



# Bergstadt Schneeberg

## Verkehrsuntersuchung / Verkehrskonzept Altstadt



Zwischenbericht Analyse

**SVU**Dresden

**Titel:** Verkehrsuntersuchung / Verkehrskonzept Altstadt

**Auftraggeber:** Bergstadt Schneeberg  
Bauamt

**Auftragnehmer:** SVU Dresden  
Planungsbüro Dr. Ditmar Hunger  
Büroinhaber: Dipl. -ing. Tobias Schönefeld  
Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden

**Verfasser:** Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Dipl.-Ing. Marcus Schumann  
cand. Ing. Alexandra Hermann

**Bildnachweis:** SVU Dresden (soweit nicht andere Quellen genannt werden)

**Stand:** 21. Mai 2018

# Inhaltsverzeichnis

<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>4</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>5</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>6</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>7</b>
<b>2 Bestands- und Konfliktanalyse</b>	<b>9</b>
2.1 Siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen	9
2.2 Verkehrsuntersuchungen	10
2.3 Kfz-Verkehr	12
2.3.1 <i>Straßennetzstruktur</i>	12
2.3.2 <i>Kfz-Verkehrsaufkommen</i>	13
2.3.3 <i>Maßgebende Konfliktbereiche im fließenden Verkehr</i>	17
2.3.4 <i>Ruhender Verkehr</i>	20
2.4 ÖPNV	22
2.5 Radverkehr	24
2.6 Fußverkehr	25
2.7 Zusammenfassung	27
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>29</b>
<b>Anlagenverzeichnis</b>	<b>30</b>

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
B	Bundesstraße
ca.	circa
ct	Cent
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
etc.	et cetera
EVE	Empfehlungen für die Durchführung von Verkehrszählungen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
h	Stunde
K	Knotenpunkt
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
Nr.	Nummer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge GmbH
Tab.	Tabelle

## Abbildungsverzeichnis

ABB. 1:	PLANUNGSABLAUF DES VERKEHRSKONZEPTES FÜR DIE STADT SCHNEEBERG .....	7
ABB. 2:	ÜBERSICHTSPLAN ZUR LAGE UNTERSUCHUNGSGEBIETES.....	8
ABB. 3:	ÜBERSICHT ERHEBUNGSSTELLEN .....	11
ABB. 4:	TAGESGANGLINIE QUERSCHNITT FÜRSTENPLATZ IN HÖHE DRACHENKOPF .....	14
ABB. 5:	RÜCKSTAU LINKSEINBIEGER SCHEUNENSTRASSE IN RICHTUNG B93 - 6:00 – 10:00 UHR .....	15
ABB. 6:	RÜCKSTAU LINKSEINBIEGER SCHEUNENSTRASSE IN RICHTUNG B93 - 15:00 – 19:00 UHR .....	16
ABB. 7:	BESTEHENDE GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNGEN IN DER ALTSTADT .....	18
ABB. 8:	BESTANDSSITUATION IM NACHGEORDNETEN NEBENNETZ.....	18
ABB. 9:	BESTANDSSITUATION ZWICKAUER STRASSE / RITTERSTRASSE.....	19
ABB. 10:	VERALTETE BESCHILDERUNG Z 353 HARTENSTEINER STRASSE / GYMNASIALSTRASSE .....	20
ABB. 11:	BEISPIELE FÜR KLEINTEILIGE PARKMÖGLICHKEITEN IM NEBENNETZ.....	21
ABB. 12:	KONFLIKTSITUATION GROÙE BADERGASSE.....	22
ABB. 13:	STATISCHES PARKLEITSYSTEM .....	22
ABB. 14:	BUSSTIEGE HALTESTELLE „SCHNEEBERG WARTE“ .....	23
ABB. 15:	ANLEHNBÜGEL HOSPITALKIRCHE UND MARKT .....	25
ABB. 16:	KLEINTEILIGES FUßWEGENETZ IN DER ALTSTADT .....	25
ABB. 17:	QUERUNGSDEFIZITE AMTSGERICHTSSTRASSE.....	26
ABB. 18:	STRASSENRAUMGESTALTUNG SCHEUNENSTRASSE .....	26

## Tabellenverzeichnis

TAB. 1: ÜBERSICHT ERHEBUNGSSTELLEN .....	10
------------------------------------------	----

# 1 Einleitung

In der Schneeberger Innenstadt bestehen vielfältige Nutzungen (Wohnen, Dienstleistungen, Tourismus). Diese sind durch eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsanforderungen gekennzeichnet. Es existieren damit wichtige Verknüpfungen zu Mobilität und Verkehr, einerseits im Sinne einer Sicherung der Erschließung der innerstädtischen Quellen und Ziele. Andererseits sind die durch den Verkehr entstehenden Wechselwirkungen mit der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes sollen die zukünftigen Entwicklungspotenziale des innerstädtischen Verkehrssystems verkehrsplanerisch untersucht und bewertet werden. Auf Basis einer Analyse der bestehenden Defizite werden Konzepte und Maßnahmen zur Verbesserung des innerstädtischen Verkehrssystems abgeleitet (siehe Abb. 1).

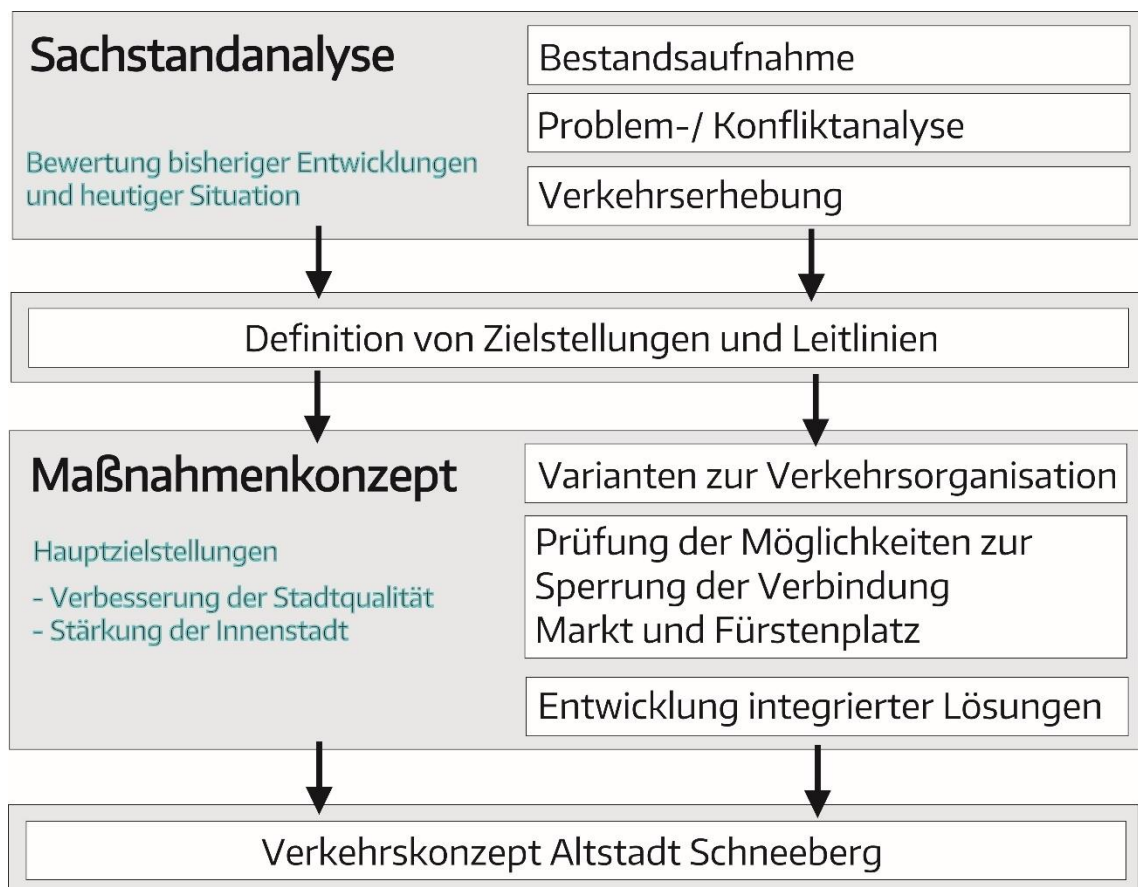
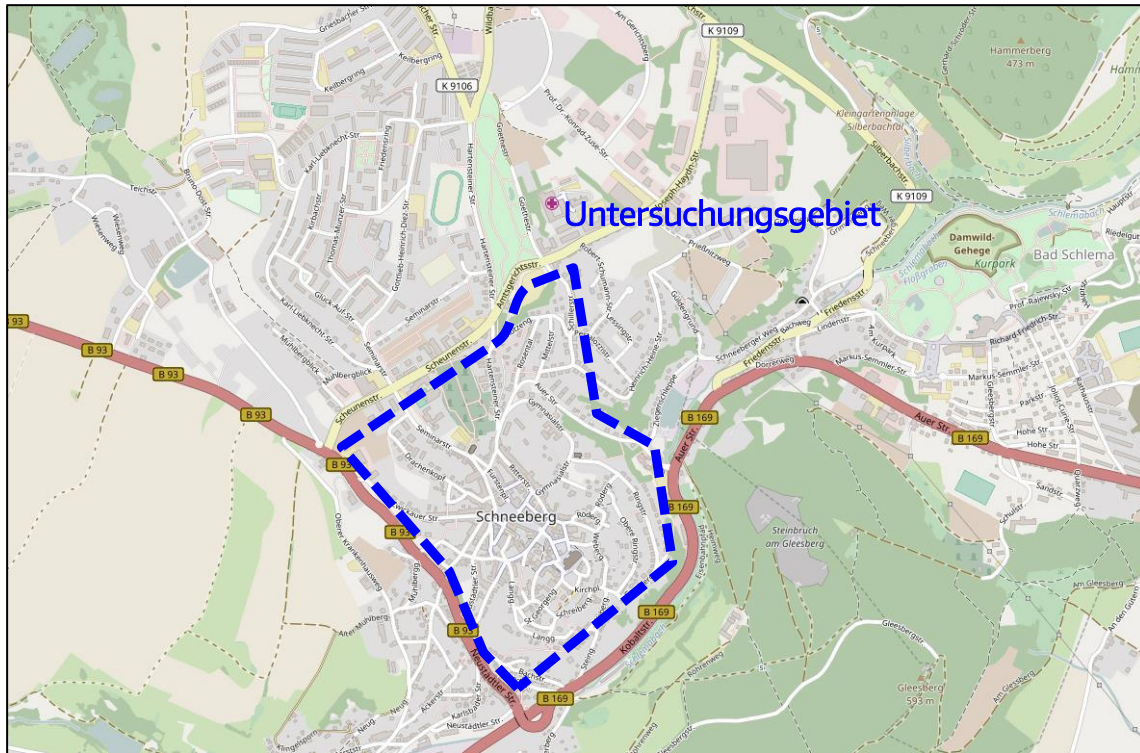


