



# Bergstadt Schneeberg

## Verkehrsuntersuchung / Verkehrskonzept Altstadt



Entwurf Abschlussbericht

**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  
Dipl.-Ing. Alexandra Hermann

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

**Stand:** 22. Januar 2019

# Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>5</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>7</b>
<b>Anlagenverzeichnis</b>	<b>8</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>9</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>10</b>
<b>2 Bestands- und Konfliktanalyse</b>	<b>12</b>
2.1 Siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen	12
2.2 Verkehrsuntersuchungen	13
2.3 Kfz-Verkehr	16
2.3.1 <i>Straßennetzstruktur</i>	16
2.3.2 <i>Kfz-Verkehrsaufkommen</i>	17
2.3.3 <i>Maßgebende Konfliktbereiche im fließenden Verkehr</i>	21
2.3.4 <i>Ruhender Verkehr</i>	24
2.4 ÖPNV	30
2.5 Radverkehr	33
2.6 Fußverkehr	34
2.7 Unfallauswertung	36
2.8 Öffentliche Befragung zur Bestandssituation	37
2.8.1 <i>Altersverteilung / räumliche Verteilung</i>	37
2.8.2 <i>Verkehrsmittelwahl zum Erreichen der Altstadt</i>	38
2.8.3 <i>Bedeutung verschiedener Zielstellungen für die Altstadtentwicklung</i>	39
2.8.4 <i>Einschätzung der Parkraumsituation</i>	40
2.8.5 <i>Möglichkeiten zum Attraktiveren der Altstadt</i>	41
2.8.6 <i>Hinweise und Anregungen Seitens der Teilnehmenden</i>	41
2.9 Zusammenfassung der Schwächen und Herausforderungen im Bestand	43
<b>3 Zielstellungen und Leitlinien</b>	<b>45</b>
<b>4 Maßnahmen und Handlungsempfehlungen</b>	<b>47</b>
4.1 Flächendeckende Verkehrsberuhigung	47
4.2 Veränderung der Verkehrsorganisation in der Altstadt	48
4.2.1 <i>Variante 1 - Nullvariante (einschl. Veränderung zulässige Geschwindigkeit)</i>	49
4.2.2 <i>Variante 2 - Einbahnstraße Fürstenplatz</i>	50
4.2.3 <i>Variante 3 - Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz</i>	52
4.2.4 <i>Variante 4 - Einbahnstraße Fürstenplatz &amp; Postplatz</i>	53
4.2.5 <i>Variante 5 - Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz &amp; Postplatz</i>	55
4.2.6 <i>Variante 6 - Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz &amp; Einbahnstraße Postplatz</i>	57
4.2.7 <i>Handlungsempfehlung</i>	59
4.2.8 <i>Vermeidung Verkehrsverlagerungen in die Obere Zobelgasse</i>	61

4.3	Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem Markt	62
4.3.1	<i>Variante M1 - Nullvariante</i>	63
4.3.2	<i>Variante M2 - Fußgängerzone östlicher Marktbereich</i>	64
4.3.3	<i>Variante M3 - Fußgängerzone gesamter Marktbereich</i>	65
4.3.4	<i>Handlungsempfehlung</i>	67
4.4	Optimierung des Parkens	67
4.4.1	<i>Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt</i>	67
4.4.2	<i>Sanierung Platz unter den Linden</i>	68
4.4.3	<i>Aktualisierung / Aufwertung Parkleitsystem</i>	69
4.4.4	<i>Informationsangebote</i>	70
4.5	Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung	70
4.6	Optimierung der Verkehrsregelung an Knotenpunkten	75
4.6.1	<i>Knotenpunkt Scheunenstraße / B 93</i>	75
4.6.2	<i>Knotenpunkt Scheunenstraße / Seminarstraße</i>	75
4.6.3	<i>Verbesserung Anbindung Wohngebiet Schillerstraße / Mittelstraße</i>	77
4.7	Optimierung des ÖPNV-Angebotes	77
4.7.1	<i>Stadtverkehrsangebot</i>	77
4.7.2	<i>Verdichtung Haltestellennetz</i>	78
4.7.3	<i>Optimierung der Haltestellenausstattung</i>	79
4.8	Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs	80
4.8.1	<i>Barrierefreie bzw. senioren- und kinderfreundliche Gestaltung</i>	80
4.8.2	<i>Optimierung der Radverkehrsangebote</i>	81
4.8.3	<i>Verbesserung der Querungsmöglichkeiten</i>	83
4.8.4	<i>Reduktion punktueller Konfliktstellen für Rad- und Fußverkehr</i>	84
4.8.5	<i>Schließung von Lücken im Gehwegenetz</i>	85
4.9	Weitere Maßnahmen zur Belebung der Innenstadt	85
5	<b>Zusammenfassung und Fazit</b>	<b>87</b>
6	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>90</b>

