

Verkehrsentwicklungsplan

Teil 2: Teilkonzept Neue Ortsteile

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG	2
2	MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR UND GÜTERVERKEHR	3
2.1	Defizite und Handlungsbedarf	3
2.2	Zielstellungen	5
2.3	Konzeptionelle Lösungen und Maßnahmen	5
3	ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	9
3.1	Defizite und Handlungsbedarf	9
3.2	Zielstellungen	11
3.3	Konzeptionelle Lösungen und Maßnahmen	11
4	RADVERKEHR	14
4.1	Defizite und Handlungsbedarf	14
4.2	Zielstellungen	14
4.3	Konzeptionelle Lösungen und Maßnahmen	15
5	FUßGÄNGERVERKEHR	17
5.1	Defizite und Handlungsbedarf	17
5.2	Zielstellungen	17
5.3	Konzeptionelle Lösungen und Maßnahmen	17

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1-1: Straßenverkehr - Netzstruktur - Planung
Klassifizierung Hauptverkehrsstraßen

Anlage 1-2: Straßenverkehr - Netzstruktur - Planung
Kategorien Gemeindestraßen

Anlage 2: ÖPNV - Liniennetz - Planung

Anlage 3: Radverkehr - Wegenetz - Planung

1 AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG

Der bisher gültige Gesamtverkehrsplan für die Große Kreisstadt Zittau wurde im Mai 1994 durch den Stadtrat beschlossen. Dieser Fachplan enthält die Zielstellungen und Maßnahmen für die Entwicklung des Zittauer Verkehrssystems bis zum Planungshorizont 2010.

Für die neuen Zittauer Ortsteile Hirschfelde, Dittelsdorf, Schlegel, Wittgendorf und Drausendorf haben sich in den letzten Jahren gravierende Veränderungen ergeben. Die Eingemeindung der ehemals selbstständigen Gemeinden in die Stadt Zittau erfolgte im Jahr 2007. Diese Stadterweiterung erfordert weiterhin die Integration der hinzugekommenen Ortsteile. Im Zuge der Landkreisreform des Freistaates Sachsen gehört die Stadt Zittau seit August 2008 zum Landkreis Görlitz.

Neben diesen Änderungen der Verwaltungsstruktur hat die gesellschaftliche Entwicklung seit 1994 zu stark veränderten Randbedingungen für den Zittauer Stadtverkehr geführt. Die demografische Entwicklung ist anders als Anfang der 1990er Jahre prognostiziert verlaufen. Eine veränderte Bevölkerungsstruktur und eine rückläufige Einwohnerdichte sind die Folge. Die Pkw-Verfügbarkeit ist weiter angestiegen. Dadurch hat sich das Mobilitätsverhalten hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl stärker als erwartet zugunsten des motorisierten Individualverkehrs entwickelt. Das hat im Zusammenhang mit den bis 2005 stark rückläufigen Schülerzahlen insgesamt zu einer deutlich geringeren ÖPNV-Nachfrage geführt. Für den Güterverkehr wird allgemein von einem starken Wachstum ausgegangen. Im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung werden für den überregionalen Güterverkehr hohe Steigerungsraten prognostiziert.

Aufgrund dieser veränderten Randbedingungen hat die Stadt Zittau die Fortschreibung des bisherigen Gesamtverkehrsplanes auf den Weg gebracht. Zunächst wurde in Verbindung mit der Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes ein erster Teil für einen Verkehrsentwicklungsplan beauftragt, der die Darstellung der Bestandsaufnahme und das verkehrliche Leitbild enthält. Aufgrund der aktuellen Erarbeitung des Flächennutzungsplanes für die neuen Ortsteile wurde als zweiter Teil für den Verkehrsentwicklungsplan das Teilkonzept für die neuen Ortsteile beauftragt.

Die Aufgabenstellung umfasst die Erarbeitung der Maßnahmenkonzepte für die Verkehrsarten Kraftfahrzeugverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr. Aus den Ergebnissen der bereits im Teil 1 durchgeführten Bestandsaufnahme und Defizitanalyse sowie auf der Grundlage des verkehrlichen Leitbildes waren konkrete Zielstellungen abzuleiten, der Handlungsbedarf zu ermitteln und Maßnahmen zu entwickeln. Die Bewertung der Maßnahmenkonzepte und Ableitung von Realisierungsempfehlungen wird im Rahmen der Bearbeitung der Teilkonzepte für die Gesamtstadt durchgeführt.

2 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR UND GÜTERVERKEHR

2.1 Defizite und Handlungsbedarf

Defizitanalyse

Generell weist die Straßeninfrastruktur in den neuen Ortsteilen hohe Defizite auf. Häufig sind ungenügende, nicht normgerechte Straßenquerschnitte bei Ortsdurchfahrten sowie bei den Ortsverbindungsstraßen anzutreffen. Die Fahrbahndecken sind oft nur repariert und der Untergrund ist nicht tragfähig. Viele Brücken und Stützmauern sind in schlechtem Zustand. Gleichzeitig stellen die Brücken und Stützmauern häufig wesentliche Querschnittseinengungen dar. Weitere Engstellen ergeben sich an den stark angebauten Ortsdurchfahrten durch direkt am Straßenrand stehende bzw. in den Straßenseitenraum hineinragende Wohngebäude. In diesen Fällen sind Querschnittserweiterungen durch Grunderwerb kaum möglich.

Die Verkehrsbelastung des Straßennetzes durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Güterverkehr ist insgesamt als gering einzuschätzen.

Unfallschwerpunkte mit hohen Unfallzahlen sind nicht anzutreffen. Unfallstellen sind in Hirschfelde die Bereiche B99/ Abzweig Dr.-Külz-Straße und B99/ Abzweig Rosenstraße. Zu Wildunfällen kommt es an der B99 südlich und nördlich des Siedlungsgebietes von Hirschfelde sowie an der K8617 und K8631 entlang des Waldgebietes.