Abb. 1: Planungsablauf des Verkehrskonzeptes für die Stadt Schneeberg

Gegenstand der Betrachtungen bildet das in Abb. 2 dargestellte Untersuchungsgebiet. Schwerpunkt soll dabei u. a. die Untersuchung der Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für eine Sperrung der Verbindung am Rathaus zwischen Markt und Fürstenplatz sein. Hierbei werden verschiedene Führungs- und Gestaltungsvarianten betrachtet und anhand ihrer Vor- und



Nachteile bewertet bzw. miteinander verglichen. Im Ergebnis soll eine zukunftsorientierte Vorzugsvariante für die Verkehrsführung, -gestaltung und -organisation in der Schneeberger Altstadt entstehen. Hierbei bilden die Verknüpfungen mit den angrenzenden Stadt- und Wohngebieten einen weiteren wichtigen Teilbaustein.



**Abb. 2:** Übersichtsplan zur Lage Untersuchungsgebietes

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)  
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.  
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, die bestehenden Konflikte und Nutzungsüberlagerungen zu reduzieren und die Aufenthalts-, Wohn- und Stadtqualität zu erhöhen. Weiterhin sollen durch die Veränderung der Verkehrsorganisation positive Impulse für den Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort Innenstadt gegeben werden. Hierzu ist eine gute Erreichbarkeit der Altstadt für alle Nutzergruppen zu sichern.

Der erste Baustein der Sachanalyse beinhaltet die Bestandsaufnahme sowie die Problem- und Konfliktanalyse. Im Folgenden werden die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrserhebungen aufbereite und erste Aussagen zu den verkehrsträgerbezogenen Defiziten getroffen.



## 2 Bestands- und Konfliktanalyse

In den folgenden Unterkapiteln werden die verkehrliche und städtebauliche Bestandssituation für die einzelnen Verkehrsträger und die maßgebenden Problem- und Konfliktbereiche erläutert.

### 2.1 Siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen

Die Stadt Schneeberg ist durch eine kompakte Stadtstruktur geprägt. Sowohl innerhalb der Altstadt sowie in der Verknüpfung zu den angrenzenden Wohn- und Siedlungsbioten bestehen geringe Entfernungen.

Durch die unmittelbare Nähe zur Gemeinde Bad Schlema und der Stadt Aue ergibt sich ein gemeinsamer hochverdichteter Siedlungsraum. Als Teil des Zusammenschlusses „Städtebund Silberberg“ werden wichtige Aufgabenbereiche gemeinsam bearbeitet.

Die Bergstadt Schneeberg gliedert sich in 8 Stadtquartiere. Wichtige Siedlungsschwerpunkte bilden die unmittelbar nördlich an die Altstadt angrenzenden Wohngebiete (Grießbacher Hang, Alte Siedlung und Keilbergring) sowie der südlich der Altstadt liegende Stadtteil Neustädtle.

Die Altstadt selbst ist der zentrale innerstädtische Versorgungs- und Dienstleistungsstandort der Stadt Schneeberg. Wesentliche Einzelhandels-, Gastronomie- und Verwaltungseinrichtungen sind hier konzentriert (siehe Anlage 2). Gekennzeichnet ist die Altstadt weitestgehend durch historisch geprägte barocke Bebauungsstrukturen, woher auch der Beiname als „Barockstadt des Erzgebirges“ rührt. Weiterhin finden sich hier mit dem Museum für bergmännische Volkskunst, der St. Wolfgangkirche, etc. auch einige touristische Anziehungspunkte. Darüber hinaus liegen unmittelbar im Stadtzentrum eine Grund- und eine Oberschule sowie das berufliche Schulzentrum für Ernährung und Hauswirtschaft. Die Altstadt ist Wohnort für ca. 4.095 Einwohner (Stand 2011).

Wesentliche Herausforderungen bestehen hinsichtlich der demografischen Entwicklung und des Einwohnerrückgangs. Die Altstadt sowie der Stadtteil Neustädtle bieten einen hohen Wohnkomfort und sind entsprechend durch weitgehend stabile Bevölkerungszahlen gekennzeichnet. In den übrigen Quartieren sind hingegen rückläufige Einwohnerzahlen zu verzeichnen.

Dennoch besteht in der Altstadt weiterhin Sanierungsbedarf, so zum Beispiel für die Gebäude unmittelbar westlich des Rathauses.

## 2.2 Verkehrsuntersuchungen

Um einen Eindruck zu den Verkehrsaufkommen in der Schneeberger Altstadt zu erhalten, wurden im Rahmen des Verkehrskonzeptes an wichtigen Knotenpunkten Verkehrszählungen durchgeführt.

### Erhebungsmethodik

Insgesamt wurden an 7 Knotenpunkten manuell die Verkehrsmengen erhoben (siehe Tab. 1 und Abb. 3). Die Erhebungen fanden am 25.10.2017 statt.

Die Erfassung erfolgte zwischen 6:00 und 10:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 19:00 Uhr in 15-Minuten-Intervallen, getrennt nach Knotenströmen für folgenden Verkehrsarten:

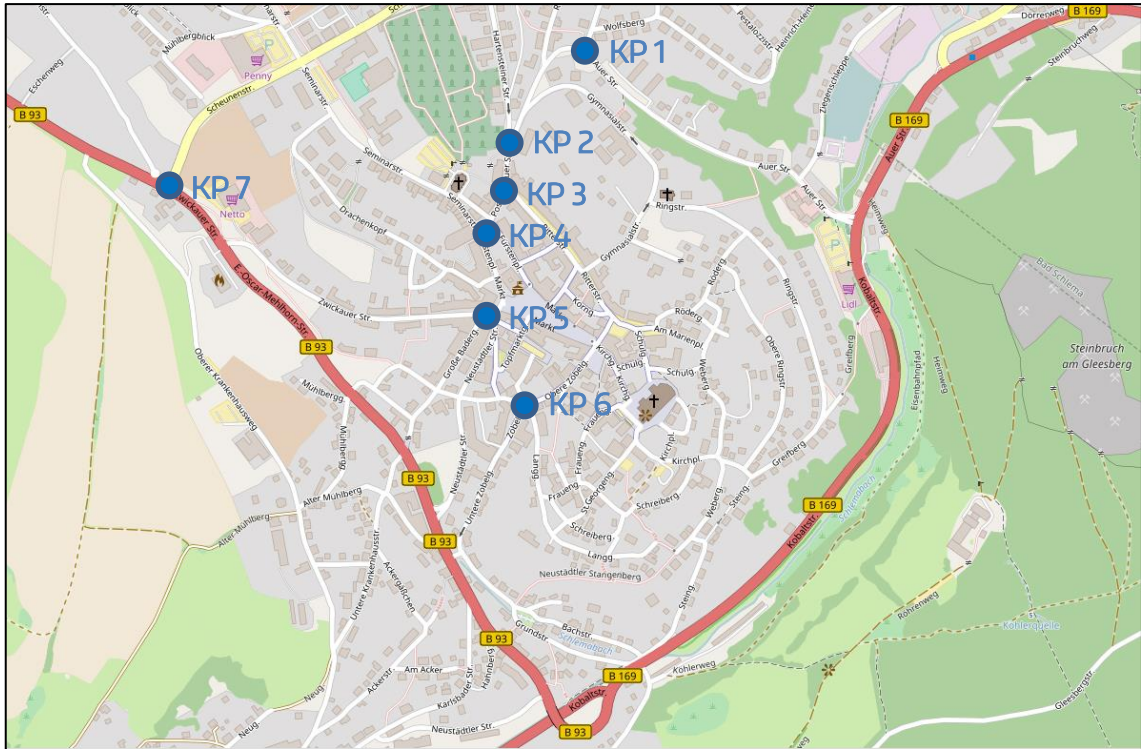
- Rad    Fahrräder
- Krad   Mofas, Mopeds und Motorräder
- Pkw    Pkw mit und ohne Anhänger sowie Wohnmobile
- Lfw    Lieferwagen, Kleintransporter bzw. Kleinbusse
- Lkw    Lkw ohne Anhänger, Traktoren etc.
- LZ     Lastzug, Lkw mit Anhänger, Sattelschlepper

Gemäß den Vorgaben der Empfehlungen für die Durchführung von Verkehrszählungen (EVE) wurden diese an einem wochenmittigen Werktag (Dienstag bis Donnerstag) außerhalb der Schulferien durchgeführt.

Zur späteren Plausibilisierung der Zähldaten sowie zur Hochrechnung der Knotenpunktzählungen wurde parallel eine Querschnittserhebung über 24h vorgenommen. Die Querschnittserhebung erfolgte am Fürstenplatz / Markt in Höhe der Einmündung Drachenkopf.

Nr.	Knotenpunkt
KP 1	Auer Straße / Mittelstraße
KP 2	Hartensteiner Straße / Auer Straße
KP 3	Ritterstraße / Postplatz
KP 4	Fürstenplatz / Seminarstraße / Postplatz / Sonnengasse
KP 5	Markt / Zwickauer Straße / Große Badergasse / Neustädter Straße
KP 6	Zobelplatz / Langgasse / Obere Zobelgasse / Böttchergasse
KP 7	Scheunenstraße / B 93

**Tab. 1:** Übersicht Erhebungsstellen



**Abb. 3:** Übersicht Erhebungsstellen

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)  
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.  
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Zur Überprüfung des Verkehrsflusses am vorfahrtsregulierten Knotenpunkt Scheunenstraße / B 93 (KP 7 Scheunenstraße) wurde parallel zur Verkehrserhebung der Rückstau der Linksabbiegerspur aus Richtung Scheunenstraße in Richtung B 93 erfasst.

Das Erhebungsdatum wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber festgelegt. Bedingt durch eine Langzeitbaustelle in der Neustädter Straße, war diese zum Erhebungszeitraum nur in Richtung Stadtzentrum befahrbar.

Darüber hinaus waren keine weiteren Einschränkungen des Verkehrsablaufs, beispielsweise durch Unfälle oder außergewöhnliche Ereignisse, zu verzeichnen. Der Verkehr lief ansonsten behinderungsfrei.

### Auswertungsmethodik / Hochrechnung

Die Hochrechnung der Verkehrsmengen auf jahresmittlere Werte bzw. das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV [Kfz/24h]) wurde gemäß des Heftes 1007 Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik (2008) vorgenommen. Darin erfolgt zunächst die Hochrechnung der gezählten Stundenanteile auf den Tagesverkehr (TV). Die dafür verwendeten Faktoren wurden aus der ortsspezifischen 24h – Querschnittserhebung ermittelt. Anschließend wurde der DTV mittels Saison- und Wochenfaktor, welche dem Heft 1007 entnommen wurden, berechnet.

Der Rückstau am Knotenpunkt Scheunenstraße / B 93 wurde immer dann erfasst, wenn die Aufstellfläche der Linksabbieger vollständig besetzt war und eine Mitnutzung der Rechtsabbiegespur zu verzeichnen war. Vermerkt wurde die Dauer entsprechender Ereignisse sowie die Länge des Rückstaus in vordefinierten Kategorien.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sind in Kapitel 2.3.2 im Einzelnen erläutert.

## 2.3 Kfz-Verkehr

### 2.3.1 Straßennetzstruktur

Als Haupterschließungsachsen in der Stadt Schneeberg fungieren die beiden Bundesstraßen B 93 und B 169. Diese dienen als zentrale Verbindung in das Umland, zu den benachbarten Städten Bad Schlema und Aue sowie als Autobahnzubringer. Gleichzeitig erfüllen sie wichtige innerörtliche Erschließungs- und Verbindungsfunktionen.

Im Bereich des Stadtzentrums führen die Bundesstraßen in den westlich und südlich angrenzenden Tälern bzw. Einschnitten tangential an der Altstadt vorbei. An der nördlichen Flanke der Altstadt führt zudem die Scheunenstraße / Amtsgerichtsstraße (K 9106) ausgehend von der B 93 in Richtung Hartenstein vorbei. Diese erfüllt gleichzeitig wichtige Erschließungsfunktionen und dient als wesentliche Verbindung aus den nördlich der Altstadt liegenden Wohngebieten zum Bundesstraßennetz.

Gemeinsam mit der Silberbachstraße (K 9109) ergeben die Bundes- und Kreisstraßen einen vollständigen Haupt- und Erschließungsstraßenring, welcher das Stadtzentrum umschließt. Allerdings verläuft dieser im Osten nicht zentrumsnah, sondern mit einem Versatz von zirka einem Kilometer. Die damit entstehenden Umwege wirken sich auf die Nutzungsintensivität aus. Als Alternative wird die, durch die Altstadt führende, Verbindung Seminarstraße / Postplatz / Auer Straße genutzt.

Allerdings wird anhand der Straßennetzstruktur deutlich, dass der überwiegende Teil des großräumigen und regionalen Verkehrs im klassifizierten Straßennetz abgewickelt wird. Die Verbindung Seminarstraße / Postplatz / Auer Straße ist vorrangig für den städtischen Quell-, Ziel- und Binnenverkehr im Zusammenhang mit den Wohngebieten nördlich der Altstadt relevant.

Für die Erschließung der Altstadt vom umschließenden Hauptstraßennetz stehen verschiedene Anbindungen zur Verfügung. Aus Richtung Süden bzw. Südosten dient die Auer Straße als primäre Anbindung. Diese bildet gleichzeitig die einzige Verknüpfung mit der B 169. Die B 93 ist hingegen an mehreren Stellen mit der Altstadt direkt verbunden. Neben den ehemals als Bundesstraße fungierenden Straßenzügen Zwickauer Straße und Neustädtler Straße

besteht eine Ausfahrtmöglichkeit über die Zobelgasse. Zu beachten ist, dass aus Richtung Nordwesten kommend die Zufahrt zur Neustädter Straße (Linksabbiegen) gesperrt ist.

Im Norden bildet die Seminarstraße die zentrale Verknüpfung mit dem Haupt- und Erschließungsstraßenring. In Richtung Altstadt besteht mit der Hartensteiner Straße eine weitere Alternative.

### 2.3.2 Kfz-Verkehrsaufkommen

In Anlage 1 sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen ( $DTV_{Mo-So}$ ) für die gezählten Knotenpunkte als Knotenstromplänen dargestellt.

Die höchsten Verkehrsbelegungen in der Altstadt sind im Verlauf des Straßenzuges Seminarstraße / Fürstenplatz / Auer Straße festzustellen. Dieser wird je nach Abschnitt täglich von ca. 3.900 bis 5.400 Kfz befahren. Trotz vielfältiger Vernetzungen sind an den einzelnen Knotenpunkten jeweils die durchgehenden Fahrrichtungen dominierend. Dies lässt darauf schließen, dass der Straßenzug auch von gebietsfremden Durchgangsverkehren genutzt wird, welche weder Quelle noch Ziel in der Altstadt besitzt. Auf Grundlage der Verkehrsnetzstruktur (siehe Kapitel 2.3.1) handelt es sich dabei maßgeblich um Verkehrsströme zwischen der B 169 und den Wohngebieten Keilbergring und Alte Siedlung.