## Abbildungsverzeichnis

ABB. 1: PLANUNGSABLAUF DES VERKEHRSKONZEPTE FÜR DIE STADT SCHNEEBERG .....	10
ABB. 2: ÜBERSICHTSPLAN ZUR LAGE UNTERSUCHUNGSGEBIETES.....	11
ABB. 3: ÜBERSICHT ERHEBUNGSSTELLEN.....	14
ABB. 4: TAGESGANGLINIE QUERSCHNITT FÜRSTENPLATZ IN HÖHE DRACHENKOPF .....	18
ABB. 5: LINKSEINBIEGER SCHEUNENSTRASSE RICHTUNG B93, RÜCKSTAU 6 – 10 UHR .....	19
ABB. 6: LINKSEINBIEGER SCHEUNENSTRASSE RICHTUNG B93, RÜCKSTAU 15 – 19 UHR .....	20
ABB. 7: BESTEHENDE GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNGEN IN DER ALTSTADT .....	22
ABB. 8: BESTANDSSITUATION IM NACHGEORDNETEN NEBENNETZ .....	22
ABB. 9: BESTANDSSITUATION ZWICKAUER STRASSE / RITTERSTRASSE.....	23
ABB. 10: VERALTETE BESCHILDERUNG Z 353 HARTENSTEINER STR. / GYMNASIALSTR.....	23
ABB. 11: STELLPLATZAUSLASTUNG NACH BEWIRTSCHAFTUNGSFORM.....	25
ABB. 12: EINTEILUNG FÜR DIE TEILGEBIETSBEZOGENE STELLPLATZAUSWERTUNG.....	26
ABB. 13: TEILGEBIETSBEZOGENE AUSLASTUNGEN .....	27
ABB. 14: STELLPLATZRESERVE NACH TEILGEBIETEN (ZEITPUNKT MAXIMALAUSLASTUNG).....	27
ABB. 15: SITUATION MARKTPLATZ / MARKT .....	28
ABB. 16: STELLPLATZSITUATION AM MARIENPLATZ.....	29
ABB. 17: BEISPIELE FÜR KLEINTEILIGE KOSTENFREIE PARKMÖGLICHKEITEN IM NEBENNETZ ...	29
ABB. 18: KONFLIKTSITUATION GROÙE BADERGASSE.....	29
ABB. 19: STATISCHES PARKLEITSYSTEM.....	30
ABB. 20: BUSSTIEGE HALTESTELLE „SCHNEEBERG WARTE“ .....	30
ABB. 21: ANLEHNBÜGEL HOSPITALKIRCHE UND MARKT .....	33
ABB. 22: KLEINTEILIGES FUßWEGENETZ IN DER ALTSTADT .....	34
ABB. 23: QUERUNGSDEFIZITE AMTSGERICHTSSTRASSE.....	34
ABB. 24: STRAßENRAUMGESTALTUNG SCHEUNENSTRASSE .....	35
ABB. 25: VERKEHR SUNFÄLLE SORTIERT NACH UNFALLTYP.....	36
ABB. 26: ALTERSVERTEILUNG DER TEILNEHMENDEN .....	37
ABB. 27: VERTEILUNG BEZUG ZUR ALTSTADT.....	38
ABB. 28: HÄUFIGKEIT DER VERKEHRSMITTELNUTZUNG IN BEZUG AUF DIE ALTSTADT .....	38
ABB. 29: BEWERTUNG DER ZIELSTELLUNGEN.....	39
ABB. 30: EINSCHÄTZUNG DER PARKRAUMSITUATION.....	40
ABB. 31: VERKEHR SORGANISATION ALTSTADT - VARIANTE 1.....	49
ABB. 32: VERKEHR SORGANISATION ALTSTADT - VARIANTE 2.....	50
ABB. 33: VERKEHR SORGANISATION ALTSTADT - VARIANTE 3.....	52

ABB. 34: VERKEHRSORGANISATION ALTSTADT - VARIANTE 4 .....	54
ABB. 35: VERKEHRSORGANISATION ALTSTADT - VARIANTE 5 .....	56
ABB. 36: VERKEHRSORGANISATION ALTSTADT - VARIANTE 6 .....	58
ABB. 37: ALTSTADTERSCHLIEßUNG – PARKIERUNGSMÖGLICHKEITEN.....	60
ABB. 38: VARIANTEN ERHÖHUNG DURCHFARTSWIDERSTAND OBERE ZOBELGASSE .....	62
ABB. 39: VERKEHRSORGANISATION MARKT - VARIANTE M1.....	63
ABB. 40: VERKEHRSORGANISATION MARKT - VARIANTE M2 .....	64
ABB. 41: VERKEHRSORGANISATION MARKT - VARIANTE M3 .....	66
ABB. 42: BESTANDSSITUATION PLATZ UNTER DEN LINDEN .....	68
ABB. 43: BEISPIEL PARKLEITSYSTEM (EINSCHL. ANZEIGE DER BEWIRTSCHAFTUNGSFORM).....	69
ABB. 44: GESTALTUNGSBEISPIEL MITTELSTRASSE / WOLFSBERG - AUFPFLASTERUNG .....	71
ABB. 45: BESTANDSSITUATION ZWICKAUER STRASSE.....	72
ABB. 46: BESTANDSSITUATION HARTENSTEINER STRASSE / AUER STRASSE .....	72
ABB. 47: BESTANDSSITUATION RITTERSTRASSE .....	73
ABB. 48: BESTANDSSITUATION SEMINARSTRASSE.....	74
ABB. 49: GESTALTUNGSBEISPIEL WOHNGEBIET GEHÄNGE - MISCHFLÄCHENGESTALTUNG .....	74
ABB. 50: BEISPIEL FÜR DIE GESTALTUNG VON MINIKREISVERKEHREN.....	76
ABB. 51: SKIZZE MINIKREISVERKEHRLÖSUNG SEMINARSTRASSE / SCHEUNENSTRASSE.....	76
ABB. 52: POTENZIELLE STANDORTE HALTESTELLEENERGÄNZUNG.....	78
ABB. 53: BEISPIEL DIGITALE FAHRGASTINFORMATION (BAHNHOF AUE).....	79
ABB. 54: BEISPIELE FÜR EINE SENIOREN- UND KINDGERECHTES GESTALTUNG .....	80
ABB. 55: WEGEBEZIEHUNGEN OHNE NUTZUNGSMÖGLICHKEIT FÜR DEN RADVERKEHR .....	82
ABB. 56: ZUSATZANGEBOTE FÜR DEN TOURISTISCHEN RADVERKEHR .....	82
ABB. 57: GESTALTUNGSBEISPIEL QUERUNGSHILFE / MITTELINSEL AUER STRASSE.....	83
ABB. 58: PUNKTUELLE KONFLIKTSTELLEN FÜR RAD- UND FUßVERKEHR.....	84
ABB. 59: BEISPIELE BEDARF GEHWEGEOBERFLÄCHENSANIERUNG .....	85

## Tabellenverzeichnis

TAB. 1: ÜBERSICHT ERHEBUNGSSTELLEN.....	13
TAB. 2: ÜBERSICHT BEDIENENDE LINIEN SCHNEEBERG WARTE .....	31
TAB. 3: POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE 1.....	50
TAB. 4: POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE 2 .....	51
TAB. 5: POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE 3 .....	53
TAB. 6: POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE 4 .....	55
TAB. 7: POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE 5 .....	57
TAB. 8: POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE 6 .....	59
TAB. 9: POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE M1.....	63
TAB. 10: POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE M2 .....	65
TAB. 11: POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE M3.....	66

## 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 4.1 Ruhender Verkehr Bewirtschaftung
- Anlage 4.2 Ruhender Verkehr Auslastung Parkierungseinrichtungen 08:00 Uhr
- Anlage 4.3 Ruhender Verkehr Auslastung Parkierungseinrichtungen 12:00 Uhr
- Anlage 4.4 Ruhender Verkehr Auslastung Parkierungseinrichtungen 16:00 Uhr
- Anlage 4.5 Ruhender Verkehr Auslastung Parkierungseinrichtungen 22:00 Uhr
- Anlage 5 ÖPNV – Linienverlauf / Haltestelleneinzugsbereiche
- Anlage 6 Übersicht zu bestehenden Defiziten und Konflikten
- Anlage 7 Planung Verkehrsorganisation

