, Liberec, Jelenia Gora und Wrocław. Für den sich

weiter entwickelnden Hochschulstandort ergeben sich wachsende Verkehrsbeziehungen sowohl innerstädtisch im Süden der Kernstadt als auch überörtlich zwischen Zittau und Görlitz.

Mit der Erweiterung der Europäischen Union ergeben sich für die Stadt Zittau Standortvorteile. Die Einbindung in die Euroregion Neiße-Nisa-Nysa bzw. in den Städteverbund „Kleines Dreieck“ erfordert die Verbesserung der grenzüberschreitender Raumstrukturen sowie die Anbindung an die BAB 4.

Das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsströme der nächsten Jahre werden stark beeinflusst durch die Entwicklung der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur. Der als Folge des Bevölkerungsrückganges eingeleitete Stadtbau führt weiterhin zu veränderten Siedlungsschwerpunkten, insbesondere bei Wohn- und Gewerbegebieten, sowie zu Anpassungen der sozialen Infrastruktur. Es erfolgt ein gesteuerter Rückbau von außen nach innen zu Gunsten des Kernstadtbereiches in Verbindung mit einer Aufwertung der Kernstadt durch Lückenschluss und Wohnumfeldverbesserung. Ein Rückbau von Wohngebieten wird insbesondere in Zittau Ost durchgeführt und ist weiterhin vorgesehen. Somit ist von einer Verringerung der Personenverkehrsleistung auszugehen.

Zwar wird gemäß der Bundesverkehrsprognose 2025 [17] der Güterverkehr bundesweit stark ansteigen. So wächst gegenüber dem Basisjahr 2004 der Straßengüterfernverkehr bei der Verkehrsleistung bis zum Prognosehorizont 2025 um 84 %, aber der Straßengüternahverkehr nur um 11 %.

Demzufolge ist insgesamt für das innerstädtische Kfz-Verkehrsaufkommen von einer rückläufigen Tendenz auszugehen. Ebenso ist gemäß dem gegenwärtigen Trend im regionalen und überregionalen Kfz-Verkehr kein deutlicher Anstieg zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund sowie aufgrund der Tatsache, dass der Gesamtverkehrsplan von 1994 von einer Verdopplung der Verkehrsmenge bis 2010 ausging, sind die 1994 geplanten, großräumigen Ortsumgehungen im Norden und Westen des Stadtgebietes planerisch nicht weiter zu verfolgen.

1.4 Defizite und Konflikte

Die Analyse der gegenwärtigen verkehrlichen Situation hinsichtlich Netzstruktur, Verkehrslenkung, Verbindungs- und Erschließungsqualität sowie unter Berücksichtigung der erkennbaren Entwicklungstendenzen ergab folgende Defizite und Konflikte:

- Der überwiegende Anteil des Kfz-Verkehrs der Bundesstraßen B 96, B 99 und B 178 sowie der Staatsstraßen vom Zittauer Gebirge und von den Grenzübergängen Chopinstraße und Friedensstraße wird über den inneren Stadtring geführt.
- Leistungsfähige Umfahrungen des Stadtgebietes sind außer im Nord-Osten des Stadtgebietes (B 178n) derzeit nicht vorhanden.
- Die Bahnanlagen entfalten eine starke Trennwirkung zwischen dem historischen Stadtkern und den nördlichen Stadtteilen.
- Infolge der Begrenzungen der zulässigen Gewichtsbelastung für die grenzüberschreitenden Straßenbrücken ergeben sich Beschränkungen für den grenzüberschreitenden Kfz-Wirtschaftsverkehr in der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa bzw. im Städteverbund „Kleines Dreieck“.
- Der innere Stadtring weist eine hohe Verkehrsbelegung bei relativ hohem Geschwindigkeitsniveau auf. Daraus resultieren negative Wirkungen:
 - Lärmbelastung (auch der Randbereiche des historischen Stadtkerns),
 - Beeinträchtigung der Luftqualität (Grenzwertüberschreitung beim NO₂, z. B. östliches Ende der Äußeren Weberstraße)
 - geringe Aufenthaltsqualität und hohe Trennwirkung für Fußgänger (u. a. Touristen), Querung nur an den dafür vorgesehenen Stellen möglich, derzeit noch fehlende Querungsmöglichkeiten

In Folge ergibt sich auch eine Attraktivitätsminderung für den historischen Stadtkern.

- Der innere Stadtring als Straßenzug weist keine Radverkehrsanlagen auf, wodurch sich eine stark eingeschränkte Nutzbarkeit für Radfahrer ergibt (u. a. Studenten).
- Die umwegige Erschließung durch Einrichtungsverkehr auf dem inneren Stadtring führt zu einer Attraktivitätsminderung insbesondere für ÖPNV und Radverkehr.
- Vielfach sind Straßen durch mangelnde Seitenraumgestaltung gekennzeichnet.
- Im Anwohnerbereich des historischen Stadtkerns besteht ein hoher Parkdruck durch Berufspendler, Studenten, Kunden, Besucher.
- Aufgrund eines lückenhaften Parkleitsystems sowie starker Dezentralisierung der Parkieranlagen im historischen Stadtkern entsteht ein starker Parksuchverkehr.

- Städtebaulich wertvolle Bereiche sind stark durch Pkw-Stellflächen geprägt.
- Die Kapazität der P&R-Stellplätze am Bahnhof ist nicht ausreichend.

2 ZIELE UND HANDLUNGSBEDARF

2.1 Ziele

Der bedarfsgerechte Ausbau des Zittauer Straßennetzes erfolgt unter der Maßgabe, eine optimale, stadtverträgliche Verkehrserschließung der durch den Stadtumbau veränderten Strukturen zu sichern. Dabei sind die zukünftigen Randbedingungen, insbesondere die demografischen, wirtschaftlichen und regionalen Entwicklungen zu berücksichtigen.

Aus den Grundsätzen des Leitbildes sind folgende kurz-, mittel- und langfristigen Zielstellungen für die Entwicklung der Straßenverkehrs abgeleitet worden:

Kurzfristige Ziele

- Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Kernstadt,
- Verringerung der Lärm- und Schadstoffemissionen in der Kernstadt,
- Verkehrsorganisation im historischen Stadtkern im Sinne eines attraktiven und lebendigen Stadtzentrums,
- der historische Stadtkern soll aus allen Richtungen erreichbar bleiben, der Durchgangsverkehr ist jedoch zu erschweren, eine stärkere Verkehrsberuhigung ist durchzusetzen,
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.