Die Verbindung über den Markt bzw. Fürstenplatz wird im Bestand von ca. 3.400 Kfz/24h genutzt. Auch hier sind die durchgehenden Fahrtbeziehungen dominierend. Lediglich ca. 17 % der Fahrzeuge bogen in Richtung östlicher Markt ab bzw. kamen von dort. Der östliche Knotenpunktarm wird insgesamt täglich von ca. 950 Kfz genutzt (siehe Anlage 1 - 5).

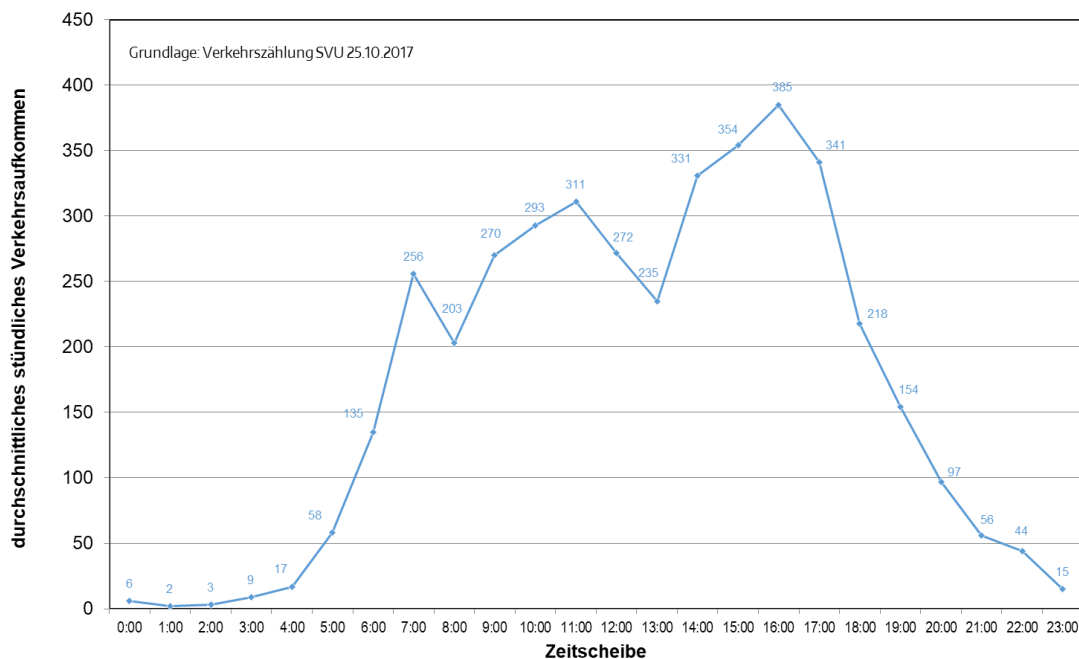
Bezogen auf den Bereich Markt / Fürstenplatz bestehen entsprechend ebenfalls teilgebietsfremde Durchgangsverkehre zwischen Seminarstraße / Postplatz und Zwickauer Straße. Diese sind allerdings eher auf kleinräumige Verkehrsbeziehungen mit Altstadtbezug zurückzuführen. Es ist davon auszugehen, dass die Verbindung für kreuzende Fahrtbeziehungen zu den jeweils auf der anderen Seite der Altstadt liegenden Parkplätzen genutzt wird. Dies betrifft z. B. die Relation zwischen den Parkplätzen nördlich des Marktes (Seminarstraße, Ritterstraße etc.) und dem südlich der Altstadt liegenden Ortsteil Neustädtel.

Eine deutlich geringere Verkehrsbedeutung hat die Verbindung über die Obere Zobelgasse. Diese wird lediglich von ca. 940 Kfz/24h befahren. Dennoch ist angesichts der deutlich geringeren Verkehrsaufkommen im angrenzenden Netz (z. B. Langgasse) auch hier von einzelnen teilgebietsfremden Nutzungen auszugehen, welche die Obere Zobelgasse als kurze Verbindung zwischen Ritterstraße und B 93 nutzen (siehe Anlage 1 - 6).

Für eine abschließende Einschätzung der tatsächlichen Nutzerzusammensetzung sowie relevanten Quelle-Ziel-Beziehungen für die kleinräumigen Durchgangsverkehrsrelationen bedarf es einer ergänzenden Verkehrsbefragung.

Während für die meisten Verkehrsströme eine symmetrische Verteilung zu verzeichnen ist, sind bei einzelnen Fahrtbeziehungen deutliche Unterschiede zwischen den gegenläufigen Verkehrsströmen zu verzeichnen. Die Ursachen sind netzstrukturell bedingt und im Wesentlichen auf Einbahnstraßenführungen zurückzuführen. So ist beispielsweise am Postplatz der Zufluss zur Ritterstraße größer als der Abfluss, weil mit der Gymnasialstraße eine weitere Ausfahrtmöglichkeit besteht. Auch die kleinräumigen Auswirkungen der Einbahnstraßenregelung in der Hartensteiner Straße sind gut erkennbar.

Am Knotenpunkt Zwickauer Straße / Neustädter Straße / Markt bestanden durch die baustellenbedingte Einbahnstraßenregelung in der Neustädter Straße ebenfalls Asymmetrien (siehe Anlage 1 - 5). Diese treten im Normalzustand in dieser Form nicht auf. Entsprechend ist ohne Baumaßnahmen in der Neustädter Straße von einem Verkehrsaufkommen von knapp 3.000 Kfz/24h und in der Zwickauer Straße von etwas über 2.000 Kfz/24h auszugehen. Anhand der Zählergebnisse am Zobelplatz ist erkennbar, dass ein Teil der Verkehrsteilnehmer die Baustelle über den Kesselplatz und die untere Zobelgasse umfahren hat.



**Abb. 4:** Tagesganglinie Querschnitt Fürstenplatz in Höhe Drachenkopf

In Abb. 4 ist der Tagesgang der Verkehrsaufkommen für den Fürstenplatz in Höhe Drachenkopf dargestellt. Die höchsten Nutzungen sind in den Nachmittagsstunden zwischen 15 und 17 Uhr festzustellen. Durch die zentrale inner-

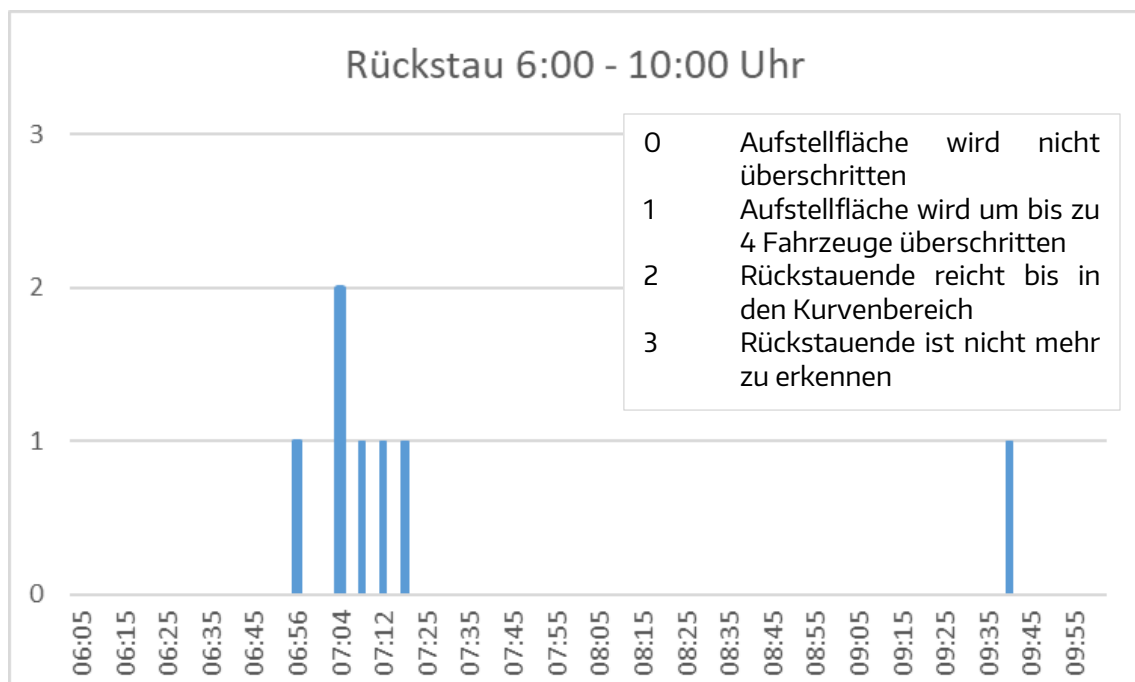


städtische Lage sind Einkaufsverkehre an diesem Querschnitt von wesentlicher Bedeutung. Angesichts der intensiven Nutzung in den Morgenstunden zwischen 6 und 9 Uhr ist jedoch auch erkennbar, dass die Verbindung zwischen Zwickauer Straße und Seminarstraße / Postplatz ebenfalls durch Verkehr mit anderen Fahrzwecken genutzt wird.