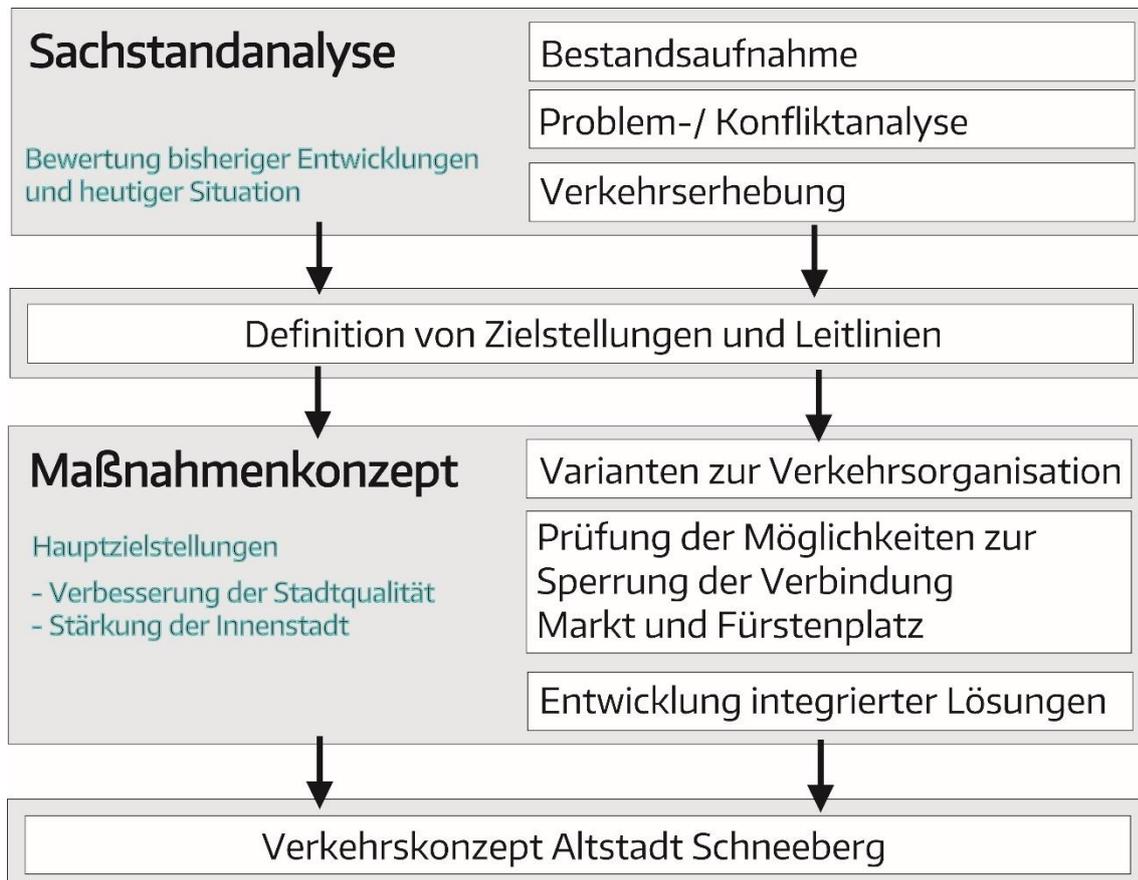
## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ADAC	Allgemeiner deutscher Automobilclub e. V.
DTV	durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EVE	Empfehlungen für die Durchführung von Verkehrszählungen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HBS	Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen
KP	Knotenpunkt
Kfz	Kraftfahrzeug
Lfw	Lieferwagen
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
LZ	Lastzug
MIV	motorisierter Individualverkehr
NMV	nichtmotorisierter Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge GmbH
Tab.	Tabelle

# 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.

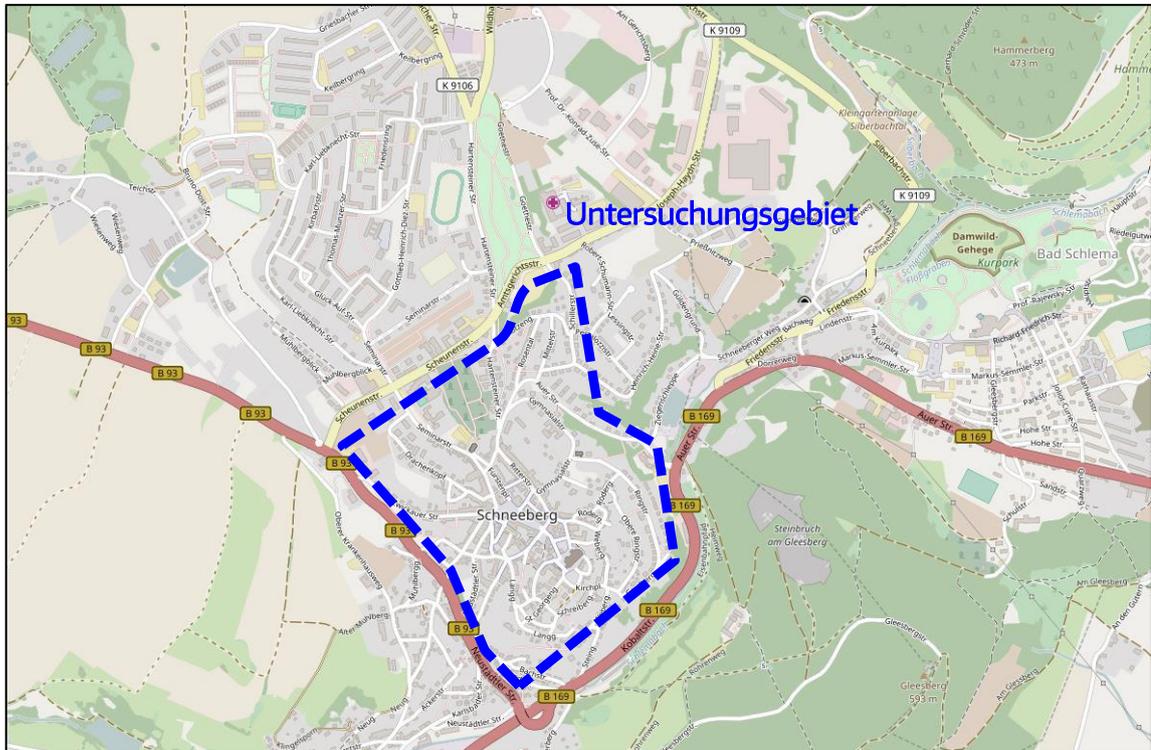
Im Rahmen des Verkehrskonzeptes sollen die zukünftigen Entwicklungspotenziale des innerstädtischen Verkehrssystems verkehrsplanerisch untersucht und bewertet werden. Auf Basis einer Analyse der bestehenden Defizite werden Konzepte und Maßnahmen zur Verbesserung des innerstädtischen Verkehrssystems abgeleitet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

rianten 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.