Mittelfristige Ziele

- Bündelung und Verlagerung großräumiger Verkehrsströme sowie Führung des überregionalen Durchgangsverkehrs Richtung Polen und Tschechien auf dem übergeordneten Straßennetz,
- Ausbau des Hauptstraßennetzes zur Erreichung einer höheren Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit,

- Verbesserung des regionalen grenzüberschreitenden Verkehrs im Städteverbund „Kleines Dreieck“.

Langfristige Ziele

- optimale Erschließung der Gewerbestandorte sowie eine leistungsfähige Anbindung des Wirtschaftsstandortes Zittau an das überregionale Verkehrsnetz,
- Sicherung eines bedarfsgerechten Stellplatzangebots im historischen Stadtkern.

2.2 Handlungsbedarf

Aus der Gegenüberstellung der Analyseergebnisse und der Zielstellungen für die Entwicklung der Straßenverkehrs ergibt sich der folgende Handlungsbedarf:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und Anpassung der Verkehrslenkung,
- Verkehrsberuhigung im historischen Stadtkern durch Optimierung der Verkehrsorganisation,
- Verminderung des Parksuchverkehrs im historischen Stadtkern durch zentrale Parkieranlagen, Steuerung der Auslastung über Gebührengestaltung und Schaffung eines bedarfsgerechten Parkleitsystems,
- Verbesserung der Verknüpfung von Individualverkehr und öffentlichen Personenverkehr
- geeignete Maßnahmen zur Verringerung der durch den Kfz-Verkehr verursachten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen,
- Ausbau der vorhandenen Grenzbrücken und der entsprechenden Zufahrtsstraßen zur Erweiterung der grenzüberschreitenden Straßenverbindungen.

3 MAßNAHMENKONZEPT

3.1 Netzstruktur

Die Struktur des Zittauer Straßennetzes wird bestimmt durch die klassifizierten Hauptverkehrsstraßen. Die derzeitige Klassifizierung nach Straßenbaulastträger in Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen ist in Anlage 2 grafisch dargestellt.

Zur Ergänzung der Netzhierarchie wurde für das Straßennetz, insbesondere für die Gemeindestraßen, eine Kategorisierung nach verkehrlichen Gesichtspunkten in Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und Anliegerstraßen entsprechend den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 08) festgelegt. Gemäß RIN 08 soll diese Kategorisierung entsprechend Verbindungsfunktionsstufe und Straßentyp für jeden Verkehrsträger separat (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr) erfolgen und die Gesamtkategorisierung wird durch die jeweils höchste Verbindungsfunktionsstufe bestimmt. Die gegenwärtige Kategorisierung des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr in Zittau ist Anlage 3 zu entnehmen.

3.2 Netzergänzungen

Im Zuge der Neubaumaßnahme B 178n wird eine leistungsfähige Straßenverbindung für den überregionalen grenzüberschreitenden Straßenverkehr geschaffen. Mit dem bereits verkehrswirksamen Abschnitt zwischen Löbauer Straße, und Görlitzer Straße besteht die Möglichkeit zur Umfahrung der Zittauer Kernstadt im Nord-Osten des Stadtgebietes. Nach inzwischen erfolgter Fertigstellung des Streckenabschnittes auf polnischer Seite inkl. des Brückenbauwerks über die Neiße kann die B 178n zunehmend den grenzüberschreitenden Straßenverkehr aufnehmen. Nach Fertigstellung des Streckenabschnittes zwischen Löbauer Straße und Niederoderwitz wird sich der Durchgangsverkehr auf der Löbauer Straße weiter verringern.

Für weitere Stadttangenten, wie sie im Gesamtverkehrsplan von 1994 noch nordwestlich und südwestlich des Stadtgebietes empfohlen wurden, wird derzeit keine Notwendigkeit gesehen. Aus folgenden Gründen sollten diese Planungen nicht weiter verfolgt werden:

- Die Straßenverkehrsnachfrage, insbesondere im Durchgangsverkehr, ist zu gering, um den Bedarf für weitere Umgehungsstraßen nachzuweisen.
- Derartig umfangreiche Neubauvorhaben sind in absehbarer Zeit finanz- und umweltpolitisch nicht umsetzbar.

- Durch die Neubauvorhaben wären in hohem Maße die Nachbargemeinden betroffen.
- Mit dem Neubau der B 178n berührt der Durchgangsverkehr nicht mehr den historischen Stadtkern.

Damit kann im Rahmen der Flächennutzungsplanung die Trassenfreihaltung für die 1994 vorgesehenen Stadttangenten beendet werden.

Der ehemals geplante zweite bzw. äußere Stadtring wird aufgrund veränderter Ziele der Stadtentwicklung nicht mehr verfolgt.

Im Rahmen der langfristigen Planung bleibt jedoch der ursprünglich vorgesehene Verlauf dieses äußeren Stadtrings über die vorhandenen Straßenabschnitte Leipziger Straße, Chopinstraße, Brückenstraße, Schrammstraße, Goldbachstraße, Rietschelstraße, Eisenbahnstraße und Arndtstraße sowie über die neu zu bauenden Straßenabschnitte zwischen Brückenstraße und Chopinstraße sowie zwischen Rietschelstraße und Eisenbahnstraße als potenzielle Variante bestehen.

Dieser potenzielle Korridor wird langfristig von dauerhaften Nutzungen freigehalten. Jetzige Nutzungen u. a. zwischen Brückenstraße und Chopinstraße werden als Zwischennutzungen deklariert.

3.3 Innerer Stadtring

Aufgrund der am inneren Stadtring vorherrschenden hohen Belegung mit Kfz-Verkehr ergibt sich eine Reihe von Nutzungskonflikten zwischen Kfz-Nutzern, Radfahrern und Fußgängern (siehe Kapitel 1.4).

Die generelle Einführung eines Zweirichtungsverkehrs für Kfz und ÖPNV und die damit verbundene Verbesserung der Erreichbarkeit war eine Zielsetzung des Gesamtverkehrsplanes von 1994.

Dafür wären jedoch Aufstellflächen für Linksabbieger an den Knotenpunkten erforderlich, um nicht den Geradeausverkehr durch die dann gegenüber dem Gegenverkehr wartepflichtigen Linksabbieger zu blockieren. Der für beidseitiges Linksabbiegen erforderliche vierstreifige Querschnitt ist jedoch an den meisten Knotenpunkten nicht herstellbar. Kurze dreistreifige Querschnitte für einseitiges Linksabbiegen sind zwar an vielen Stellen realisierbar, erzwingen jedoch wiederum Umwege und heben so die positive Wirkung des Zweirichtungsverkehrs – kürzere Wege – wieder auf. Daher wird die Einrichtung des Zweirichtungsverkehrs für Kfz auf dem inneren Stadtring nicht empfohlen.