Im Rahmen der Verkehrsdatenerfassung wurden neben den Zählstellen in der Altstadt auch am Knotenpunkt Scheunenstraße / B 93 die Verkehrsmengen erhoben. Die Bundesstraße südöstlich der Einmündung Scheunenstraße wird täglich von knapp 12.000 Kfz/24h genutzt. Nordwestlich des Knotenpunktes sind die Verkehrsmengen mit ca. 10.500 Kfz/24h etwas geringer. Ursächlich hierfür ist der deutlich höhere Anteil (ca. 64 %) der in Richtung B 169 ausgerichteten Fahrtbeziehungen aus der Scheunenstraße. Entsprechend hoch ist auch der Anteil der Linkseinbieger aus Richtung Scheunenstraße. Diese wird täglich von ca. 5.200 Kfz/24h befahren.

Um die Verkehrsqualität für den Linkseinbieger aus der Scheunenstraße besser einschätzen zu können, wurden für diesen zusätzlich die Rückstauerscheinungen ausgewertet.

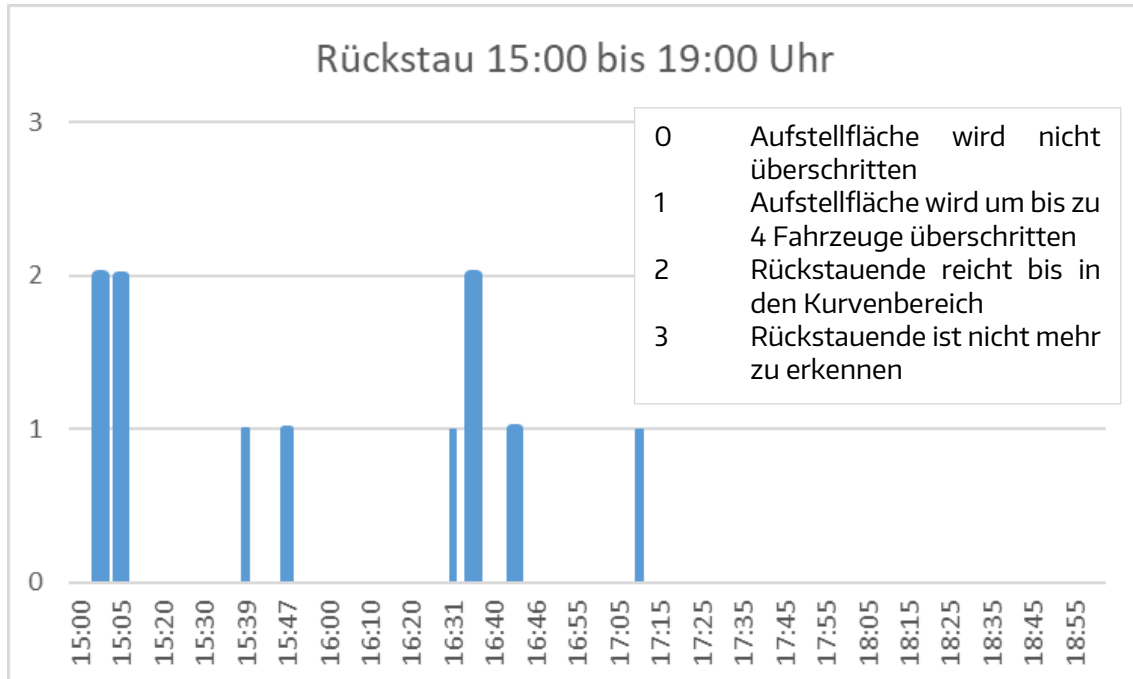
In Abb. 5 und Abb. 6 sind die Ausmaße des Rückstaus dargestellt. Auf der Abszissenachse wird die Erhebungsuhrzeit abgebildet. Die Ordinatenachse gibt die Länge des Rückstaus an. Zur Vereinfachung wurden dafür 4 Kategorien definiert. Die Dauer des jeweiligen Einzelereignisses wird durch die Dicke der Balken dargestellt. Für den Linkseinbieger wurden Überstauungserscheinungen mit einer Dauer zwischen 0,25 und 4 Minuten erfasst.



**Abb. 5:** Rückstau Linkseinbieger Scheunenstraße in Richtung B93 - 6:00 – 10:00 Uhr



Während des Vormittags war in sechs Fällen der zur Verfügung stehende Stauraum nicht ausreichend. Die Überstauungserscheinungen traten im Wesentlichen konzentriert im Zeitraum zwischen 06:55 – 07:20 Uhr auf. Es besteht eine Übereinstimmung mit der Vormittagsspitzenstunde. Die einzelnen Überstauungsereignisse dauerten durchschnittlich ca. 50 s.



**Abb. 6:** Rückstau Linkseinbieger Scheunenstraße in Richtung B93 - 15:00 – 19:00 Uhr

Am Nachmittag war in acht Fällen die zur Verfügung stehende Rückstaulänge nicht ausreichend. Die Überstauungsereignisse hatten eine durchschnittliche Dauer von ca. 140 s.

Ergänzend wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes auf Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) untersucht. Datengrundlage bilden hierbei die Verkehrsaufkommen der nachmittäglichen Spitzenstunde. Im Ergebnis zeigt sich, dass für den Linkseinbiegerstrom aus der Scheunenstraße eine Bewertung mit Qualitätsstufe E erfolgt. Die mittlere Wartezeit beträgt 54,8 s. Gemäß HBS 2015 kommt es bei Qualitätsstufe E zu Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen lassen.

Zielvorgabe zur Sicherung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufes bildet eine mittlere Wartezeit von maximal 45 s (Qualitätsstufe D). Diese wird für den Knotenpunkt Scheunenstraße / B 93 nicht erreicht. Zudem ist der zur Verfügung stehenden Stauraum zur Abwicklung der aktuell auftretenden Verkehrsaufkommen nicht ausreichend. Teilweise wird von den Rechtsabbiegern unter Nutzung des Seitenraumes am Rückstau vorbeigefahren.

Aufgrund der erforderlichen Wartezeiten und Behinderungen ist zumindest für die Hauptverkehrszeiten davon auszugehen, dass die Bestandsituation

am Knotenpunkt Scheunenstraße / B 93 einen Beitrag zu den Verdrängungseffekten in die Altstadt leistet.

### 2.3.3 Maßgebende Konfliktbereiche im fließenden Verkehr

In den vergangenen Jahren wurden bereits verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der zentralen Altstadt sowie insbesondere im Bereich des Marktplatzes vorgenommen. Die Zufahrten zum Markt wurden ausgehend vom Fürstenplatz (Einbahnstraße) sowie von der Lößnitzer Gasse und Kirchgasse für den Kfz-Verkehr gekappt. Durchfahrtbeziehungen über den Kernbereich des Marktes östlich des Rathauses sind damit wirkungsvoll unterbunden.

Anders ist die Situation an der Westflanke des Rathauses (Verbindung Fürstenplatz / Markt / Zwickauer Straße) sowie im Verlauf des Straßenzuges Seminarstraße / Fürstenplatz / Auer Straße. Auf Grundlage der aktuellen Verkehrserhebungen ist hier teilgebietsbezogen von signifikanten Durchgangsverkehrsströmen auszugehen (siehe 2.3.2), welche für unnötige Zusatzbelastungen in der zentralen Altstadt sorgen.

Die Durchfahrt durch die Altstadt ist für verschiedene Fahrtbeziehungen attraktiv. Dies betrifft insbesondere die Verbindungen zwischen den Wohngebieten Keilbergring / Alte Siedlung und der B 169 in bzw. aus Fahrtrichtung Bad Schlema und Aue. Die Alternativen sowohl über die Silberbachstraße, als auch über die Scheunenstraße und die B 93 sind jeweils länger.

Hinzu kommt, dass das Linkseinbiegen von der Scheunenstraße auf die E.-Oscar-Mehlhornstraße (B 93) mit deutlichen Widerständen verbunden ist. Dies liegt einerseits an der bestehenden unsignalisierten Vorfahrtregelung bzw. Einmündungssituation. Diese trägt angesichts der hohen Verkehrsaufkommen und des Geschwindigkeitsniveaus im Zuge der Bundesstraße zu Ausweicherscheinungen bei unsicheren Verkehrsteilnehmern bei. Darüber hinaus ist in den Hauptverkehrszeiten mit zusätzlichen Verdrängungseffekten aufgrund des erhöhten Wartezeitbedarfes zu rechnen.