Ortsteil Hirschfelde:

Probleme mit dem ruhenden Verkehr aufgrund sehr enger, unübersichtlicher und z. T. sehr steiler Straßen bestehen in den Bereichen August-Bebel-Straße, Ziehberg und Bergstraße. Insbesondere im Siedlungsbereich Rosenthal ergeben sich Parkplatzprobleme für die Anlieger infolge mangelnder Stellplätze in den Grundstücken und sehr beengter Verhältnisse bei den Grundstückszufahrten, so dass verstärktes Straßenparken erforderlich ist.

Die Erschließung der Gewerbegebiete erfolgt nicht funktionsgerecht. Das Gewerbegebiet westlich der B99 weist in kurzen Abständen mehrere Zufahrten zur B99 auf, was sich ungünstig auf die Verkehrssicherheit in diesem Bereich auswirkt. Für das Gewerbegebiet östlich der B99 (Fit GmbH) führt die Zufahrt durch dichte Wohnbebauung zum Markt. Unter der Annahme, dass dieses Gewerbegebiet zukünftig stärker ausgelastet sein wird und dass der größte Teil der Fahrten von/zur B178 führen wird, ist eine hohe Belastung der Anwohner zu erwarten. Darüber hinaus besteht keine nutzbare Straßenverbindung zum ehemaligen Kraftwerksgelände, das ebenfalls als Gewerbegebiet entwickelt werden soll.

Die Ortsdurchfahrt Hirschfelde weist im Zuge der B99 teilweise starken Durchgangsverkehr auf, der zum großen Teil durch überregionalen Verkehr zwischen Zittau und Görlitz hervorgerufen wird.

Ortsteil Dittelsdorf:

Mehrere Brücken und Durchlässe sind in schlechtem Zustand, z. T. sind Tonnagebegrenzungen angeordnet. Darüber hinaus ist ein Großteil der Stützmauern zu erneuern. Die Straße K 8631 zwischen Dittelsdorf und Großenhennersdorf wird verstärkt vom Lastkraftwagenverkehr als Verbindungsstrecke zwischen B99 und B178n genutzt.

Ortsteil Schlegel:

Entlang der Dorfstraße (K8630) sind mehrere Stützmauern marode. Beim Linksabbiegen von der B99 in die K8630 am Abzweig nach Schlegel kann es bei starkem Verkehrsaufkommen zu Verkehrsgefährdungen kommen.

Ortsteil Wittgendorf:

Obwohl in den letzten Jahren an mehreren Stellen Sanierungen der straßenbegleitenden Stützmauern erfolgten, gibt es hierbei immer noch erhöhten Handlungsbedarf. Die Anbindungen der Grundstücke an die Hauptstraße sind nach heutigen Ansprüchen bzw. Vorschriften nicht zufriedenstellend.

Ortsteil Drausendorf:

Der Buswendeplatz im Ortsteil Drausendorf an der Dorfstraße ist nicht ausreichend befestigt.

Handlungsbedarf

Aus der Defizitanalyse lässt sich der nachfolgend dargestellte Handlungsbedarf ableiten:

- Der Ausbauzustand des Straßennetzes ist zu verbessern.
- Die Straßenquerschnitte sind an geltende Standards anzupassen.
- Vorhandene Brücken, Durchlässe und Stützmauern sind zu erhalten, zu sanieren bzw. wenn möglich im Querschnitt zu erweitern.
- Die Erschließung der Gewerbegebiete im Ortsteil Hirschfelde ist zu verbessern.
- Auf der Straße K8631 muss eine Tonnagebegrenzung wegen des erhöhten LKW-Verkehrs geprüft werden.

2.2 Zielstellungen

Die Grundsätze und Ziele für die Verkehrsentwicklung in der Stadt Zittau sind im Teil 1 des Verkehrsentwicklungsplanes dargelegt. Im Rahmen des verkehrlichen Leitbildes wurden neben verkehrspolitischen Grundsätzen auch Entwicklungsziele für die einzelnen Verkehrsträgerbereiche formuliert.

Für die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs in den neuen Ortsteilen sind folgende Grundsätze und Ziele von Bedeutung:

- Die Straßennetzstruktur ist auf die bedarfsgerechte Anbindung der neuen Ortsteile an die Innenstadt und an das Fernstraßennetz auszurichten.
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Schaffung leistungsfähiger Verkehrsanlagen ist das Straßennetz bedarfsgerecht auszubauen bzw. zu erhalten.
- Durch Nachnutzung vorhandener bzw. dem Bau neuer Grenzbrücken und Sanierung der jeweiligen Zufahrtsstraßen sind neue grenzüberschreitende Verbindungen zu prüfen.
- Für eine langfristige Standortsicherung sind die Gewerbegebiete durch leistungsfähige Anbindungen zu erschließen.
- Die vorhandenen, leistungsfähigen Anlagen für den Eisenbahngüterverkehr sollen erhalten werden.
- Im Neißetal sind bei der FA Engemanns Parkplätze entstanden. Die Förderung der touristischen Infrastruktur soll aber weiterhin ausgebaut werden.

Auf der Grundlage dieser Grundsätze und Ziele werden die entsprechenden konzeptionellen Lösungen und Maßnahmen entwickelt.

2.3 Konzeptionelle Lösungen und Maßnahmen

Straßennetzstruktur

Das Straßennetz ist gegliedert in die Hauptverkehrsstraßen mit Klassifikation als Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sowie die weiteren Gemeindestraßen. Das klassifizierte Straßennetz ist in Anlage 1 dargestellt.

Neben dieser Struktur des klassifizierten Straßennetzes existiert für die weiteren Gemeindestraßen in den neuen Ortsteilen noch keine vollständige Kategorisierung. Für diese Gemeindestraßen soll eine Struktur analog zum innerstädtischen Netz entsprechend der jeweiligen Verbindungsfunktionsstufe mit Sammel- und Anliegerstraßen entwickelt werden.

Die Verbindung zwischen den Ortsteilen Hirschfelde und Dittelsdorf im Zuge der August-Bebel-Straße sowie die Zufahrten von der Bundesstraße zu den Siedlungsbereichen Rosenthal und Drausendorf werden als Sammelstraßenausgewiesen. Die Straßen innerhalb der Siedlungsbereiche, das ist der überwiegende Teil der Gemeindestraßen, werden als Anliegerstraßen eingestuft. Diese Kategorisierung ist Anlage 1-2 dargestellt.