## 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 als auch in der Verknüpfung zu den angrenzenden Wohn- und Siedlungsgebieten 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 Beinamen 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 sowie zur Bestimmung des Parkdruckes der ruhende Verkehr erfasst.

### 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 folgende Verkehrsarten:

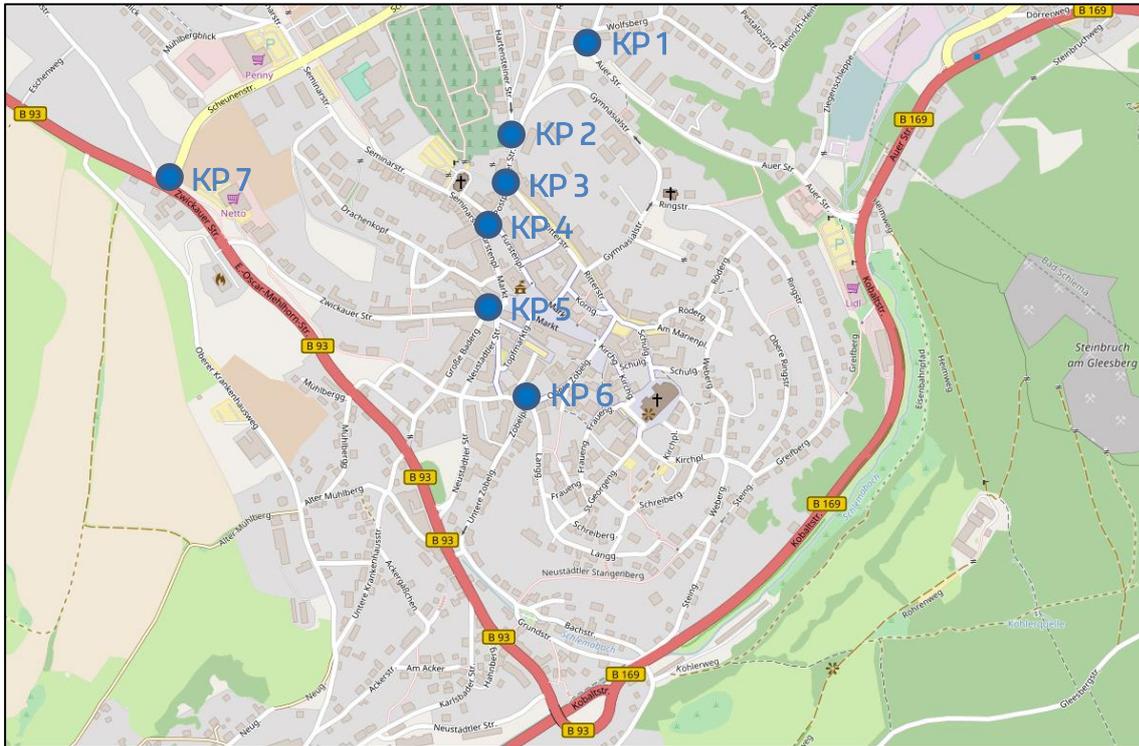
- Rad    Fahrräder
- Krad    Mofas, Mopeds und Motorräder
- Pkw    Pkw mit und ohne Anhänger sowie Wohnmobile
- Lfw    Lieferwagen, Kleintransporter bzw. Kleinbusse
- Lkw    Lkw ohne Anhänger, Traktoren etc.
- LZ    Lastzug, Lkw mit Anhänger, Sattelschlepper

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 Zählraten 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 behinderungsfrei.

Um Aussagen über die örtliche Verteilung der realisierten Parkraumnachfrage (Auslastung) treffen zu können, wurde an einem repräsentativen Werktag die Belegung verschiedener Parkierungseinrichtungen in der Innenstadt erfasst. Diese wurde gemäß den Vorgaben der Empfehlungen für die Durchführung von Verkehrszählungen (EVE) an einem wochenmittigen Werktag (Dienstag bis Donnerstag) außerhalb der Schulferien durchgeführt. Die Erhebung begann am 12.06.18 und endete am 13.06.18. Die Aufnahme der Belegung erfolgte in acht Zeitscheiben (06:00, 08:00, 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00, inkl. einer Nachrunde 22:00 Uhr). Während des Erhebungszeitraums kam es durch verschiedene Baumaßnahmen zu Ein-

schränkungen der Nutzbarkeit der Anlagen für den ruhenden Verkehr. Die daraus resultierenden Parkflächenverluste wurden bei Angabe der Kapazitäten zur Berechnung der Auslastung berücksichtigt. Folgende Abschnitte waren betroffen:

- Langzeitbaustelle Altstadt Passage Schneeberg
- temporäres Parkverbot Privatparkplatz Zobelplatz
- Renovierungsmaßnahmen am Rathaus
- Flächige Parkierungseinrichtung in der Gymnasialstraße gesperrt
- Langzeitbaustelle Große Badergasse
- Baustelle Hartensteiner Straße ab 13.06.18

Einschränkungen der Erreichbarkeit der Parkierungseinrichtungen durch Störungen des fließenden Kfz-Verkehrs konnten während des Erhebungszeitraumes nicht festgestellt werden.

#### **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 Parkraumnachfrage wird durch den Auslastungsgrad bestimmt. Dieser gibt in Abhängigkeit von Kapazität und Belegung die Schwere des Parkdrucks an. Um konkretere Aussagen zu ermöglichen, werden die relevanten Parkierungseinrichtungen in der Innenstadt hinsichtlich ihrer Zugangsart und Bewirtschaftungsform unterschieden.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sind in Kapitel 0 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 Neustädter 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 Knotenstrompläne 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 Fahrtrichtungen 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 mutmaßlich 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 Marktplatz 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 Fahrbeziehungen 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.