Im Zuge der Auer Straße ist sowohl am Abzweig Rosental, als auch am Wolfsberg das Linksabbiegen in das Nebennetz verboten. Damit besteht für das nördlich angrenzende Wohngebiet aus Richtung Altstadt kommend keine direkte Zufahrtsmöglichkeit. Im Rahmen der Verkehrserhebungen wurde am Wolfsberg eine hohe Fehlnutzungsrate für die Linksabbiegerelation festgestellt (siehe Anlage 1 - 1).

Geschwindigkeitsbegrenzungen existieren bisher nur im inneren Altstadtkern (siehe Anlage 3). Im Bereich Markt / Fürstenplatz / Seminarstraße wurde eine Tempo-30-Zone angeordnet. Östlich daran grenzt ein Verkehrsberuhigter

Bereich an. Dieser umfasst u. a. die Obere Zobelgasse, Schulgasse und Kirchgasse. Eine flächendeckende Verkehrsberuhigung für die gesamte Altstadt existiert im Bestand nicht.



**Abb. 7:** Bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Altstadt

Theoretisch ist abseits der verkehrsberuhigten Zonen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig. Praktisch lässt dies der Straßenraum jedoch vielerorts nicht zu. Straßenraumaufteilung und angeordnetes Geschwindigkeitsniveau widersprechen sich. Zudem werden die bestehenden Nutzungsanforderungen hinsichtlich Aufenthalt und Wohnen nicht ausreichend berücksichtigt.

Dies betrifft insbesondere die Bereiche unterhalb der Kirche St. Wolfgang (Langgasse, Schreibergasse, St. Georgengasse, Kirchplatz, Webergasse, Steingasse, Bachstraße). Hier sind schmale Gassen mit teilweise hohen Längsneigungen und schwer einsehbaren Kurven dominierend. Die Straßen haben ausschließlich Anliegerfunktion und werden vielfach im Mischverkehr betrieben. Ähnlich verhält es sich bei der Ringstraße, Obere Ringstraße, Greifberg und Grundstraße. Die Querschnitte sind hier im Allgemeinen nur etwas breiter und Großteiles asphaltiert.



**Abb. 8:** Bestandssituation im nachgeordneten Nebennetz

Auch in anderen Bereichen wird das angeordnete Geschwindigkeitsniveau den bestehenden Nutzungsanforderungen nicht gerecht. Dies gilt in der nördlichen Altstadt beispielsweise für die Ritterstraße, den Postplatz und die Hartensteiner Straße. Diese haben neben der Erschließung ebenfalls zentrale Wohn- und Aufenthaltsfunktionen. Zudem sind beispielsweise in der Ritterstraße die Ein- und Ausparkvorgänge sowie der Pflasterbelag zusätzlich zu

berücksichtigen. Für die nördlich angrenzenden Anliegerstraßen (Gymnasialstraße, Rosental, Mittelstraße etc.) wurde bisher ebenfalls keine Geschwindigkeitsbegrenzung umgesetzt.

Südlich der Altstadt hat sich mit der Verlagerung der Bundesstraße in die Tal-lage die Bedeutung des Straßenzuges Zwickauer Straße / Neustädter Straße wesentlich verändert. Die veränderten Nutzungsanforderungen schlagen sich bisher nicht in einem veränderten Geschwindigkeitsniveau nieder.

Im Zufahrtsbereich zum Straßenzug Drachenkopf ist der Beginn einer Fußgängerzone beschildert. Allerdings wird nicht klar für welchen Bereich die entsprechende Regelung gilt. Im Verlauf des Straßenzuges selber wird die Regelung nicht wieder aufgehoben. Daher gilt diese scheinbar ausschließlich für den angrenzenden Platzbereich. Angesichts der fehlenden Seitenräume ist selbst eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als zu hoch einzuschätzen.

Insgesamt ist festzustellen, dass hinsichtlich der Umsetzung und Ausgestaltung einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung in der Schneeberger Altstadt noch deutliche Entwicklungspotenziale bestehen.

Durch die Mischflächengestaltung vieler Straßenräume sind vielerorts gute Voraussetzungen für die Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus vorhanden. Die Gestaltung im Bereich Fürstenplatz / Markt unterstützt das angeordnete Niedriggeschwindigkeitsniveau. Gleiches gilt für die Engstellen im Zuge der Seminarstraße.



**Abb. 9:** Bestandssituation Zwickauer Straße / Ritterstraße

Im Verlauf verschiedener Einbahnstraßen (z. B. Gymnasialstraße, Hartensteiner Straße) ist teilweise noch die mittlerweile veraltete Beschilderung mittels Z 353 vorhanden.





**Abb. 10:** Veraltete Beschilderung Z 353 Hartensteiner Straße / Gymnasialstraße

Gestaltungsdefizite finden sich hingegen im Zuge der Zwickauer Straße / Neustädtler Straße. Die überbreite Fahrbahn sorgt hier für Trennwirkungen (siehe Abb. 9 links). Den Nutzungsanforderungen und Gestaltungsansprüchen in der zentralen Altstadt wird nicht ausreichend entsprochen. Auch die Ritterstraße wird stark durch den Kfz-Verkehr dominiert (siehe Abb. 9 rechts). Es existiert keine Gliederung des Straßenraumes, beispielsweise durch Begrünung. In beiden Fällen ergeben sich negative Auswirkungen auf das Geschwindigkeitsniveau.

Weitere Konfliktfelder finden sich im Bereich der Knotenpunkte. Hier sind teilweise sehr weitläufige Fahrbahnflächen für den Kfz-Verkehr vorhanden, wodurch Nutzungs- und Querungsdefizite für den Fußverkehr erzeugt werden. Dies ist z. B. im Bereich Zwickauer Straße / Neustädtler Straße / Markt sowie Hartensteiner Straße / Schützengasse (siehe Abb. 9) der Fall. Weitere Problemstellen finden sich für die Verknüpfungen mit den angrenzenden Stadt- und Wohngebieten, beispielsweise am Knotenpunkt Scheunenstraße / Amtsgerichtsstraße / Hartensteiner Straße sowie hinsichtlich der Querungsstellen über die E.-Oscar-Mehlhorn-Straße (B 93).

### 2.3.4 Ruhender Verkehr

Die Situation im ruhenden Verkehr hat einen wesentlichen Einfluss auf die Attraktivität der Schneeberger Altstadt als Versorgungs- und Geschäftsstandort. Für Besucher und Kunden sowie den weiter vom Zentrum entfernt liegenden Stadtteilen sind ausreichend Stellplatzkapazitäten zu gewährleisten. Gleichzeitig ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass durch die Stellplatzsituation die Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr mit beeinflusst wird. Zudem sind Flächenkonkurrenzen sowie negative Auswirkungen und Behinderungen durch abgestellte Fahrzeuge und den Parksuchverkehr zu berücksichtigen.

In Anlage 4 sind die zentralen Parkierungseinrichtungen sowie wichtige straßenbegleitende Parkmöglichkeiten mit Altstadtbezug dargestellt. Im Altstadtkern handelt es sich hierbei im Wesentlichen um bewirtschaftete Stellplätze, welche entweder eine Gebührenpflicht oder Parkdauerbeschränkung

aufweisen. Die Parkgebühren betragen 25 bzw. 50 ct je angefangene halbe Stunde<sup>1</sup>. Die Parkdauer ist auch für die gebührenpflichtigen Stellplätze auf maximal zwei Stunden begrenzt. Als zentrale Parkierungseinrichtungen fungieren die Ritterstraße sowie der Topfmarkt. Die stärkste Nachfrage ist für die wenigen Parkmöglichkeiten unmittelbar am Fürstenplatz bzw. auf dem Markt zu verzeichnen. Diese haben die höchste Lagegunst.

Im Bereich des Marktes befinden sich lediglich im Zufahrtsbereich konkret ausgewiesene Stellplätze. Die Zufahrt zum gesamten Marktbereich ist grundsätzlich erlaubt. Im Ergebnis ist zu beobachten, dass teilweise auch Flächen zum längeren Halten bzw. Parken genutzt werden, welche hierfür nicht vorgesehen sind.

Ebenfalls eine hohe Nachfrage ist für die wenigen im bzw. die im unmittelbaren Umfeld des Altstadtkernes vorhanden unbeschränkt nutzbaren unbewirtschafteten Stellplätze zu verzeichnen. Dies betrifft einerseits die Hartensteiner Straße. Hier sind die Nutzungskonflikte eher gering, da durch den zufließenden Verkehr nur geringe Zusatzbelastungen in Altstadtkern erfolgen. Anders ist dies für die Stellplätze im Bereich Schulgasse / Am Marienplatz. Um diese erreichen zu können bzw. wieder zu verlassen, muss der Altstadtkern jeweils einmal durchfahren werden. Betroffen ist hiervon insbesondere die Ritterstraße.

Durch diese sowie weitere einzelne gebührenfreie Parkflächen im Nebennetz der Altstadt werden Parksuchverkehre generiert bzw. unnötig Verkehrsströme ins nachgeordnete Straßennetz hineingezogen. Diese sorgt für zusätzliche Konflikte.