Ausbau Straßennetz und Querschnittsgestaltung

Als wesentliche Bemessungsgröße für die Ausbauplanung des Straßennetzes ist die Entwicklung der Verkehrsmengen zu berücksichtigen. Entsprechend der aktuellen Landesverkehrsprognose des Freistaates Sachsen ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Stadt Zittau zwischen 2010 und 2025 insgesamt von einem gleichbleibenden Niveau auszugehen. Für den Binnenverkehr in der Stadt Zittau wird ein Rückgang auf 96 % prognostiziert. Während für den Quell-/ Zielverkehr zwischen der Stadt Zittau und den Altkreisen Löbau-Zittau bzw. Niederschlesischer Oberlausitzkreis ebenfalls ein gleichbleibendes Niveau zu erwarten ist, wird für den Quelle-/Zielverkehr in den Altkreis Bautzen ein Anstieg auf 136 % prognostiziert. Für den Straßengüterverkehr wurde im Rahmen des aktuellen Landesverkehrsplanes Sachsen für den Zeitraum 2010 bis 2025 von einem Anstieg auf 147 % ausgegangen.

Im Ergebnis dieser Betrachtungen ist festzustellen, dass generelle Kapazitätserweiterungen nicht erforderlich sind. Es sind jedoch die Rahmenbedingungen für den Straßen- und Schienengüterverkehr, insbesondere im Hinblick auf die Anbindung der Gewerbegebiete, zu verbessern.

Weiterhin ist der Ausbauzustand des Straßennetzes durch Erneuerung des Fahrbahnbelages und der Bankette, durch z. T. grundlegende Sanierung der Fahrbahnen sowie durch Herstellung normgerechter Fahrbahnbreiten (Regelquerschnitte RQ 9,5 bzw. RQ 7,5) im Vorrangnetz zu verbessern.

Brücken, Durchlässe und Stützmauern sind insbesondere in Wittgendorf, aber auch in Dittelsdorf und Schlegel kurz- und mittelfristig zu sanieren und wenn möglich im Querschnitt zu erweitern.

Die Straßenquerschnitte werden im Interesse der Verkehrssicherheit angepasst. Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes wie die Herstellung von Gehwegen und Radverkehrsanlagen tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Insbesondere in den zentralen Bereichen der Ortslagen von Wittgendorf, Dittelsdorf und Schlegel sind gegebenenfalls Fußwege neu herzustellen bzw. zu vervollständigen. An den zahlreichen Engstellen, die mittel- und langfristig nicht zu beseitigen sind, sollten alternativ zu den Regelquerschnitten Mischverkehrsflächen eingerichtet werden. Im Rahmen der Objektplanung sind technische Lösungen zur Fahrbahngestaltung an Zwangspunkten gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, Kap.6.1.1.9 und 6.1.1.11) zu prüfen und umzusetzen.

Eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit kann mit der Gestaltung der Ortseingänge an der B99 erreicht werden. Es sollten Parkbuchten mit Infotafeln sowie geschwindigkeitsdämpfende Elemente wie Kreisverkehrsplätze oder Mittelinseln eingeordnet werden. Die Umgestaltung des Knotens B99/ Straße zum Kraftwerk zu einem Kreisverkehrsplatz sollte im Zusammenhang mit der Erschließung der Gewerbegebiete geprüft werden. Es wird vorgeschlagen am Knoten B99/ Flachsspinnereistraße eine Mittelinsel zur Geschwindigkeitsdämpfung zu errichten.

Die Anbindung der Grundstücke an die Hauptstraße in Wittgendorf ist durch die Sanierung der jeweiligen Zufahrten zu sichern bzw. herzustellen.

Für Straßenverbindungen außerorts mit stark eingeeengten Querschnitten ist der Ausbau gemäß Richtlinie für Anlage von Straßen zu prüfen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist an der B99 am Abzweig Schlegel eine Linksabbiegespur für den Fahrzeugverkehr aus Richtung Süden in den Ortsteil Schlegel einzurichten. Die Untersuchung und Entschärfung bzw. Beseitigung der Unfallhäufungsstellen an der B99 ist ständige Aufgabe der zuständigen Unfallkommission.

Grenzüberschreitende Straßenverbindungen

Die Neißebrücke im Zuge der Neißeasse, Hirschfelde - Turoszow (Türchau) soll als Straßenbrücke für Fahrzeuge bis 3,5 t sowie für Radfahrer und Fußgänger nutzbar sein (Stadtratsbeschluss Nr. 31/03/07). Darüber hinaus sollte die Brücke zur grenzüberschreitenden Sicherung der Industriestandorte Zittau und Turow durch Katastropheneinsatzfahrzeuge befahren werden können.

Zur touristischen Erschließung des Neißetals und der internationalen Anbindung des Neiße-Radweges ist es wünschenswert, die Neißebrücke in Rosenthal nach Trzcieniec (Rohnau, ehemaliger Zugang zum Haltepunkt Rohnau) für den Rad- und Fußgängerverkehr wiederherzustellen.

Voraussetzung dafür sind die entsprechenden Abstimmungen mit der Sächsischen Staatsregierung und den zuständigen polnischen Behörden. Zunächst ist jedoch die vorhandene Infrastruktur zu sichern.

Verlagerung großräumiger Verkehrsströme

Die Ortsdurchfahrt Hirschfelde im Zuge der B99 ist stark von der Verbindungsfunktion geprägt, was zu Konflikten mit der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion führt. Eine Verbesserung der Situation kann entweder durch die Verlagerung des überregionalen Durchgangsverkehrs auf eine neu zu bauende Ortsumgehungsstraße oder durch Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen des Durchgangsverkehrs erreicht werden.

Derartige Maßnahmen, die u. a. die Dämpfung der Geschwindigkeiten, die Einrichtung von Querungshilfen und die Schaffung von Aufenthaltsflächen umfassen, sind kurz- und mittelfristig zu planen und umzusetzen.