Der Ausbau des inneren Stadtrings zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Schnittstelle zwischen dem historischen Stadtkern und der Kernstadt erfordert nachfolgende Maßnahmen:

- Ausbau der Knoten Töpferberg/ Dresdner Str., Dr. Brinitzer Str./ Äußere Weberstr.
- Prüfung der Umgestaltung des Knotenpunktes Ottokarplatz zum Kreisverkehrsplatz,
- Umgestaltung des inneren Stadtrings zugunsten von Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV, z. B. durch attraktive, barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Haltestellen, sichere und komfortable Radstreifen/Schutzstreifen einschließlich Abbiege- und Querungsmöglichkeiten,
- Schaffung einer attraktiven, barrierefreien Fußgängerquerung im Zuge der Baderstraße als leistungsfähige und sichere Verbindung zwischen dem historischen Stadtkern und dem Gelände der Hochschule Zittau - Görlitz,
- Integration des inneren Stadtrings in das touristische Angebot, Aufwertung der Gehwege, Grünflächen und Parkanlagen, Erweiterung der touristischen Wegweisung und Beschilderung (insbesondere für Radfahrer, Fußgänger und ÖPNV-Fahrgäste), Errichtung von Anlagen zum Fahrradparken,
- Durchsetzung der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h durch Überwachung und bauliche Maßnahmen, das bedeutet Absenkung der tatsächlich gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit,
- Anpassung der Abbiegeradien und ggf. der Fahrbahnbreiten.

Das hohe Geschwindigkeitsniveau, dass durch die derzeitigen Ausbauparameter ermöglicht wird, kann durch die Koordinierung ("grüne Welle") der Lichtsignalanlagen beeinflusst werden. Die sogenannte Progressionsgeschwindigkeit der Koordinierung als die in grüner Welle fahrbare Geschwindigkeit beeinflusst maßgeblich, wie schnell tatsächlich gefahren wird.

Das Geschwindigkeitsniveau hat starken Einfluss auf die Emissionen und das Unfallgeschehen, aber nur geringen Einfluss auf die Kapazität bzw. Leistungsfähigkeit der Strecke. Die Abstände zwischen den Fahrzeugen und damit ihr Platzbedarf beim Fahren mit reduzierter Geschwindigkeit nehmen ab, so dass mehr Fahrzeuge in einen Streckenabschnitt passen. Daher sind

niedrige Fahrgeschwindigkeiten im Stadtverkehr bei stetiger Fahrweise grundsätzlich sinnvoll.

Die Einhaltung der zulässige Höchstgeschwindigkeit und der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist konsequent zu überwachen.

3.4 Hauptverkehrsstraßennetz

Ausbau

Zur Bestandserhaltung des Straßennetzes sind einige Streckenabschnitte umfassend zu sanieren bzw. auszubauen.

Die grundhafte Sanierung der Südstraße ist fertigzustellen. Abschnitte der Schrammstr. und der Leipziger Str. sind grundhaft auszubauen. Auf Teilen der Äußeren Weberstr., Goldbachstr. und Humboldtstr. ist jeweils die Fahrbahn zu sanieren und der Straßenseitenraum aufzuwerten.

Die Sanierung sowie die regelmäßige Instandhaltung bzw. Instandsetzung der Fahrbahnen trägt auch wesentlich zur Verringerung der Belastungen durch Verkehrslärm bei (siehe auch Lärmaktionsplan [21]).

Die Verkehrssicherheit, das Geschwindigkeitsniveau und die Homogenität des Verkehrsflusses werden auch von der Straßenraumgestaltung beeinflusst. Grundsätzlich sollte der Straßenraum entlang der betroffenen Hauptverkehrsstraßen stärker strukturiert werden. Die durchgängige Anlage von Radverkehrsanlagen, breitere Gehwege mit höherer Aufenthaltsqualität und davon getrennte Radwege, Schutzstreifen für Radfahrer, Seitenstreifen für das Längsparken sowie eine bereichsweise Begrünung mit Gehölzen wirken straßenraumbegrenzend und führen aufgrund geringerer Fahrbahnbreiten und der optischen Wirkung zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte auch für die Knotenpunkte Otto-karplatz, Görlitzer Str./ Brückenstr./ Hammerschmiedstr. und Äußere Oybi-ner Str./ Goldbachstr./ Schrammstr. die Umgestaltung zum Kreisverkehrs-platz als Vorzugsvariante geprüft werden.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hauptverkehrsstraßen im Zittauer Stadtgebiet sollte auch die Situation am Löbauer Platz betrachtet werden. Dieser nördlich des Bahnhofs gelegene Verkehrsknotenpunkt fungiert einerseits als Bahnhofsvorplatz und andererseits als Einfallstor für den von Norden kommenden Kfz-Verkehr sowie als Knoten S 132 (Löbauer Str.) und K 8637 (Herwigsdorfer Str.). Hier sollte eine übersichtlichere Knotenpunkt-

gestaltung entwickelt werden. So könnte z. B. ein Kreisverkehr als verkehrlich und u. U. auch städtebaulich günstigere Lösung untersucht werden.

3.5 Grenzüberschreitende Straßenverbindungen

Der überregionale Verkehr in bzw. aus Richtung Polen und Tschechien wird über die Neubautrasse der B 178n geführt. Diese leistungsfähige, grenzüberschreitende Straßenverbindung mit Anbindungen an die Bundesautobahn A 4 und die R 35 in Tschechien wird insbesondere für den Güterverkehr neue Routen ermöglichen, die aufgrund der Begrenzungen der zulässigen Gewichtsbelastung an den bestehenden Straßenübergängen gegenwärtig nicht möglich sind. Damit wird sich auch insgesamt eine Verbesserung für den Wirtschaftsverkehr in der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa ergeben.

Über die bestehenden grenzüberschreitenden Straßenverbindungen Chopinstraße und Friedensstraße wird der Personenverkehr mit Pkw und Bussen sowie der Wirtschaftsverkehr mit Lkw bis 12,0 t (Friedensstraße) bzw. bis 7,5 t (Chopinstraße) abgewickelt. Seit der Inbetriebnahme des Grenzübergangs im Zuge der B 178n werden diese beiden innerstädtischen Grenzübergänge und damit auch der innere Stadtring entlastet.

Zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs im Städteverbund „Kleines Dreieck“ soll gemäß [11] eine Erweiterung der grenzüberschreitenden Straßenverbindungen durch den Ausbau und die Nachnutzung vorhandener Grenzbrücken erreicht werden. Dafür soll im Zittauer Stadtgebiet eine vorhandene Grenzbrücke im Zuge der Weißgasse im Ortsteil Hirschfelde ausgebaut und für Fahrzeuge bis 3,5 t zugelassen werden. Diese grenzüberschreitende Straßenverbindung befindet sich zwar in den neuen Zittauer Ortsteilen, sie wird aber entlastende Auswirkungen auf die innerstädtischen Straßenübergänge haben.