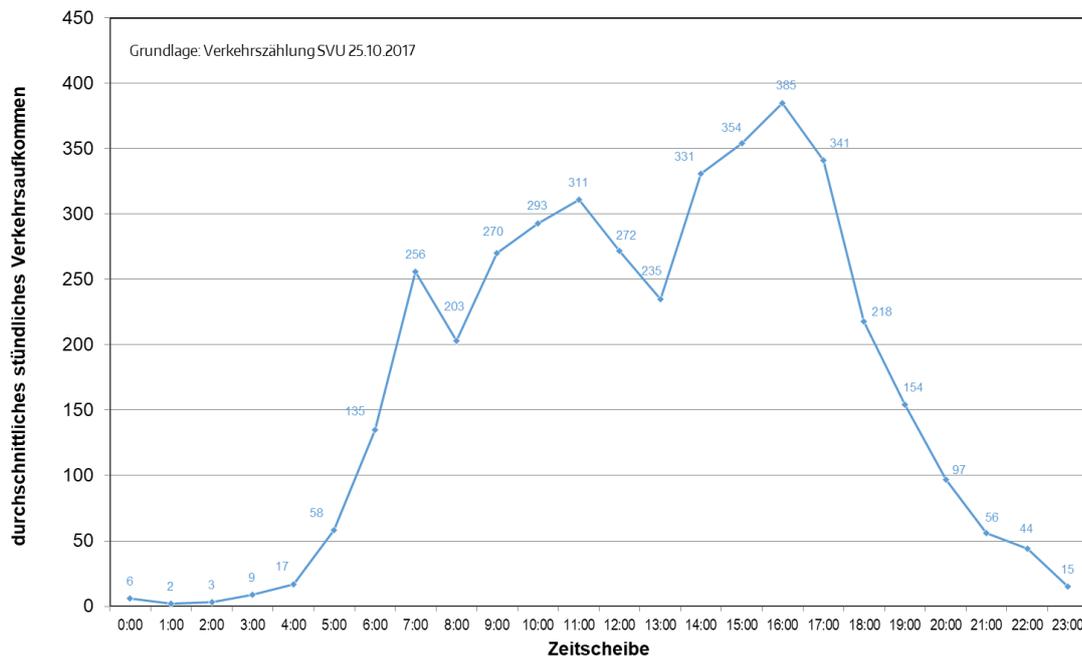
Eine deutlich geringere Verkehrsbedeutung hat die Verbindung über die Obere Zobelgasse. Diese wird lediglich von ca. 940 Kfz/24h befahren. Dennoch ist angesichts der deutlich geringeren Verkehrsaufkommen im angrenzenden Netz (z. B. Langgasse) auch hier von einzelnen teilgebietsfremden Nutzungen auszugehen, 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

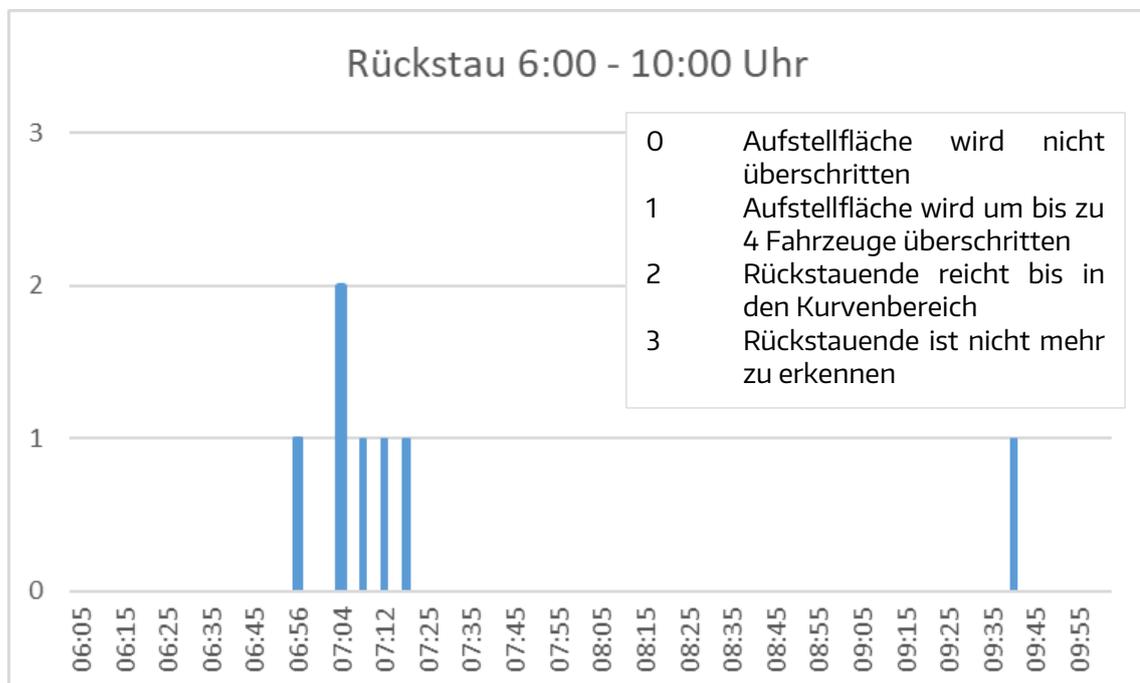
In Abb. 4 ist der Tagesgang der Verkehrsaufkommen für den Fürstenplatz in Höhe Drachenkopf dargestellt. Die höchsten Nutzungen sind in den Nachmittagsstunden zwischen 15 und 17 Uhr festzustellen. Durch die zentrale innerstädtische Lage sind Einkaufsverkehre an diesem Querschnitt von wesentlicher Bedeutung. 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 Links-

einbieger aus Richtung Scheunenstraße. Diese wird täglich von ca. 5.200 Kfz/24h befahren.