In der Vergangenheit (vor 1970) sind bereits Variantenuntersuchungen für mögliche Umgehungsstraßen durchgeführt worden. Aus den Verkehrsbelastungen auf der B99 in Hirschfelde, die sich gegenwärtig zwischen 5.000 und 10.000 Kfz pro Tag (DTV) bzw. bei 5.800 Kfz pro Tag (Messungen der Stadt Zittau Juni und September 2015) bewegen, lässt sich kein Anspruch für den Bau einer Ortsumgehungsstraße ableiten. Für die Aufnahme des Vorhabens in die entsprechenden Bundes- und Landesprogramme sind höhere Verkehrsbelastungen erforderlich. Langfristig sollte jedoch die Möglichkeit zur Prüfung

einer Ortsumgehungsstraße aufrechterhalten werden. Aus diesem Grunde ist die Freihaltung möglicher Trassen für Umgehungsstraßen von Bebauung planerisch sinnvoll.

Anbindung der Gewerbestandorte an das örtliche und überregionale Netz

Das geplante Gewerbe und Industriegebiet soll südlich über eine öffentliche Verkehrsfläche von der Bundesstraße B99 aus neu erschlossen werden. Dazu ist ein neuer Knotenpunkt (Kreisverkehr) an der Bundesstraße herzustellen. Der weitere Verlauf der Trasse erfolgt auf der vorhandenen „Straße zum Kraftwerk“ in das Plangebiet hinein. Ziel ist es, die im Geltungsbereich anliegenden Grundstücke an die öffentliche Verkehrserschließung anzubinden.

Im Zusammenhang mit der veränderten Erschließung der Gewerbegebiete sollte der Knoten B99/ Straße zum Kraftwerk langfristig ausgebaut werden (vgl. Abbildung 1). Im Interesse einer Geschwindigkeitsdämpfung am südlichen Ortseingang sollte der Knoten als Kreisverkehrsplatz gestaltet werden. Aufgrund des nicht kontinuierlichen Fahrzeugstromes aus den Gewerbegebieten ist diese Lösung einer Lichtsignalsteuerung vorzuziehen und sollte verkehrstechnisch geprüft werden. Die derzeitige Knotenbelastung liegt deutlich unter der Kapazitätsgrenze von Kreisverkehrsplätzen. Im Interesse einer Verlagerung geeigneter Gütertransporte vom Straßenverkehr auf den Schienenverkehr sollte die Möglichkeit des Güterumschlages am ehemaligen Güterbahnhof Hirschfelde erhalten bleiben bzw. sollte zumindest die Möglichkeit der Nachrüstung mit einem Gleisanschluss für den Umschlag von Gütern aus den Gewerbegebieten durch die entsprechende Flächensicherung erhalten werden.

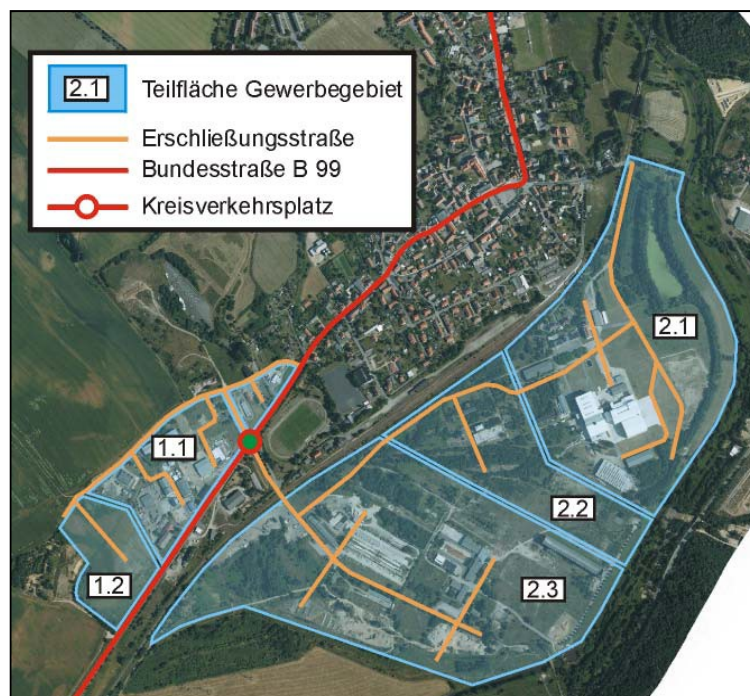


Abbildung 1: mögliche Erschließung der Gewerbegebiete im Ortsteil Hirschfelde

3 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

3.1 Defizite und Handlungsbedarf

Defizite aus Bestandsaufnahme

Bedienungshäufigkeit:

Das Fahrplanangebot der Regionalbuslinien 21, 41 und 45 besteht nur werktags. Samstags und sonntags werden keine Fahrten angeboten. Das Fahrplanangebot der Regionalbuslinien ist hinsichtlich Anzahl und zeitlicher Lage der Fahrten stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet.

Die Regionalbahnlinie verkehrt Montag bis Freitag und auch am Wochenende im Einstundentakt.