**Abb. 11:** Beispiele für kleinteilige Parkmöglichkeiten im Nebennetz

In verschiedenen Straßenabschnitten existieren, verursacht durch den ruhenden Verkehr, zudem teilweise Nutzungskonkurrenzen. So beispielsweise in der Großen Badergasse. (siehe Abb. 12) Hier ist einseitig das Parken gestattet.

<sup>1</sup> Zone 1 - 50 ct je angefangen halbe Stunde - Markt, Fürstenplatz

Zone 2 - 25 ct je angefangen halbe Stunde - Topfmarkt, Ritterstraße, Seminarstraße

Bedingt durch die Mischflächengestaltung der Gasse fahren und parken die Fahrzeuge direkt vor den Hauseingängen.



Abb. 12: Konfliktsituation Große Badergasse



Abb. 13: Statisches Parkleitsystem

Innerhalb der Altstadt sind die zentralen Parkierungseinrichtungen über ein statisches Parkleitsystem ausgewiesen (siehe Abb. 13). Öffentliche Tiefgaragen oder Parkhäuser gibt es keine.

## 2.4 ÖPNV

Die ÖPNV-Erschließung der Stadt Schneeberg insgesamt sowie der Altstadt wird ausschließlich vom Regionalbusverkehr (Regionalverkehr Erzgebirge GmbH, RVE) gewährleistet. Ein eigenes Stadtbusangebot existiert nicht.

Zentrale Verknüpfungsstelle im Stadtgebiet bildet die Haltestelle „Schneeberg Warte“. Diese liegt im Kern der Altstadt am Fürstenplatz und verfügt über drei barrierefrei ausgebaute Bussteige mit Sitzgelegenheiten (siehe Abb. 14). Ein überdachter Fahrgastunterstand ist lediglich am Bussteig in der Seminarstraße vorhanden. Im Bereich Fürstenplatz besteht ein Witterungsschutz lediglich im Bereich privater Gebäude. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass die Flächen Großteils für Außengastronomie genutzt werden.





**Abb. 14:** Busstiege Haltestelle „Schneeberg Warte“

Die zentrale Haltestelle wird aktuell von insgesamt 10 verschiedenen Regionalbuslinien bedient. Sie bildet damit den Ausgangspunkt für Verbindungen zu allen umgebenden Mittel- und Oberzentren.

Dies ist insofern von besonderer Bedeutung, weil die Stadt Schneeberg über keine eigene Anbindung an das Eisenbahnnetz verfügt. Die nächsten Schnittstellen zwischen Bus- und Schienenverkehr befinden sich in Aue, Bad Schlema und Zwickau. Deswegen sowie aufgrund der engen siedlungsstrukturellen Verknüpfungen sind die Verbindungen mit Aue und Bad Schlema am zahlreichsten. Die Hauptlast wird hierbei von Linie 362 übernommen. Diese gewährleistet eine regelmäßige Verknüpfung im Tagesverlauf. Allerdings existiert keine durchgehend einheitliche Vertaktung der Fahrten.

Auch nach Zwickau existiert mit der Linie 360 eine durchgehende Verbindung. Diese wird täglich mit sechs Fahrtenpaaren bedient. Alternativ kann das Oberzentrum mit Umstieg in Aue per Regionalbahn erreicht werden.

Alle anderen Regionalbuslinien sind stark durch den Schülerverkehr geprägt und fahren entsprechend lediglich unregelmäßig. Hauptverkehrszeiten sind morgens zu Schulbeginn sowie am Nachmittag. Die Anfahrt und Abfahrt der Haltestelle „Schneeberg Warte“ durch den Regionalbusverkehr erfolgt über mehrere unterschiedliche Straßenabschnitte. Es werden verschiedene Bussteige genutzt. Teilweise wird der Haltestellenstandort im Linienverlauf mehrfach angefahren. Entsprechend unübersichtlich ist teilweise die Abfahrtssituation. Hinzu kommt, dass die Bussteige am Fürstenplatz sowie in der Seminarstraße räumlich voneinander getrennt sind. Einschränkungen der Aufenthalts- und Wartequalität sowie für den Übergang zwischen den einzelnen Haltesteigen ergeben sich durch den kreuzenden Kfz-Verkehr. Dies betrifft den Fürstenplatz selbst und insbesondere auch die Verknüpfung zum Bussteig in der Seminarstraße. Durch den unmittelbar angrenzenden Knotenpunkt Seminarstraße / Fürstenplatz / Postplatz ergeben sich vielfältige Konfliktpunkte.

Andererseits ist durch die zentrale Lage der Haltestelle eine sehr gute Verknüpfung mit den Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten in der zentralen

Altstadt gegeben. Bei gutem Wetter stehen zudem großzügige Flächen zur Verfügung, welche auch ein längeres Warten in angenehmem Umfeld ermöglichen.

Abgesehen von der zentralen innerstädtischen Haltestelle gibt es in der Altstadt keine weitere Haltestelle, welche durch den Linienbusverkehr bedient wird. Im Verlauf der zuführenden Straßen bestehen keine Zwischenhalte, obschon die Busse dicht besiedeltes Gebiet durchfahren. In der Fläche ergeben sich damit wesentliche Erschließungsdefizite vor allem in den Randbereichen der Altstadt (Siehe Anlage 5). Angesichts der fortschreitenden Alterung der Bevölkerung sowie der Aufgaben des ÖPNV im Sinne der Daseinsvorsorge werden die damit verbundenen Probleme zukünftig zunehmen.

Hinsichtlich der Bedienungszeiten montags bis freitags ist festzustellen, dass auch in den Abendstunden ein ÖPNV Angebot bis gegen 23 Uhr aufrechterhalten wird. Insgesamt besteht allerdings kein durchgehend vertaktetes Angebot. Teilweise sind längere Bedienungs-lücken zu verzeichnen. An Samstag und Sonntag bzw. Feiertag erfolgt ausschließlich eine Bedienung durch die Linie 359 (Schneeberg – Bad Schlema – Aue).

## 2.5 Radverkehr

Bedingt durch die bewegte Topographie ist trotz der eigentlich günstigen siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen (siehe Kapitel 2.1) die Fahrradnutzung in Schneeberg überschaubar.

Allerdings verlieren die topographischen Barrieren aktuell und auch zukünftig an Bedeutung. Ursache bildet der zunehmende Anteil von Rädern mit elektrischer Tretunterstützung (Pedelec, S-Pedelec, E-Bike). Entsprechend gewinnen zukünftig auch im Erzgebirgsraum sichere und attraktive Angebote für den Radverkehr zunehmend an Bedeutung.

Derzeit existieren weder in der Altstadt noch entlang der Bundesstraßen gesonderte Anlagen für den Radverkehr. Lediglich entlang der B 169 gibt es Abschnittsweise einen Fußweg, der für den Radverkehr zur Nutzung freigegeben ist.

Hinsichtlich der Notwendigkeit gesonderter Radverkehrsanlagen bestehen deutliche Unterschiede. Diese leiten sich gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) aus den Verkehrsaufkommen sowie dem Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr ab. Sofern in der Altstadt durchgängig ein Niedriggeschwindigkeitsniveau von 30 km/h oder weniger gewährleistet wird, ist hier eine gemeinsame Nutzung der Fahrbahnflächen durch den Kfz- und Radverkehr als verträglich einzuschätzen. Gesonderte Radverkehrsanlagen sind nicht erforderlich. Anders ist die Situation im Verlauf der Bundesstraßen. Hier sind Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeitsniveau so hoch, dass eine Separation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr anzustreben ist.

Innerhalb der Altstadt sind die bestehenden Einbahnstraßen bisher durchgängig nicht für den Radverkehr freigegeben. Dadurch entstehen Nutzungseinschränkungen und Umwege. Allerdings ist zu beachten, dass für verschiedene Einbahnstraßen erst die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen. So ist beispielsweise für eine klassische Einbahnfreigabe ein Niedriggeschwindigkeitsniveau zu gewährleisten.



Abb. 15: Anlehnbügel Hospitalkirche und Markt

Radabstellanlagen sind in der Altstadt nur sehr vereinzelt zumeist vor Geschäften zu finden. Öffentliche Radabstellmöglichkeiten sind lediglich am Markt bzw. an der Hospitalkirche vorzufinden. In beiden Fällen handelt es sich um attraktive und moderne Anlehnbügel (siehe Abb. 15). Insgesamt besteht in der Altstadt jedoch sowohl qualitativ als auch quantitativ deutliches Verbesserungspotenzial.