Weiterhin wird die Nachnutzung vorhandener Grenzbrücken als Geh-/Radweg für touristische Übergänge vorgeschlagen.

Im Zusammenhang mit der wachsenden Bedeutung und dem Ausbau der grenzüberschreitenden Straßenverbindungen ist auch der notwendige Ausbau der Zufahrtsstraßen zu den Grenzbrücken zu prüfen und ggf. zu veranlassen.

3.6 Anbindung Gewerbestandorte

Die bedeutendsten Gewerbegebiete der Stadt Zittau sind auf mehrere Standorte im Stadtgebiet verteilt. Das neuentwickelte und größte Industrie- und Gewerbegebiet Zittau Nord/Ost in der Weinau befindet sich im Schnitt-

punkt der Bundesstraßen B99 und B 178n. Damit ist ein Anschluss an das übergeordnete Fernstraßennetz in Richtung Norden gegeben. Mit der geplanten Endausbaustufe der B 178n wird ein leistungsfähiger Anschluss an die Bundesautobahn A 4 und die R 35 in Tschechien vorhanden sein.

Das Gewerbegebiet Zittau-Pethau liegt direkt an der B 96 am westlichen Stadtrand. Die in Kernstadt gelegenen Gewerbebestände an der Gerhart-Hauptmann-Straße und südlich des Ottokarplatzes sind über die Friedensstraße (S 132a) bzw. den inneren Stadtring (B 96) ebenfalls an Bundesstraßen angeschlossen.

Insgesamt sind die wichtigsten Zittauer Industrie- und Gewerbebestände sehr gut an das übergeordnete Fernstraßennetz angebunden. Aus dieser Sicht besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

3.7 Historischer Stadtkern

Die Gestaltung des Straßennetzes und die Verkehrsorganisation hat den Anforderungen der Anwohner, Kunden und Touristen, der Funktionsfähigkeit von Handel und Gewerbe und der Erhaltung der historischen Bausubstanz zu dienen.

Ausgangssituation

Der historische Stadtkern von Zittau hat einen maximalen Durchmesser von ca. 800 m und ist damit in maximal 11 Minuten¹ fußläufig durchquert und daher vollständig fußläufig erschließbar. Der teilweise sehr enge Straßenraum ist in vielen Straßen nicht oder nur schwach in Fahrbahn und Gehweg gegliedert. Aufgrund der gemeinsamen Nutzung durch alle Verkehrsträger (Fußgänger, Radfahrer, Kfz, ÖPNV) und der Überlagerung der Funktionen Erschließung und Aufenthalt bei untergeordneter Verbindungsfunktion ist eine gemeinsame Betrachtung und integrierte Planung für alle Verkehrsträger erforderlich.

Der historische Stadtkern ist sehr feinmaschig durch 13 Knotenpunkte für Kfz und durch 15 Knotenpunkte für Fußgänger an den inneren Stadtring angebunden. Durch die Ausschilderung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Verkehrszeichen gemäß StVO: Z 274.1-51) bzw. Fußgängerzone (Z 242) ist der historische Stadtkern von Zittau bereits vollständig verkehrsbe-

¹ Bei Ansatz einer Gehgeschwindigkeit von 1,2 m/s, wie sie für verkehrstechnische Berechnungen üblich ist.

ruhigt. Durch diese Eigenschaften besitzt er für Fußgänger eine besonders hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Mit dem Verkehrszeichen Eingeschränktes Halteverbot für eine Zone (Z 290) wird das Halten grundsätzlich erlaubt, sofern nicht abweichende Regelungen getroffen worden sind.

Erschließungsqualität

Die Erschließung für den Kfz-Verkehr ist durch die 13 Zufahrten (siehe Anlage 1), die fast vollständige Befahrbarkeit des feinmaschigen Straßennetzes und die grundsätzliche Halteerlaubnis in Verbindung mit einer sehr hohen Anzahl weiträumig verteilter Stellplätze sehr gut und damit erheblich besser als für alle übrigen Verkehrsarten.

Die Erschließung des historischen Stadtkerns durch den ÖPNV erfolgt durch fünf Haltestellen, davon vier Haltestellen auf dem inneren Stadtring sowie die Haltestelle Klosterplatz innerhalb des historischen Stadtkerns.

Fußgänger und Radfahrer müssen den inneren Stadtring queren um in den historischen Stadtkern zu gelangen. Auch der teilweise im Südwesten vorhandene Radweg parallel zum inneren Stadtring verläuft auf der Innenseite des Stadtringes, so dass zunächst eine Querung oder ein Linksabbiegen erforderlich ist, um ihn zu erreichen. Von den 15 fußläufigen Zugängen sind lediglich 9 mit einer gesicherten Querung ausgestattet, 3 besitzen Fahrbahnteiler. Die signalisierten Kreuzungen sind zudem nicht vollständig mit Fußgängerfurten ausgestattet, so dass für Fußgänger z. T. mehrfache Querungen und Wartezeiten notwendig sind.

Durchgangsverkehr

Das System von Einbahnstraßen einschließlich einer Durchfahrtsperre (Poller) zwischen Markt und Johannisstraße und die Verkehrsberuhigung ermöglichen es, den Durchgangsverkehr aus dem historischen Stadtkern weitestgehend herauszuhalten.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität ist durch die historische städtebauliche Gestaltung und die Verkehrsberuhigung bereits recht hoch.

Die Aufenthaltsqualität wird jedoch auch durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr beeinträchtigt. Fließender Kfz-Verkehr erfordert Aufmerksamkeit, stellt ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar, zwingt ggf. zum Warten und verursacht Belastungen, die insbesondere in einem verkehrsberuhigten Bereich als störend empfunden werden. Er mindert daher die Aufenthalts-

qualität und Attraktivität des historischen Stadtkerns für Bewohner, Besucher und Einkäufer.

Durch die geplante Zentralisierung des Parkens sollen Stellflächen in bestimmten Bereichen entfallen (vgl. Kap. 3.7), die derzeit als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich für alle Kfz befahrbar sind. Am westlichen Rand des Markts verbleibt eine für Kfz-Verkehr zulässige Verbindung von Mandauer Berg, Brunnenstraße und Innerer Weberstraße.