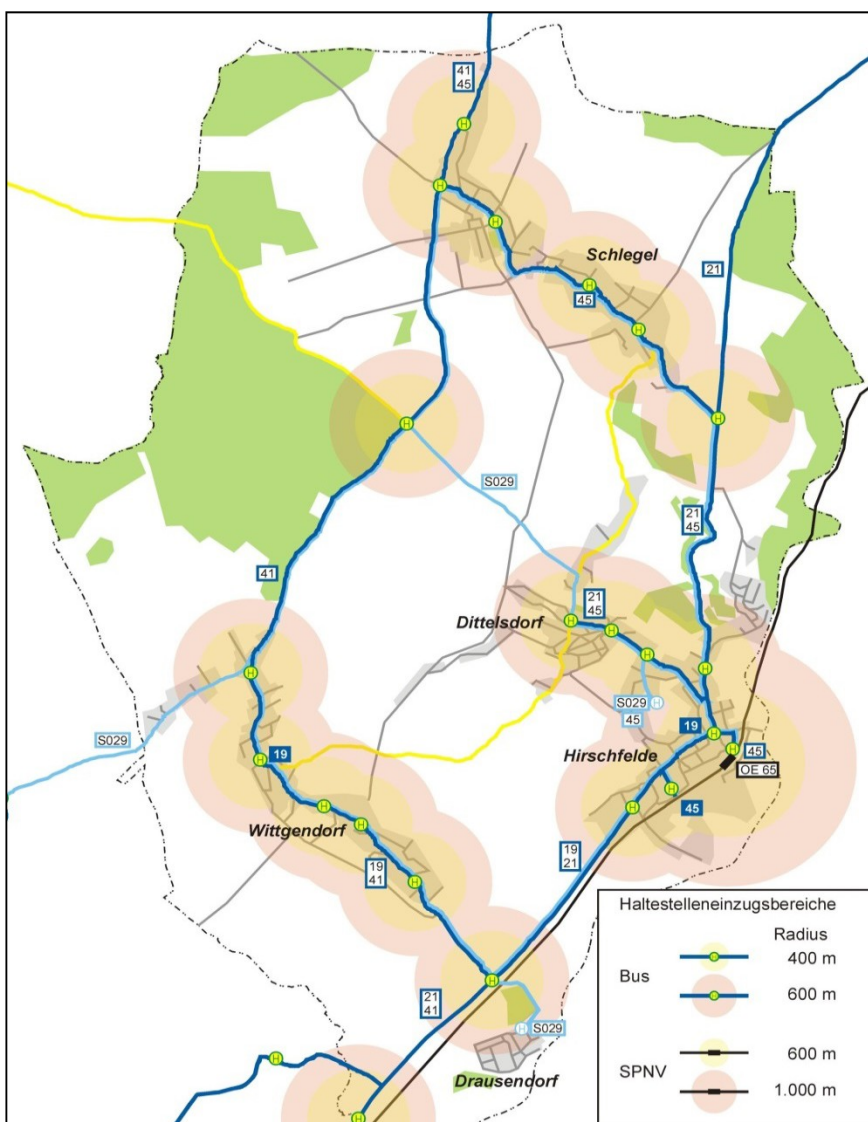


Abbildung 2: ÖPNV-Erschließung der neuen Ortsteile (Stand 2014)

Verbindungsfunktion:

Es werden nur wenige Direktverbindungen zur Innenstadt von Zittau angeboten (Linien 21 und 41). Für den Ortsteil Schlegel besteht keine Direktverbindung zur Innenstadt.

ÖPNV-Erschließung:

Die räumliche Erschließung der neuen Ortsteile ist insgesamt ausreichend (vgl. Abbildung 2). Jedoch werden die Siedlungsbereiche von Rosenthal und Drausendorf unzureichend bzw. nicht direkt durch den öffentlichen Linienverkehr erschlossen. Dadurch sind sehr lange Fußwege bis zu den Haltestellen an der B99 notwendig. Drausendorf wird während der Schulzeit durch die Schulbuslinie S029 bedient.

ÖPNV-Verknüpfung:

Die Verknüpfung zwischen Regionalbus und der Regionalbahn ist nur gering ausgeprägt. Am Haltepunkt Hirschfelde ist nur die Regionalbuslinie 45 mit der Regionalbahn verknüpft. Die Anschlussgestaltung für Umsteigeverbindungen ist mangelhaft. Die Funktionsteilung zwischen der Regionalbahnlinie und der parallel verkehrenden Regionalbuslinie 21 ist verbesserungswürdig.

Infrastruktur:

An mehreren Haltestellen fehlt der Wetterschutz gänzlich oder ist veraltet und stark sanierungsbedürftig. Für die Haltestellen an der B99 fehlen Querungshilfen.

Handlungsbedarf

Als Ergebnis der Defizitanalyse ergibt sich der nachfolgend dargestellte Handlungsbedarf:

- Die ÖPNV-Anbindung der neuen Ortsteile an die Innenstadt ist im Regionalbusverkehr zu verbessern.
- Zur Förderung Einwohnermobilität und der Tourismusentwicklung sind das ÖPNV-Wochenendangebot sowie das allgemeine Spätverkehrsangebot zu verbessern.
- Die Verknüpfung zwischen Regionalbus und Regionalbahn am Haltpunkt Hirschfelde ist zu sichern und zu erweitern.
- Die Funktionsteilung zwischen Regionalbahn und Regionalbus ist zu optimieren.
- Die Wetterschutzeinrichtungen an den Regionalbushaltestellen sind qualitätsgerecht zu sanieren bzw. neu zu errichten.

3.2 Zielstellungen

Von den im verkehrlichen Leitbild formulierten verkehrspolitischen Grundsätzen und Entwicklungszielen sind für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in den neuen Ortsteilen folgende Zielstellungen von Bedeutung:

- Die flächendeckende ÖPNV-Erschließung des gesamten Stadtgebietes einschließlich der neuen Ortsteile ist zu gewährleisten.
- Der Übergang zwischen SPNV und Regionalbusverkehr sowie die wichtigsten Umsteigebeziehungen sind zu sichern.
- Der Bedarf und das Angebot an KFZ+Bahn (P+R)- bzw. Fahrrad+Bahn (B+R)-Stellplätzen sind zu prüfen und ggf. anzupassen.
- Die Erschließung der neuen Ortsteile soll hinsichtlich des Fahrplanangebotes auf einem mit dem Zittauer Stadtverkehr vergleichbaren Niveau erfolgen.
- Der Einsatz flexibler Bedienungsformen für Stadtgebiete bzw. Verkehrszeiten, in denen keine wirtschaftliche ÖPNV-Erschließung durch Linienverkehr möglich ist, ist zu prüfen.

3.3 Konzeptionelle Lösungen und Maßnahmen

Angebotsentwicklung Regionalbus

Bei der Gestaltung des Fahrtenangebotes im Regionalbusverkehr ist die zukünftige Nachfrageentwicklung zu berücksichtigen. Diese wiederum wird in den neuen Ortsteilen bestimmt durch die entsprechenden Rahmenbedingungen wie:

- demografische Entwicklung,
- Eingemeindung und Landkreisstruktur,
- Entwicklung der Gewerbestandorte und
- Entwicklung des Tourismus.

Es sind die festgestellten Defizite zu beseitigen, d. h. die Erschließung und die Verknüpfung sind zu optimieren. Die Angebotsentwicklung orientiert sich an den im Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberlausitz-Niederschlesien festgelegten Entwicklungszielen. Die Bestellung der SPNV-Leistungen erfolgt durch den Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON). Die Regionalbus-Leistungen werden durch den Landkreis bestellt.