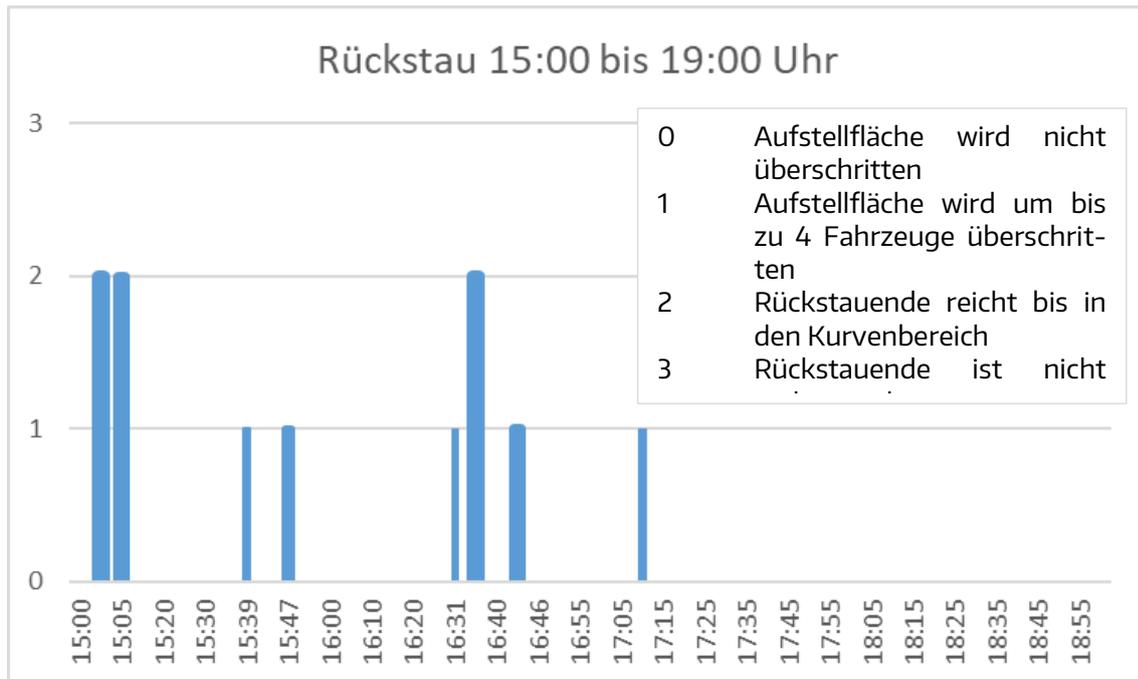
Um die Verkehrsqualität für den Linkseinbieger aus der Scheunenstraße besser einschätzen zu können, wurden für diesen zusätzlich die Rückstauerscheinungen ausgewertet.

In Abb. 5 und Abb. 6 sind die Ausmaße des Rückstaus dargestellt. Auf der Abszissenachse wird die Erhebungsurzeit 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 15 s und 240 s erfasst.



**Abb. 5:** Linkseinbieger Scheunenstraße Richtung B93, Rückstau 6 – 10 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:** Linkseinbieger Scheunenstraße Richtung B93, Rückstau 15 – 19 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 0), 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 Keilberg-ring / 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 Altstadt kern (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.

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 widerspre-

chen sich. Zudem werden die bestehenden Nutzungsanforderungen hinsichtlich Aufenthalt und Wohnen nicht ausreichend berücksichtigt.



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

Dies betrifft insbesondere die Bereiche unterhalb der Kirche St. Wolfgang (Langgasse, Schreiber-gasse, 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 Tallage die Bedeutung des Straßenzuges Zwickauer Straße / Neustädter Straße wesentlich verändert. Die veränderten Nutzungsanforderungen schlagen sich bisher nicht in einem veränderten Geschwindigkeitsniveau nieder.

Im Zufahrtbereich 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 Str. / Gymnasialstr.

Gestaltungsdefizite finden sich hingegen im Zuge der Zwickauer Straße / Neustädter 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 / Neustädter 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 Kundenverkehre sowie zur Gewährleistung der Erreichbarkeit aus 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.

Die in der Altstadt zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten wurden zunächst nach Zugangsart und Bewirtschaftungsform klassifiziert (siehe Anlage 4.1). Im Kernuntersuchungsgebiet wurden 558 öffentliche und 84 zusammenhängende teilöffentliche Stellplätze erfasst. Darüber hinaus existieren eine Vielzahl weitere kleinteilige private und teilöffentliche Parkmöglichkeiten.

Hinzu kommen weitere altstadtrelevante Parkierungseinrichtungen in den Randbereichen. Nördlich der Altstadt befindet sich der Platz Unter den Linden mit einer Kapazität von ca. 200 Stellplätzen. Südwestlich unmittelbar an der B 93 existiert eine unbefestigte Fläche mit einer Kapazität von ca. 30 Parkmöglichkeiten. Diese Parkierungseinrichtungen fungieren als Überlauf und wurden im Rahmen der Stellplatzbilanz für die Altstadt entsprechend gesondert betrachtet.

Bezogen auf die öffentlichen Stellplätze im Untersuchungsgebiet sind die unbewirtschafteten Parkmöglichkeiten ohne Parkdauerbeschränkung und Gebührenpflicht mit einem Anteil von ca. 55 % am stärksten vertreten. Circa 19 % der öffentlichen Stellplätze weisen eine Parkdauerbeschränkung auf. Für ca. 26 % sind Parkgebühren zu entrichten. Die Nutzungseinschränkungen durch die Bewirtschaftung beschränken sich auf die Werktage zwischen 08:00 bis spätestens 20:00 Uhr. Die

Parkgebühren betragen 25 bzw. 50 ct je angefangene halbe Stunde<sup>1</sup>. Die Parkdauer ist auch für die gebührenpflichtigen Stellplätze auf maximal vier Stunden, im Allgemeinen jedoch auf zwei Stunden, begrenzt.

Als Grundlage für die Bewertung der aktuellen Parkraumnachfrage wurde im Zeitraum vom 12.06.2018 bis 13.06.2018 eine Parkraumerhebung durchgeführt. In Abb. 11 ist die Auslastung der öffentlichen Stellplätze im Tagesverlauf dargestellt. Zwischen den einzelnen Bewirtschaftungsformen bestehen deutliche Unterschiede. Die geringste Nachfrage ist Tagsüber für die gebührenpflichtigen Stellplätze mit einer Auslastung von zumeist deutlich unter 50 % zu verzeichnen. Erst am Spätnachmittag, wenn keine Gebühren mehr zu entrichten sind, steigt die Auslastung auf maximal ca. 68 % deutlich an.