Die Erschließung der Fußgängerzonen durch den Touristischen- und Alltagsradverkehr ist umzusetzen, da der historische Stadtkern von Zittau auch für den Radverkehr wichtige Ziele besitzt. Eine Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr ist hier, da Radfahrer umwegeempfindlich sind, grundsätzlich sinnvoll, solange nicht eine sehr hohe Verkehrsdichte zu gegenseitigen Behinderungen führt. Dann kann die Zulassung von Radverkehr zeitlich begrenzt werden. Der Pflasterbelag im historischen Stadtkern dämpft zudem die Geschwindigkeit des Radverkehrs. Die Freigabe der neuen Fußgängerzonen für den Radverkehr wird daher empfohlen.

Lieferverkehr

Zum „Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ sind straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen gem. § 45 StVO möglich.

Um die Belastung von Anwohnern, Kunden und Touristen durch Lieferverkehr zu minimieren, können Anlieferungs- und Ladezeiten bei Bedarf für ausgewählte Bereiche zeitlich reglementiert werden. Die wochentags- und tageszeitlich begrenzte Erlaubnis des Haltens ist bei der Anordnung des eingeschränkten Halteverbots (Z 286) gem. VwV-StVO² sogar der Regelfall.

Kriterien zur Auswahl dieser Bereiche können sein:

- besonders schutzbedürftige Gebäudenutzungen (z. B. Seniorenanlagen, Kindergarten etc.),
- städtebaulich wertvolle Ensemble,
- touristisch besonders interessante Bereiche,

² Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

- bauliche Gegebenheiten.

Zum Schutz gefährdeter Straßen und historischer Bausubstanz sind ggf. Begrenzungen der zulässigen Gewichtsbelastung (z. B. Z 262, Z 263) erforderlich. Ausnahmegenehmigungen sind gem. § 46 StVO möglich.

3.8 Ruhender Verkehr

Ausgangssituation

Der historische Stadtkern von Zittau ist bereits verkehrsberuhigt. Die hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität für Fußgänger wird jedoch durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr beeinträchtigt. Ruhender Verkehr führt wiederum zu fließendem Verkehr, wobei Parksuchverkehr die Verkehrsmenge erhöhen kann. Kfz-Parkflächen in unmittelbarer Nähe von städtebaulich wertvollen Ensembles können deren Gesamteindruck beeinträchtigen.

Derzeit bestehen im historischen Stadtkern drei größere Parkieranlagen (Neustadt, Baderstr./ Breite Str., Parkhaus Pfarrstr.) und eine Vielzahl von teilweise sehr kleinteiligen Stellflächen auf der Straße mit sehr unterschiedlichen Benutzungsregelungen. Diese reichen von gebührenfreier, zeitlich unbegrenzter Nutzung über zeitlich unterschiedlich begrenzte (Parkscheibe) bis hin zur gebühren- bzw. parkkartenpflichtigen Nutzung.

Die vielen kleinteiligen Parkflächen in Kombination mit den unterschiedlichen Nutzungsregelungen fördern den Parksuchverkehr insbesondere von Ortskundigen, die für ihren jeweiligen Zweck den hinsichtlich Lage, zeitliche Beschränkung und Gebührenpflicht günstigsten Parkplatz suchen. Außerdem wird die Überwachung erschwert und es sind vergleichsweise viele Parkscheinautomaten erforderlich.

Parkhäuser bzw. Parkflächen mit Schranken (wie z. B. Parkhaus Pfarrstraße, Parkdeck am Stadtbad sowie zukünftig Parkdeck Breite Straße) haben im Vergleich zu Stellplätzen mit Parkschein- oder Parkscheibenpflicht folgende Vorteile:

- Die Überwachung durch spezielles Personal und der damit verbundene Aufwand (Schriftverkehr etc.) entfallen.
- Sie ermöglichen den Nutzern, die Parkdauer frei zu gestalten. Dies ist sehr komfortabel. Anstatt sich an eine vorgegebene (Parkscheibe) oder selbstgewählte (Parkschein) maximale Parkdauer zu halten, können sie

ihren Aufenthalt spontan verlängern und bezahlt wird hinterher. Diese Freiheiten können die Konsumbereitschaft der Nutzer erhöhen und so Gastronomie und Handel nützen. Die bereits vorhandene Regelung einer pauschalen Höchstgebühr ab einer Parkdauer von 3,75 Stunden³ ist dafür förderlich.

Parkleitsystem

Die allgemeinen übergeordneten Ziele eines Parkleitsystems werden in FGSV 373, Hinweise zu Parkleitsystemen [14] wie folgt formuliert:

„- sozial- und umweltverträgliche Nutzung von Flächen,

- Verbesserung der Erreichbarkeit und der Zugänglichkeit,*
- Reduzierung des Verkehrsaufwandes durch bessere Auslastung der Verkehrsmittel und durch Verlagerung von nicht verkehrsmittelgebundenen Fahrten,*
- sozial- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs sowie*
- wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs.*

Aus diesen allgemeinen Zielvorstellungen können konkrete Ziele für die Einrichtung von Parkleitsystemen abgeleitet werden:

- gute Orientierung insbesondere für Ortsunkundige,*
- Bündelung des Parksuchverkehrs auf vorgegebenen Straßenzügen,*
- Informationen über die Belegung der Parkflächen,*
- Reduzierung des Parksuchverkehrs und der damit verbundenen Nachteile, z.B. Lärm- und Abgasemissionen, Wartezeiten an den Parkhauseinfahrten und andere Zeitverluste, Behinderung des übrigen fließenden Verkehrs,*
- ausgeglichene Auslastung der Parkflächen und damit höhere Wirtschaftlichkeit,*
- Verlagerung des Parkens vom Straßenraum auf Parkflächen sowie*
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl bei Einbeziehung von P + R-Anlagen.*

Ein Parkleitsystem soll Ortsunkundigen das Auffinden der Parkplätze erleichtern und den Parksuchverkehr verringern. Parkleitsysteme werden ab Größen von 50 – 60 Stellplätzen empfohlen [15]. Damit sollten also im histori-

³ Gem. [16] max. 3 € bzw. 0,80 € pro Stunde

schen Stadtkern von Zittau nur die drei größeren Parkieranlagen ausgestattet werden. Es richtet sich vorwiegend an ortsunkundige Autofahrer ohne Parkkarte, die tagsüber (also nicht über Nacht) einen Stellplatz suchen.

In [16, Kap. 7.5] wird angemerkt, dass die derzeitige Parkleitbeschilderung zwischen den anderen Beschilderungen kaum auffällt. Die deutliche Wahrnehmung ist jedoch zur Führung gerade von Ortsunkundigen unbedingt erforderlich [16, Kap. 7.1], so dass hier Verbesserungspotenzial besteht.