Für das Fahrplanangebot des Regionalbusverkehrs in den neuen Ortsteilen sollten die folgenden Anpassungen vorgenommen werden

Angebot Montag - Freitag:

Die Erschließung von Drausendorf sollte durch die Linie 41 oder die Linie 21 erfolgen, die von Rosenthal durch die Linie 45. Auch wenn die Linie 21 Görlitz - Zittau Verbindungsfunktionen wahrnimmt, hat sie gegenüber dem SPNV vorrangig

Erschließungsfunktionen zu erfüllen. Im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Parkplatzes für Radwanderer auf dem Gelände der ehemaligen Flachsspinnerei in Rosenthal sollte eine Haltestelle und Wendemöglichkeit für Busse geschaffen werden, um so gleichzeitig einen ÖPNV-Anschluss für die dort bereits vorhandenen touristischen Angebote zu ermöglichen.

Zur Verbesserung des Berufs- und Einkaufsverkehrs sollte das Fahrtenangebot der Linien 41 und 45 von 5 bzw. 6 Fahrten pro Tag auf einen Stundentakt erhöht werden. Für die Bedienung in den verkehrsschwachen Zeiten sowie für Zubringerverkehre zum SPNV sind flexible Bedienangebote zu prüfen. In Kooperationen mit ortsansässigen Taxi-Unternehmen können Angebote als Rufbus oder in Form von Anruflinientaxi (ALITA) bzw. Anrufsammeltaxi (AST) realisiert werden. Die Verknüpfung zwischen Regionalbus und Regionalbahn am Haltepunkt Hirschfelde ist durch die Andienung zusätzlicher Linien zu verbessern. Neben der Linie 45 sollten auch die Fahrten von und nach Dittelsdorf der Linie 21 den Haltepunkt Hirschfelde bedienen. Dabei sind die Umsteigebeziehungen fahrplanseitig zu sichern. Nach Reaktivierung des Haltepunktes Drausendorf kann auch die Linie 41 dort mit der Eisenbahn verknüpft werden und die Durchbindung in die Innenstadt von Zittau entfallen.

Angebot Samstag, Sonntag, Feiertag:

Zur Schaffung eines Fahrtenangebotes für die neuen Ortsteile am Wochenende ist eine Ringverkehrslinie zu untersuchen, die die Ortsteile mit der Innenstadt oder alternativ mit dem SPNV-Angebot am Haltepunkt Hirschfelde verbindet. Für dieses Angebot ist der Einsatz flexibler Bedienformen, z. B. Anrufsammeltaxi, zu prüfen.

Gestaltung der Regionalbushaltestellen

Die für die Regional- und Stadtbushaltestellen der Stadt Zittau geltenden Ausstattungsrichtlinien sind auf die Haltestellen in den neuen Ortsteilen zu übertragen. Für alle Haltestellen sind einheitliche Qualitätskriterien hinsichtlich Wetterschutz und Fahrgastinformation anzusetzen.

Ausgehend vom Bestand ist an mehreren Haltestellen der Wetterschutz neu zu errichten bzw. zu sanieren. Ebenso ist für einige Haltestellen die Sanierung der Straßenborde und der Oberflächenbefestigung erforderlich.

Für die entlang der B99 liegenden Haltestellen Drausendorf Gasthof, Drausendorf Abzw. Wittgendorf, Hirschfelde Gewerbepark, Hirschfelde Zittauer Str. (Markt) und Schlegeler Weg sollte in Abhängigkeit der Nutzungsintensität (Schülerverkehr) die Einrichtungen von Querungshilfen geprüft werden (siehe auch Kapitel 5.3).

Verbesserung der Zugangsbedingungen zum SPNV

Zur Gewährleistung wichtiger Umsteigebeziehungen am Haltepunkt Hirschfelde ist das entsprechende Fahrtenangebot des Regionalbusverkehrs auf den Fahrplan des SPNV auszurichten. Die Anschlusssicherung zwischen Regionalbus und Regionalbahn ermöglicht weitere ÖPNV-Verbindungen zur Innenstadt.

Generell sollten die Fahrgastpotenziale entlang der Eisenbahnstrecke besser erschlossen werden. Einerseits existieren am Wochenende keine Zubringerverkehre, so dass das SPNV-Angebot für die neuen Ortsteile kaum nutzbar ist, und andererseits haben die Siedlungsbereiche Drausendorf und Rosenthal keinen direkten Zugang zum SPNV. Deshalb sollten zur Anbindung aller neuen Ortsteile an den SPNV am Wochenende Zubringerverkehre zum Haltepunkt Hirschfelde, ggf. unter Nutzung flexibler Bedienformen, eingerichtet werden.

Darüber hinaus ist die Einrichtung folgender zusätzlicher SPNV-Haltepunkte zur Erschließung weiterer Siedlungsbereiche zu prüfen:

Rosenthal

- Haltepunkt auf polnischer Seite in Trzcieniec,
- Reaktivierung des ehemaligen Haltepunktes Rohnau
- Zugang über vorhandene, zur Sanierung vorgesehene Neißebrücke
- Potenzial: Einwohner von Rosenthal sowie Tourismus NeißeTal

Drausendorf/Wittgendorf

- Reaktivierung des ehemaligen Haltepunktes Drausendorf
- ggf. Verbesserung der Zuwegung
- Potenzial: Einwohner von Drausendorf/Wittgendorf sowie Tourismus NeißeTal

Gewerbegebiet Weinau

- Haltepunkt ggf. auf Flur Mittelherwigsdorf, Ortsteil Eckartsberg
- Potenzial: Beschäftigte des Gewerbegebietes

Im Zusammenhang mit der Einordnung zusätzlicher Haltepunkte ist die Verbindungsfunktion des SPNV zu berücksichtigen, d. h. die Fahrzeitvorteile der Regionalbahn müssen erhalten bleiben. Das kann durch die Einrichtung von Bedarfshalten erfolgen. Neben der Beobachtung der Nachfrageentwicklung sollte zur Realisierung von zusätzlichen Haltepunkten die Durchführung von Studien, die Abstimmung mit dem ZVON, der Gemeinde Mittelherwigsdorf und mit der polnischen Seite sowie die Flächensicherung vorbereitet werden.