## 2.6 Fußverkehr

Aufgrund der kompakten Stadtstruktur bestehen prinzipiell auch für den Fußverkehr gute Rahmenbedingungen. Die Altstadt verfügt über ein sehr gut ausgebautes Fußwegenetz. Zahlreiche Fußwegverbindungen (siehe Abb. 16) ermöglichen ein schnelles, Umwege armes Vorrankommen. Diese sind allgemein in einem guten Zustand, jedoch oft sehr schmal und mit erheblichen Längsneigungen verbunden. Ursächlich hierfür sind die topographischen Rahmenbedingungen, welche vielfach auch dafür sorgen, dass keine durchgehende Barrierefreiheit gewährleistet werden kann.



Abb. 16: Kleinteiliges Fußwegenetz in der Altstadt



Neben der Vernetzung innerhalb der Altstadt, ist auch die Anbindung der angrenzenden Wohngebiete von primärer Bedeutung, damit möglichst viele Wege ins Zentrum zu Fuß statt mit dem Kfz zurückgelegt werden.

Die fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt ausgehend von den angrenzenden Stadtquartieren, wird durch die von den stark frequentierten Hauptverbindungsstraßen B 93, B 169 und Scheunenstraße / Amtsstraße verursachten Trennwirkungen eingeschränkt. Das nördlich angrenzende Wohnquartier „Alte Siedlung“ ist über den LSA gesteuerten Knotenpunkt Seminarstraße / Scheunenstraße an die Altstadt angebunden. Im Verlauf der Amtsgerichtsstraße und Joseph-Haydn-Straße sind die Fußwegeverbindungen mit deutlichen Defiziten wie fehlenden Querungshilfen, fehlender Barrierefreiheit und fehlenden Fußwegen verbunden.



**Abb. 17:** Querungsdefizite Amtsgerichtsstraße

Die Scheunenstraße selbst verfügt streckenweise nur einseitig über einen deutlich zu schmalen Fußweg. Auf der Südseite wird der Fußweg zugunsten des ruhenden Verkehrs unterbrochen und Fußgänger jeweils auf den gegenüberliegenden Fußweg verwiesen. Zwischen den Parkflächen befindet sich der Zugang zum Friedhof. Trotz der vielen Zwangsquerungen gibt es keine gesicherten Querungsstellen.



**Abb. 18:** Straßenraumgestaltung Scheunenstraße

Die südlich der Altstadt liegenden Stadtquartiere wie „Neustädte“ werden durch die beiden Bundesstraßen von der Altstadt abgeschnitten. Diese können lediglich am Knotenpunkt B 93 / Untere Krankenhausstraße oder am

Knotenpunkt B 93 / B 169 gesichert überquert werden. Entlang der Bundesstraßen bestehen zudem teilweise Lücken im Gehwegnetz.

In der Altstadt selbst ergeben sich verschiedene durch den Kfz-Verkehr verursachte Konflikte und Nutzungseinschränkungen. Grundproblem bilden dabei die teilgebietsbezogenen Durchgangsverkehre ohne Quelle- bzw. Ziel im Altstadtkern. Die entstehenden Verkehrsaufkommen sind angesichts des sensiblen Umfeldes sowie der dominierenden Aufenthaltsfunktionen als zu hoch einzuschätzen. Die größten Einschränkungen für den Fußverkehr bestehen im Umfeld von Markt, Fürstenplatz und Postplatz. In den Hauptverkehrszeiten ist hier ein unbeschwertes Queren teilweise nicht möglich. Die Aufenthaltsqualität wird eingeschränkt. Betroffen ist hierbei u. a. auch die Außengastronomie an der Südflanke des Rathauses. Im Bereich der Knotenpunkte verdichten sich die Querungsprobleme zusätzlich. Teilweise werden sie durch eine fehlende altstadtgerechte Gestaltung, wie z. B. im Bereich Zwickauer Straße noch verstärkt.

Auch auf dem Markt selbst ergeben sich deutliche Einschränkungen. Dieser sollte eigentlich ein Vorrangbereich für den Fußverkehr, für Kommunikation und Aufenthalt sein, darf aber unbeschränkt vom Kfz-Verkehr befahren werden. Lediglich ein Teilbereich unmittelbar östlich des Rathauses ist ausschließlich für den Fußverkehr reserviert.

Eine weitere Problematik ergibt sich bedingt durch die weit verbreiteten Pflasterflächen in der Altstadt. Diese leitet sich aus dem Denkmalschutz ab und ist gut für das Stadtbild, kann aber bei der Fortbewegung mit Rollatoren, Kinderwagen sowie für Mobilitätseingeschränkte hinderlich werden. Teilweise wurden vor allem im Bereich Markt bereits Platten eingelassen, die diese Nachteile ausgleichen.

## 2.7 Zusammenfassung

Die wesentlichen Defizite und Konflikte der einzelnen Verkehrsträger innerhalb der Altstadt lassen sich wie folgt zusammenfassen:

### Hauptprobleme im Kfz-Verkehr

- gebietsfremde Durchgangsverkehre auf den Relationen Seminarstraße / Postplatz / Auer Straße und zwischen Zwickauer Straße und Seminarstraße / Postplatz
- Verstärkung des Verlagerungseffekte aufgrund von langen Wartezeiten und Behinderungen für den Linkseinbiegestrom von der Scheunenstraße auf die B 93
- fehlende flächendeckende Verkehrsberuhigung in der Altstadt
- Optimierungspotenziale hinsichtlich der Straßenraumgestaltung (z. B. Zwickauer Straße)

- fehlende direkte Zufahrtmöglichkeit aus der Altstadt in das Wohngebiet Rosental / Mittelstraße

### **Hauptprobleme im ruhenden Verkehr**

- längeres Halten bzw. Parken auf dem Markt in nicht hierfür vorgesehenen Bereichen
- Parksuchverkehre im Nebennetz der Altstadt aufgrund gebührenfreier Parkmöglichkeiten
- Notwendigkeit des Durchfahrens des Altstadtkernes, um die attraktiven, weil gebührenfreien Stellplätze an der Schulgasse / Marienplatz erreichen zu können

### **Hauptprobleme ÖPNV**

- Trennwirkungen durch den Kfz-Verkehr im Bereich der zentralen Haltestelle „Schneeberg Warte“
- Erschließungslücken im bestehenden Linienverlauf (insbesondere Altstadtrandbereich)
- keine durchgehend einheitliche Vertaktung der Regionalbusfahrten
- Fehlendes Stadtverkehrsangebot
- Optimierungspotenziale hinsichtlich der Haltestellenausstattung

### **Hauptprobleme Radverkehr**

- fehlende gesonderte Radverkehrsanlagen im Zuge der Bundesstraßen
- Optimierungspotenziale hinsichtlich Qualität und Quantität der öffentlichen und privaten Radabstellanlagen in der Altstadt
- fehlende Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr

### **Hauptprobleme im Fußverkehr**

- Einschränkungen der innerstädtischen Funktionen Aufenthalt, Kommunikation und Wohnen durch die von gebietsfremden Durchgangsverkehren verursachten erhöhten Verkehrsaufkommen
- Nutzungsüberlagerungen mit dem Kfz-Verkehr u. a. in Fußgängervor-rangbereichen (Marktplatz)
- Anbindungsdefizite und fehlende Querungsstellen zwischen der Altstadt und den umliegenden Stadt- und Wohngebieten
- Lücken im Fußwegenetz

## Literaturverzeichnis

- 1 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Köln: FGSV-Verlag GmbH, Ausgabe 2012
- 2 BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR; BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVI): Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen auf Hauptverkehrsstraßen in Großstädten, H 1007, Bonn: 2008
- 3 Integrierts städtebauliches Entwicklungskonzept – Schneeberg 2025: [http://www.schneeberg.de/upload/kundendaten/Verwaltung/IN-SEK\\_ScSchneebe-2025.pdf](http://www.schneeberg.de/upload/kundendaten/Verwaltung/IN-SEK_ScSchneebe-2025.pdf) (Abrufdatum: 26.01.18)
- 4 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Teil S Stadtstraßen, 2015



## Anlagenverzeichnis

Anlage 1 – 1 Knotenstrompläne KP 1 Auer Straße

Anlage 1 – 2 Knotenstrompläne KP 2 Hartensteiner Straße

Anlage 1 – 3 Knotenstrompläne KP 3 Postplatz

Anlage 1 – 4 Knotenstrompläne KP 4 Fürstenplatz

Anlage 1 – 5 Knotenstrompläne KP 5 Markt

Anlage 1 – 6 Knotenstrompläne KP 6 Zobelplatz

Anlage 1 – 7 Knotenstrompläne KP 7 Scheunenstraße

Anlage 2 Übersicht Stadtstruktur / wichtige Ziele

Anlage 3 Verkehrsorganisation

Anlage 4 Übersicht ruhender Verkehr

Anlage 5 ÖPNV – Linienverlauf / Haltestelleneinzugsbereiche

Anlage 6 Übersicht zu bestehenden Defiziten und Konflikten