Der derzeitige Parksuchverkehr im historischen Stadtkern entsteht zum großen Teil durch Ortskundige, die für ihren jeweiligen Zweck den günstigsten Parkplatz suchen. Auf diesen Teil des Parksuchverkehrs hat ein Parkleitsystem – unabhängig davon ob statisch oder dynamisch – nur geringen Einfluss. Deshalb sollte zunächst das Parkkonzept umgesetzt und seine Wirkung auf den Parksuchverkehr evaluiert werden. Hilfreich wäre außerdem, den Anteil der Ortsunkundigen an den Parkern durch Befragungen zu erfassen, um die Anzahl der in ihrer Stellplatzwahl beeinflussbaren Kfz ermitteln zu können.

Ein dynamisches Parkleitsystem ermöglicht dem Nutzer im Unterschied zu einer statischen Ausschilderung, eine voll belegte Parkieranlage schon bei der Anfahrt aus seiner Wahl auszuschließen und statt dessen eine andere Anlage anzufahren, in der noch freie Plätze vorhanden sind.

Ein dynamisches Parkleitsystem ist also im Vergleich zu einem statischen System aufgrund des deutlich höheren Aufwandes für die Errichtung und seiner laufenden Betriebskosten nur dann sinnvoll, wenn es häufiger vorkommt, dass angezeigte Parkieranlagen voll ausgelastet sind und andere nahe gelegene und angezeigte Parkieranlagen noch Reserven haben. Keine dieser drei Bedingungen liegt in Zittau bislang vor (siehe Tabelle 6 in [16]), da es in allen Parkieranlagen für Besucher stets freie Plätze gibt.

Die Steigerung der Auslastung der größeren, anzuzeigenden Parkieranlagen ist ein Ziel des entwickelten Parkraumkonzeptes. Deshalb sollte über die Erforderlichkeit eines dynamischen Parkleitsystems erst nach erfolgreicher Umsetzung dieses Konzeptes und Erreichung von zeitweiligen Vollausslastungen entschieden werden.

Konzept

Das bestehende Parkraumkonzept für den historischen Stadtkern [16] wurde in seinen Zielen und Maßnahmenvorschlägen überprüft und optimiert.

Es wurden folgende Ziele bestätigt:

- genügend Stellplätze für Bewohner,
- Reduzierung bzw. Umverteilung des Parkraumangebots für Sondergenehmigungen,
- Erhöhung der Auslastung der vorhandenen zentralen Parkierungseinrichtungen (Parkhaus Pfarrstraße, Parkdeck am Stadtbad) sowie Sicherung der Auslastung der geplanten Parkierungseinrichtungen,
- Reduzierung des Parksuchverkehrs im historischen Stadtkern,
- Aufwertung städtebaulich wertvoller Ensemble durch maximale Reduzierung von Stellflächen,
- dadurch Erhöhung der Attraktivität des historischen Stadtkerns.

Zur Gewährleistung kommunaler Interessen und der Umsetzbarkeit politischer Entscheidungen zur Stadt- und Verkehrsentwicklung ist auch bei privatem Stellplatzbau, z. B. für ein Einkaufszentrum, ein kommunaler Einfluss auf die Betriebs- und Nutzungsbedingungen (Nutzerkreis, Gebühren, Parkdauer etc.) erforderlich.

Die im historischen Stadtkern vorhandenen, gegenwärtig ausreichenden Parkraumkapazitäten sind regelmäßig zu überprüfen. Insbesondere durch städtebauliche Verdichtungen mit Wohn- und Büronutzung ist ein steigender Bedarf zu erwarten.

Für Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern zu erwarten ist, sind gemäß sächsischer Bauordnung (§ 49) Stellplätze, Garagen und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in dem erforderlichen Umfang herzustellen bzw. können mithilfe einer Satzung der Stadt Zittau vom Bauherren über Ablösebeträge teilfinanziert werden. Hier sollte auf einen bedarfsgerechten Ausbau und Integration in das Parkraumkonzept geachtet werden.

Im Ergebnis wurden folgende Maßnahmenvorschläge entwickelt:

- Zentralisierung der Parkierungsanlagen durch vorzugsweise Entwicklung der zentralen Parkierungsanlagen (Breite Straße, Neustadt),
- genehmigungsrechtlicher bzw. vertraglich gesicherter Einfluss der Stadt Zittau auf die Betriebs- und Nutzungsbedingungen privat errichteter und öffentlich nutzbarer Parkierungsanlagen,

- weitere stellplatzspezifische Maßnahmenvorschläge (Entfall/ Errichtung, Wechsel Nutzergruppen, Zusammenlegung von Nutzungsbereichen, variable überlagerte Nutzungsbereiche),
- keine vollständige Entmischung der Nutzergruppen der Straßenstellplätze,
- ständiges Monitoring der Gebührengestaltung und Überwachung (Aufwand/ Einnahmen/ Wirksamkeit) als Steuerungsmöglichkeit der Nutzungsintensität und des Falschparkens,
- Steuerung durch ordnungsrechtliche Maßnahmen für bestimmte Nutzungsarten (z. B. bei Sondernutzung, Reduzierung von Ausnahmegenehmigungen, keine Anwohnerparkplätze bei privaten Stellplatzmöglichkeiten),
- Erschließung von Stellflächen für Fahrräder
- Außerhalb des historischen Stadtkerns: Erweiterung der Stellplatzkapazitäten des P&R-Platzes.

Zur Weiterentwicklung des Parkleitsystems werden folgende Maßnahmen zur Optimierung vorgeschlagen:

- Anpassung des vorhandenen Systems an die zu verändernden Parkieranlagen (neue/ entfallende),
- Hervorhebung gegenüber der übrigen Beschilderung, ggf. auch durch Reduzierung/ Verlagerung insbesondere von nichtamtlicher Wegweisung und Werbetafeln,
- Evaluation der durch Umsetzung dieses Konzepts auf den Parksuchverkehr und die Auslastung der zentralen Parkieranlagen erzielten Wirkungen,
- danach ggf. stufenweiser Auf- bzw. Ausbau eines dynamischen Parkleitsystems,

Das Parkraumkonzept [16] enthält eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, die als Entscheidungsgrundlage insbesondere für kosten- und erlöswirksame Maßnahmen dienen kann.

4 MAßNAHMENKATALOG UND BEWERTUNG

Die im Kapitel 3 vorgeschlagenen und begründeten Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst und einer Bewertung unterzogen worden. Der Maßnahmenkatalog gliedert sich in die beiden Teile

- bauliche und technische Maßnahmen (siehe Anlage 4),
- konzeptionelle, vorbereitende und begleitende Maßnahmen (siehe Anlage 5).