4 RADVERKEHR

4.1 Defizite und Handlungsbedarf

Defizite aus Bestandsaufnahme

In den neuen Ortsteilen existieren nur wenige Radverkehrsanlagen. Die oftmals sehr geringen Straßenquerschnitte aufgrund von Einengungen durch Wohngebäude, Brücken, Stützmauern oder Alleebäume stellen sehr schwierige Bedingungen für den Radverkehr dar. Damit verbunden sind auch erhebliche Einschränkungen der Verkehrssicherheit. Abstellanlagen für Fahrräder gibt es nur am Haltepunkt Hirschfelde.

Handlungsbedarf

Aus den beschriebenen Defiziten ergibt sich der folgende Handlungsbedarf:

- Im örtlichen Wegenetz sind Verbesserungen für den Radverkehr durch eine stufenweise Einrichtung von Radverkehrsanlagen erforderlich.
- Es sind Alternativen für die Wegführung im touristischen Radwegenetz auszuweisen.
- Es sollte ein regionaler Radweg im Bereich der neuen Ortsteile angelegt werden.

4.2 Zielstellungen

Für die Entwicklung des Radverkehrs in den neuen Ortsteilen sind folgende Grundsätze und Ziele von Bedeutung:

- Die Verkehrssicherheit für Radfahrer ist durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu erhöhen.
- Die Radwegeverbindungen zwischen den neuen Zittauer Ortsteilen sowie zwischen diesen und der Innenstadt sind qualitativ zu verbessern (Ausschilderung, bauliche Maßnahmen) und netzartig weiter zu entwickeln.
- Neben dem innerörtlichen ist auch das touristische Radwegenetz, insbesondere im Neißetal, qualitativ weiter zu entwickeln (Ausschilderung, Befestigung).
- Die Attraktivität des Radwegenetzes ist durch die Ausstattung mit Abstellanlagen, Rastplätzen, Hinweis- und Infotafeln zu erhöhen.
- Das Angebot an grenzüberschreitenden touristischen Wegeverbindungen ist durch die Inbetriebnahme weiterer Grenzbrücken zu ergänzen.
- Die Wegweisung für Radwanderwege ist zu vervollständigen und zu aktualisieren.

4.3 Konzeptionelle Lösungen und Maßnahmen

Verbesserung der Netzwirkung und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen des Straßennetzes in den neuen Ortsteilen kann der Radverkehr im Wesentlichen auf Mischverkehrsflächen abgewickelt werden. Entlang der Ortsdurchfahrten wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. An Engstellen sind für Radfahrer Schutzstreifen zu markieren. Darüber hinaus können parallel zu den Ortsdurchfahrten verlaufende Straßen und Wege, sofern diese asphaltiert und beleuchtet sind, durch entsprechende Wegweisung in das Radwegenetz einbezogen werden. Für eine weitere Verbindung zwischen Hirschfelde und Wittgendorf sollte der „Väterweg“ als Rad- und Gehweg ausgebaut werden.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind Brücken und Stützmauern kurz- und mittelfristig zu sanieren und ggf. langfristig im Querschnitt zu erweitern. Im Zusammenhang mit dem grundhaften Ausbau des Straßennetzes und der damit verbundenen Anpassung der Querschnittsgestaltung ist in Abhängigkeit der jeweiligen Fahrbahnbreite zu prüfen, ob Radfahrstreifen oder, wenn das nicht möglich ist, Schutzstreifen angelegt werden können. Die Einrichtung neuer Radverkehrsanlagen sollte schrittweise entsprechend einer Prioritätenreihung erfolgen. Vorrangig sollten die Radwegeverbindungen aus den Ortslagen zum Radweg entlang der B99 und damit zur Innenstadt hergestellt werden. Hierzu sollte eine separate Radverkehrskonzeption erarbeitet werden.

Vervollständigung und Ausstattung touristisches Radwegenetz

Überregionaler Oder-Neiße-Radwanderweg:

Der Oder-Neiße-Radwanderweg wurde nach dem Hochwasserereignis im Jahr 2010 neu ausgebaut. In einigen Bereichen können jedoch gegenüber der heutigen Führung entlang der B99 die nachfolgend dargestellte alternative Wegführung geprüft werden.

Von Süden her führt der neu anzulegende Weg vom Weinaupark östlich am Gewerbegebiet Weinau vorbei nach Drausendorf. Hier könnte ein Rastplatz für Radwanderer eingerichtet werden. Weiter verläuft der Radweg östlich der Eisenbahnstrecke auf vorhandenen, auszubauenden Wegen bis zur Straße zum Kraftwerk. Von dort führt der Radweg entweder zu B99 und weiter über die Rosenstraße und den Markt zur Neißgasse oder entlang der Neiße bis zur Neißgasse. Von der Neißgasse bis zum Eingang des Neißtals in Rosenthal kann eine ehemalige Eisenbahntrasse genutzt werden.

Über die zu sanierenden Neißebrücken in Hirschfelde, Neißgasse nach Turoszow (Türchau) und Rosenthal, Neißtalweg nach Trzcieniec (Rohnau) sind grenzüberschreitende Radwegeverbindungen zum vorhandenen bzw. geplanten regionalen Radwegenetz im Raum Bogatynia auf der polnischen Seite zu prüfen und gegebenenfalls zu schaffen.

Die Aktualisierung und Vervollständigung der Wegweisung und der Informationstafeln sollte in das Gesamtkonzept zur touristischen Erschließung des Neißtals eingebunden werden.

Regionaler Radweg:

Im Bereich der neuen Ortsteile sollte ein regionaler Radweg angelegt bzw. ausgewiesen werden. Dieser als Rundweg anzulegende Radweg soll die neuen Ortsteile miteinander verbinden, den Anschluss zu den Radwegen der Nachbarorte herstellen und die Anbindung an den überregionalen Oder-Neiße- Radwanderweg gewährleisten.