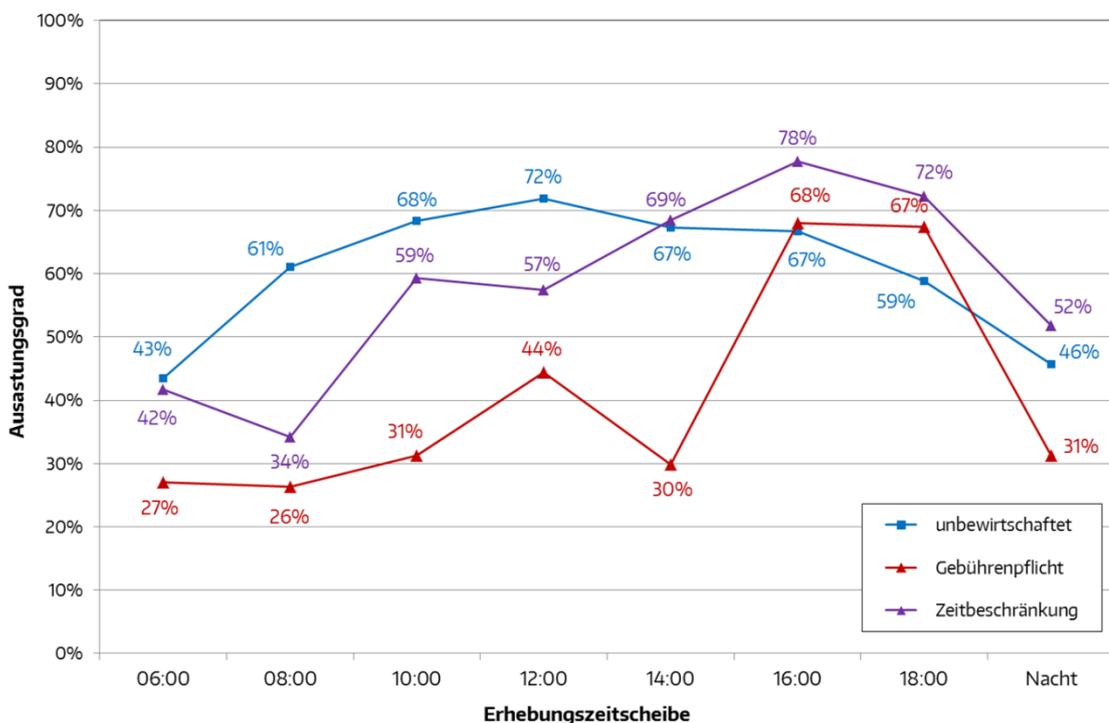


Abb. 11: Stellplatzauslastung nach Bewirtschaftungsform

Bei den unbewirtschafteten Parkmöglichkeiten ist beginnend am Morgen bis zum Mittag eine kontinuierliche Zunahme der Auslastung festzustellen. Im Maximum sind ca. 72 % der Stellplätze belegt. Zum Nachmittag hin erfolgt ein leichter Rückgang der Parkraumnachfrage, welcher sich am Abend deutlich verstärkt. Auch für die zeitbeschränkten Stellplätze ergibt sich eine ähnliche Ganglinie. Diese liegt allerdings etwas versetzt und erreicht ihr Auslastungsmaximum mit ca. 78 % gegen 16 Uhr.

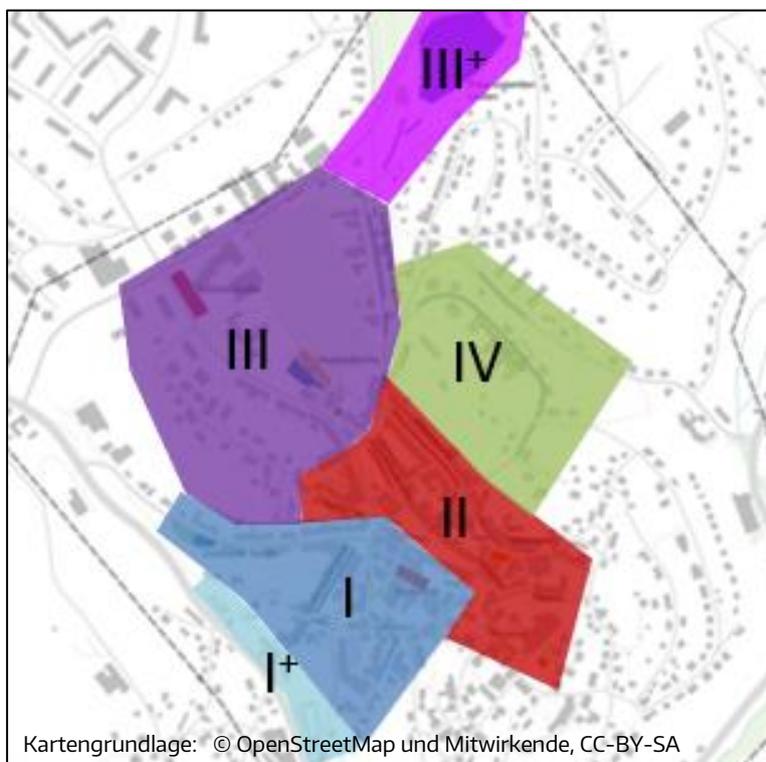
<sup>1</sup> Zone 1 - 50 ct je angefangen halbe Stunde - Markt, Fürstenplatz [Satzung 2001]

Zone 2 - 25 ct je angefangen halbe Stunde - Topfmarkt, Ritterstraße, Seminarstraße [Satzung 2001]

In den Abend- und Nachtstunden sind für alle Bewirtschaftungsformen die geringsten Auslastungen festzustellen. Bezogen auf alle öffentlichen Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet sind 32 % der Stellplätze belegt.

In der Fläche stehen im Untersuchungsgebiet im gesamten Tagesverlauf ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Es bestehen Kapazitätsreserven. Allerdings sind teilweise räumlich bzw. zeitlich begrenzte Auslastungsschwerpunkte innerhalb des Untersuchungsgebietes vorhanden.

Die Auslastung der einzelnen Parkierungseinrichtung für die jeweilige Erhebungszeitscheibe ist in den Anlagen 4.2 bis 4.5 dargestellt. Darüber hinaus wurde eine teilgebietsbezogene Auswertung der erhobenen Auslastungsdaten vorgenommen. Die einzelnen Teilgebiete (siehe Abb. 12) orientieren sich jeweils an den verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Zufahrtsmöglichkeiten zum Altstadtbereich.



**Abb. 12:** Einteilung für die Teilgebietsbezogene Stellplatzauswertung

Die durchgängig höchsten Auslastungen sind für den Bereich Ritterstraße / Kirchplatz (TG II) festzustellen. Insbesondere für die unbewirtschafteten Stellplätze am südlichen Ende der Ritterstraße ist eine hohe Nachfrage zu verzeichnen. Reserven bestehen vor allem im Bereich der gebührenpflichtigen Parkierungsangebote in den nördlichen Abschnitten der Rittergasse. Hier ist lediglich am Spätnachmittag ein deutlicher Anstieg der Nachfrage zu verzeichnen.

Im Bereich Markt / südöstliche Altstadt (TG I) wird die Maximalauslastung von ca. 74 % ebenfalls nachmittags für die Erhebungszeitscheibe 16 Uhr erreicht. Beson-

ders die Stellflächen im Markt-Zufahrtbereich sind aufgrund ihrer Lagegunst besonders beliebt und dementsprechend über den Tag hinweg durchgängig fast vollständig belegt.