Die Maßnahmen wurden zur Ermittlung ihrer Priorität in Bezug auf die Umsetzung bewertet. Im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung wurden auch die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsträger ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr betrachtet. Diese Betrachtung ersetzt nicht die noch zu erstellenden Teilkonzepte für ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr.

Für die baulichen und technischen Maßnahmen wurde anhand von Wirkungsprognosen eine qualitative Bewertung für die folgenden Wirkungsbereiche durchgeführt:

- Umweltauswirkungen,
- verkehrliche Wirkungen,
- Erhöhung Verkehrssicherheit,
- Förderung Umweltverbund,
- Förderung Wirtschaftsstandort.

Zur Differenzierung der einzelnen Wirkungsbereiche wurde die Bewertung anhand der nachfolgend erläuterten Kriterien vorgenommen:

Umweltauswirkungen

- Luftschadstoffimmissionen:

Wie wirkt sich die Maßnahme insgesamt auf die Luftschadstoffimmissionen aus? Profitieren mehr Anwohner von einer Entlastung als unter einer Mehrbelastung mit Immissionen leiden?

- Lärmimmissionen:

Wie wirkt sich die Maßnahme insgesamt auf die Lärmimmissionen aus? Profitieren mehr Anwohner von einer Entlastung als unter einer Mehrbelastung mit Immissionen leiden?

- Flächenversiegelung/ Natur:

Werden für die Maßnahmen mehr Flächen ver- oder entsiegelt? Wie ökologisch wertvoll sind diese Flächen?

Verkehrliche Wirkungen

- Erschließungsqualität:

Verbessert oder verschlechtert die Maßnahme die Erschließungsqualität für den Kfz-Verkehr?

- Verbindungsqualität:

Verbessert oder verschlechtert die Maßnahme die Verbindungsqualität für den Kfz-Verkehr?

- Aufenthaltsqualität:

Verbessert oder verschlechtert die Maßnahme die Aufenthaltsqualität für die Anwohner und Besucher?

Förderung Umweltverbund

- Verkehrssicherheit:

Vermindert oder erhöht die Maßnahme das Unfallrisiko?

- Fußgängerverkehr:

Vermindert oder erhöht die Maßnahme Attraktivität, subjektive Sicherheit und Komfort des Fußgängerverkehrs?

- Radverkehr:

Vermindert oder erhöht die Maßnahme Attraktivität, Schnelligkeit, subjektive Sicherheit und Komfort des Radfahrens?

- ÖPNV:

Vermindert oder erhöht die Maßnahme Attraktivität, Schnelligkeit und Komfort des ÖPNV?

Förderung Wirtschaftsstandort

- Lieferverkehr:

Verbessert oder verschlechtert die Maßnahme die Erschließungsqualität des auf die Ver- und Entsorgung des historischen Stadtkerns gerichteten Verkehrs?

- Güterverkehr:

Verbessert oder verschlechtert die Maßnahme die Erschließungsqualität des für die Gewerbestandorte notwendigen Güterverkehrs?

Für jede Maßnahme wird anhand dieser Kriterien eine der folgenden vier qualitativen Bewertungen getroffen:

- + Verbesserung
- 0 keine relevante Auswirkung
- Verschlechterung
- nr Kriterium nicht relevant

Die Bewertungsergebnisse für die baulichen und technischen Maßnahmen sind Anlagen 4 zu entnehmen.

Die konzeptionellen, vorbereitenden und begleitenden Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Funktion gekennzeichnet und unterteilt in

- Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit,
- aus verkehrsplanerischer Sicht erforderliche Maßnahmen und
- darüber hinaus empfehlenswerte Maßnahmen.

Als empfehlenswert wird eine Maßnahme bewertet, wenn sie die Finanzierungsmöglichkeiten und/oder die verkehrsplanerische Qualität von baulichen oder technischen Maßnahmen gemäß Anlage 4 verbessert.

Die Bewertungsergebnisse für die konzeptionellen, vorbereitenden und begleitenden Maßnahmen sind Anlage 5 zu entnehmen.

5 EMPFEHLUNGEN

5.1 Umsetzungsempfehlungen

Der Verkehrsentwicklungsplan dient als übergeordnete Verkehrsplanung und Leitbild. Aus diesen sind räumlich konzentrierte und integrierte Teilkonzepte mit konkreten Maßnahmen zu entwickeln.

Viele der hier dargelegten Planungsgrundsätze bedürfen vor einer konkreten Objektplanung vertiefender Untersuchungen und fachlicher Bestätigung.

Weiterhin sind die noch nicht vorliegenden Teilkonzepte des Verkehrsentwicklungsplanes zu erstellen. Alle Teilkonzepte sind aufeinander abzustimmen, damit nicht unverträgliche oder einander entgegenwirkende Maßnahmen geplant bzw. umgesetzt werden, sondern idealerweise Synergieeffekte und eine hohe Effizienz der eingesetzten Mittel erreicht werden können.

Umfangreiche Investitionsmaßnahmen mit langen Umsetzungszeiten, die für längere Zeit Mittel binden, sind u. U. gegen kleinere Maßnahmen, die in kurzer Zeit umgesetzt werden können, abzuwägen.

Für kurzfristig umsetzbare Maßnahmen mit hoher Priorität, ohne Notwendigkeit vertiefender konzeptioneller Untersuchungen, sollten die entsprechenden Planungen veranlasst und die Investitionsmittel haushalterisch sichergestellt werden.

Grundsätzlich sollten die auf die Verkehrsorganisation im historischen Stadtkern gerichteten Maßnahmen mit hoher Priorität realisiert werden. Diese Maßnahmen sind größtenteils kurz- bis mittelfristig mit geringen Investitionen umsetzbar.

5.2 Planungsempfehlungen

Zur Umsetzung der baulichen und technischen Maßnahmen ist eine Reihe vorbereitender und begleitender Aktivitäten notwendig.

Generell ist für die umzusetzenden Maßnahmen und für den entsprechenden Planungs- bzw. Untersuchungsbedarf frühzeitig die Prüfung von Finanzierungsmöglichkeiten vorzunehmen. Das betrifft im Wesentlichen die

- Planung von Haushaltsmitteln,
- Prüfung des Einsatzes von Fördermitteln aus EU-, Bundes- und Landesprogrammen.

Für eine effektive und qualitätsgerechte Planung der Maßnahmen ist eine Verbesserung der Datengrundlagen anzustreben. Insbesondere sind erforderlich

- Erfassung der Kfz-Belegung durch repräsentative Verkehrszählungen,
- Lärm- und Luftbelastung (nach Berechnung),
- die Kfz-Belegungsprognose und Wirkungsermittlung als Grundlage für die Objektplanung (Dimensionierung Straße, Planung Lichtsignalanlage),

Die aktuellen und prognostizierten Kfz-Belegungen dienen der Prüfung und Begründung der geplanten Maßnahmen gegenüber der Öffentlichkeit und den Zuwendungsgebern.