Eine mögliche Route beginnt in Hirschfelde am Markt. Der Weg führt über die Kirchgasse und die Dr.-Külz-Straße nach Dittelsdorf und entlang der Kreisstraße K8632 zur Schlegeler Mühle. Eine mögliche, aber mit wesentlich höherem Aufwand einhergehende Alternativroute führt über die Neißgasse nach Rosenthal und über einen auszubauenden Weg entlang des Kemmlitztals zur Schlegeler Mühle. In Schlegel wird der Weg weiter über die Dorfstraße und einen vorhandenen Radweg sowie über die Dittersbacher Straße und die Teichstraße zu den Schlegeler Teichen geführt. Über den Klosterweg und einen Feldweg am Waldrand führt der Weg nach Wittgendorf und über den z. T. auszubauenden Väterweg oder alternativ über die Kreisstraße K8632 zurück zum Markt nach Hirschfelde.

Auf diesem Rundweg sollten Rastplätze an den Schlegeler Teichen, am Zugang zum Oberwald an der K 8617, in Wittgendorf am Dorfidyll und an der Kreisstraße K8632 am höchsten Punkt zwischen Wittgendorf und Dittelsdorf eingerichtet werden.

Schnittstellen zu anderen Verkehrssystemen

Am Haltepunkt Hirschfelde existiert eine B+R-Anlage für den Umstieg von Fahrradfahrern in die Regionalbahn. Die Auslastung dieser Fahrradabstellplätze ist zu prüfen und bei entsprechendem Bedarf ist die Kapazität der Anlage zu erweitern.

Ebenso sollte am Markt in Hirschfelde eine überdachte Abstellanlage für Umsteiger zu den Regionalbuslinien errichtet werden. Diese kann dann auch von Radwanderern genutzt werden, die auf dem Oder-Neiße-Radwanderweg bzw. auf dem regionalen Radweg unterwegs sind.

5 FUßGÄNGERVERKEHR

5.1 Defizite und Handlungsbedarf

Defizite aus Bestandsaufnahme

Generell sind in den neuen Ortsteilen zu wenige Fußwege vorhanden. An den Ortsdurchfahrten, insbesondere an deren Engstellen, ist dadurch die Verkehrssicherheit gefährdet. Die wenigen vorhandenen Fußwege verfügen z. T. über keine Beleuchtung.

An der B99 fehlen, vor allem vor dem Hintergrund der Schülerbeförderung, Querungshilfen.

In der Siedlung Rosenthal sind aufgrund der engen Straßenquerschnitte fast keine Fußwege vorhanden.

Im Ortsteil Schlegel fehlen in vielen Bereichen Gehwege entlang der Dorfstraße. Ebenso gibt es im Ortsteil Wittgendorf entlang der Hauptstraße nur wenige Fußwege.

Handlungsbedarf

Aus den beschriebenen Defiziten ergibt sich der folgende Handlungsbedarf:

- In den Ortslagen, insbesondere an den Ortsdurchfahrten, sind wenn möglich Gehwege neu anzulegen bzw. Mischverkehrsflächen zu schaffen.
- An der Bundesstraße B99 sind weitere Querungshilfen einzuordnen. Besonders im Ortsteil Hirschfelde und am Abzweig Drausendorf bzw. Wittgendorf (Schülerverkehr).

5.2 Zielstellungen

Für die Entwicklung des Fußgängerverkehrs in den neuen Ortsteilen sind folgende Grundsätze und Ziele von Bedeutung:

- Die Verkehrssicherheit für Fußgänger ist durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu erhöhen. Die Einrichtung weiterer Querungsmöglichkeiten für Fußgänger ist voranzutreiben.
- Das touristische Wanderwegenetz, insbesondere im Neißetal, ist weiter zu entwickeln.
- Die Attraktivität des Wanderwegenetzes ist durch die Ausstattung mit Rastplätzen weiter zu erhöhen.
- Das Angebot an grenzüberschreitenden touristischen Wanderwegverbindungen ist durch die Inbetriebnahme weiterer Grenzbrücken gegebenenfalls zu ergänzen.

5.3 Konzeptionelle Lösungen und Maßnahmen

Langfristig sollten im Zusammenhang mit dem grundhaften Ausbau des Straßennetzes und der damit verbunden Anpassung der Querschnittsgestaltung entlang der

Durchgangsstraßen in Dittelsdorf, Schlegel und Wittgendorf einseitig Gehwege angelegt werden. An vielen Straßenabschnitten reicht der vorhandene Straßenquerschnitt für die zusätzliche Einordnung von Fußwegen jedoch nicht aus. An diesen Stellen können Mischverkehrsflächen gestaltet werden, die durch optisch von der Fahrbahn getrennte, überfahrbare Fußwege (z. B. Aufpflasterung) geschützte Bereiche darstellen. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind in allen Ortsteilen zu prüfen.

An der Bundesstraße B99 sind weitere Querungshilfen einzuordnen. Besonders an den im Ortsteil Hirschfelde (Bereich des Marktes und an der Dr.-Külz-Straße) und am Abzweig Drausendorf bzw. Wittgendorf (Schülerverkehr).

Vervollständigung und Ausstattung des touristischen Wegenetzes

Für die grenzüberschreitenden Wanderwegverbindungen sind die Neißebrücken in Hirschfelde, Neißgasse nach Turoszow (Türchau) und in Rosenthal, Neißtalweg nach Trzcieniec (Rohnau) zu prüfen und gegebenenfalls zu sanieren bzw. wiederherzustellen.

Innerhalb der neuen Ortsteile sollten folgende Wanderwege angelegt bzw. instandgehalten werden:

- Weg von Hirschfelde, Markt durch das Kemmlitztal nach Schlegel
- Weg von Zittau, Weinaupark über Drausendorf und Hirschfelde entlang der Neiße zum Oder-Neiße-Radwanderweg als Alternativführung nach Rosenthal

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1-1: Straßenverkehr - Netzstruktur - Planung
Klassifizierung Hauptverkehrsstraßen

Anlage 1-2: Straßenverkehr - Netzstruktur - Planung
Kategorien Gemeindestraßen

Anlage 2: ÖPNV - Liniennetz - Planung

Anlage 3: Radverkehr - Wegenetz - Planung