Zur Berechnung und Darstellung der Verkehrsbelegungen des Kfz-Verkehrs ist die Erstellung eines Verkehrsmodells inkl. Quell-/Ziel-Matrix der Verkehrsnachfrage ein sinnvolles, unterstützendes Planungsinstrument:

- Grundlagen:
Strukturdaten, Befragungen, repräsentative Verkehrszählungen (insbesondere an Knotenpunkten), Nutzung von Synergieeffekten mit der Lärmkartierung,
- Ergebnis:
Modell der Kfz-Verkehrsströme (24h-Werte) mit Quellen, Zielen und Wegen.

Für verschiedene Varianten der Netzgestaltung, z. B. Lückenschlüsse, Sperren, Abbiegeverbote, Geschwindigkeit, Leistungsfähigkeit von Strecken und Knotenpunkten, ermöglicht ein solches Modell die

- Berechnung der Verkehrsbelegungen an den Knotenpunkten im Netz,
- Ermittlung des Durchgangsverkehrs,
- Berechnung der Verkehrsbelegungen als Folge bestimmter verkehrlicher Maßnahmen,
- Modellierung von Ziel-Belegungen,
- Ermittlung von Engpässen und überdimensionierten Netzelementen.

Das Verkehrsmodell kann für verschiedene Verkehrsarten differenziert erstellt werden.

In Vorbereitung auf die Umsetzung der Maßnahmen sollten neben der Vervollständigung des Verkehrsentwicklungsplanes durch die noch ausstehen-

den Teilkonzepte für ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr weitere unterstützende, konzeptionelle Planungen durchgeführt werden.

Das vorliegende Parkraumkonzept für den historischen Stadtkern [16] ist an die aktuellen Entwicklungen anzupassen. Mit dem Verkehrskonzept werden die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten aufeinander abgestimmt sowie die Erschließungs- und Aufenthaltsqualität im historischen Stadtkern bestimmt.

QUELLENVERZEICHNIS

- [1] Gesamtverkehrsplan Stadt Zittau;
Im Auftrag der Stadt Zittau: Balzari & Schudel;
Zittau, Mai 1994
- [2] Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt Zittau (SEKo);
Zittauer Stadtentwicklungsgesellschaft mbH;
Zittau, Oktober 2008
- [3] Verkehrsentwicklungsplan für die Große Kreisstadt Zittau -
Teil 1: Bestandsanalyse und verkehrliches Leitbild;
Im Auftrag der Zittauer Stadtentwicklungsgesellschaft mbH:
SPIEKERMANN, Consulting Engineers;
Dresden, Februar 2008
- [4] Verkehrsentwicklungsplan für die Große Kreisstadt Zittau -
Teil 2: Teilkonzept Neue Ortsteile;
Im Auftrag der Stadt Zittau: Spiekermann GmbH, Consulting Engineers;
Dresden, Mai 2016
- [5] Flächennutzungsplan Stadt Zittau;
Stadtverwaltung Zittau, Referat Stadtplanung;
Zittau 17.11.2005
- [6] Fortschreibung des Teilkonzeptes Historischer Stadtkern des Gesamtverkehrsplanes als Arbeitsgrundlage der städtischen Rahmen- und Bauleitplanung, Beschluss 26/03/03;
Stadt Zittau;
Zittau, 20.03.2003
- [7] Strukturdaten der Stadt Zittau;
Zittauer Stadtentwicklungsgesellschaft mbH;
Zittau 2009

- [8] Ergebnisse verschiedener Verkehrserhebungen;
Straßenbauamt Bautzen;
Bautzen, 2005/2006
- [9] Rohdaten verschiedener Verkehrserhebungen;
Stadtverwaltung Zittau, Referat Stadtplanung;
Zittau 2007/2010
- [10] Landesentwicklungsplan 2013;
Freistaat Sachsen, Sächsisches Staatsministerium des Innern;
Dresden, 14. August 2013
- [11] Vorschlag zur weiteren Nutzung von Grenzbrücken (D – PL) über die
Lausitzer Neiße im Gebiet der Großen Kreisstadt Zittau, Beschluss
31/03/07;
Stadt Zittau;
Zittau, 29.03.2007
- [12] Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien, Erste Gesamtfortschreibung
gemäß § 6 Absatz 5 SächsLPlG;
Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien;
Bautzen, 9. April 2009
- [13] Verkehrserhebung „Mobilität in Städten - SrV 2003“;
TU-Dresden, Lehrstuhl für Verkehrsökologie;
Dresden, März 2004
- [14] Hinweise zu Parkleitsystemen - Konzeption und Steuerung, Ausgabe
1996;
Aufgestellt: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Arbeitsgruppe „Verkehrsführung und Verkehrssicherheit“;
Veröffentlicht: FGSV Verlag, Köln - FGSV 373;
Köln, 1996
- [15] Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs - EAR 2005;
Aufgestellt: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
(FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“;
Veröffentlicht: FGSV Verlag, Köln - FGSV 283;
Köln, 2005
- [16] Parkraumkonzept für das Parken in der historischen Innenstadt Zittau;
Im Auftrag der Stadt Zittau: Ingenieurgesellschaft für Datenverarbei-
tung und Umweltschutz mbH;
Zittau, 13.02.2008

- [17] Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025,
FE-Nr. 96.0857/2005;
Intraplan Consult GmbH / BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt
GmbH;
München/Freiburg, 14.11.2007

- [20] Rohdaten verschiedener Verkehrserhebungen;
Stadtverwaltung Zittau, Bürgeramt;
Zittau 2013/2015

- [21] Lärmaktionsplan Stufe 2 für die Stadt Zittau;
Im Auftrag der Stadt Zittau: Spiekermann GmbH Consulting Engine-
ers;
Dresden, 31.08.2015

ANLAGEN

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1-1: Übersichtsplan Verkehrsmengen Kfz-Verkehr - Stadtgebiet

Anlage 1-2: Übersichtsplan Verkehrsmengen Kfz-Verkehr - Kernstadt

Anlage 2: Übersichtsplan Klassifizierung Straßennetz - Bestand

Anlage 3: Übersichtsplan Kategorien Straßennetz - Bestand

Anlage 4: Maßnahmenkatalog - Bauliche und technische Maßnahmen

Anlage 5: Maßnahmenkatalog - Konzeptionell, vorbereitende und begleitende Maßnahmen