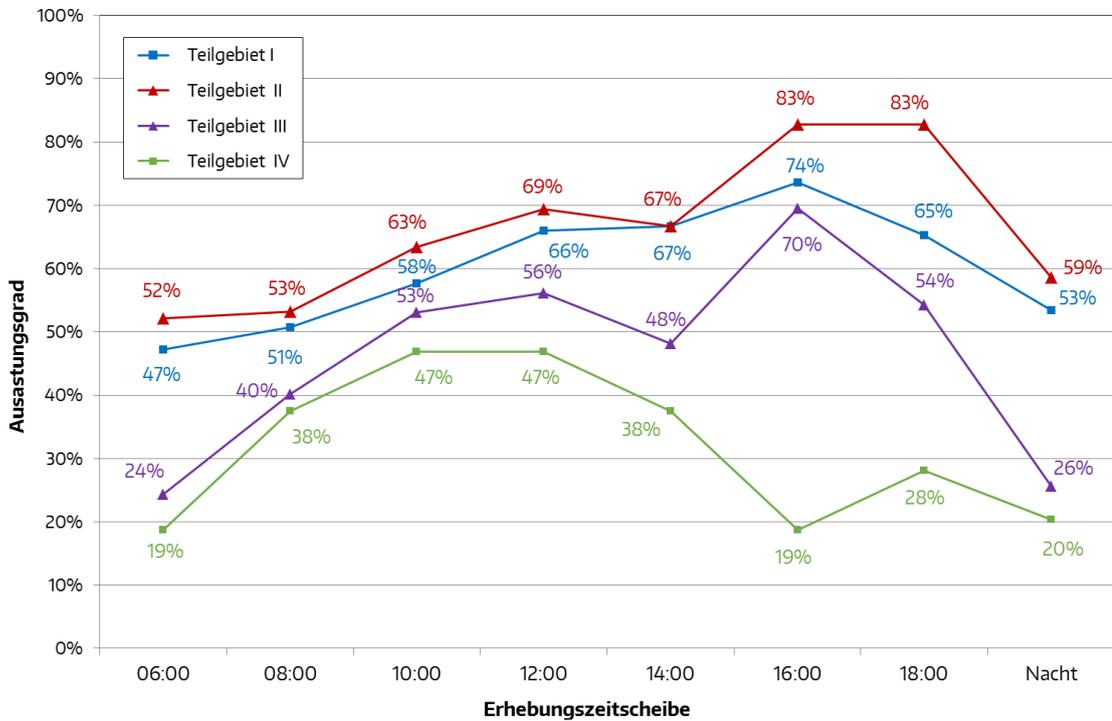


Abb. 13: Teilgebietsbezogene Auslastungen

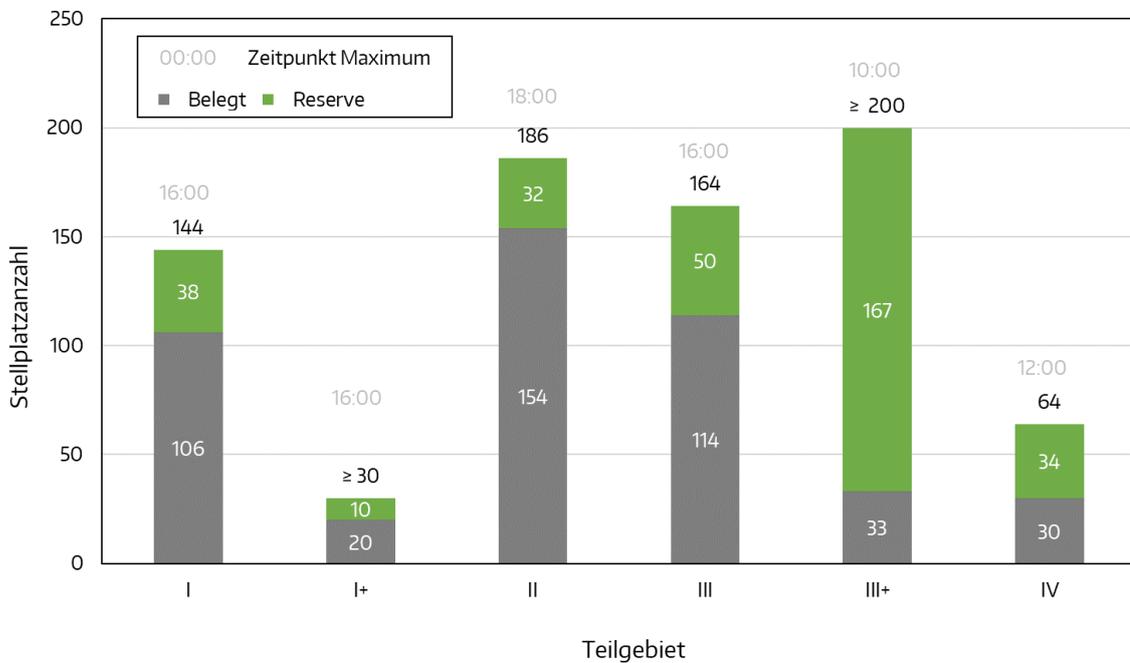


Abb. 14: Stellplatzreserve nach Teilgebieten (Zeitpunkt Maximalauslastung)

In den beiden zentralen innerstädtischen Teilgebieten (TG I und II) sind auch nachts ca. die Hälfte der zur Verfügung stehenden Stellplätze belegt. Neben dem Besu-

cherverkehr besteht entsprechend auch eine ausgeprägte Stellplatznachfrage durch die Anwohner.

In den Teilgebieten III und IV ist diese Nachfrage deutlich geringer. Entsprechend sind hier auch größere Nachfrageschwankungen festzustellen. Während im Bereich Seminarstraße (TG III) der Besucherverkehr dominierend ist, wird die Auslastungsganglinie für das Teilgebiet IV (Gymnasialstraße) im Wesentlichen durch die Parkraumnachfrage des Beruflichen Schulzentrums für Ernährung und Hauswirtschaft geprägt.

In Summe wird deutlich, dass lediglich bezogen auf einzelne Stellplatzanlagen temporär Vollausslastungen festzustellen sind. Punktuell bestehen Nutzungskonkurrenzen sowie Optimierungspotenziale hinsichtlich der Bewirtschaftung. Jedoch sind auch innerhalb der kleinräumigen Teilgebiete im gesamten Tagesverlauf Stellplatzreserven vorhanden (siehe Abb. 14). Für alle innerstädtischen Ziele stehen für den üblichen Werktagsverkehr in einer akzeptablen Fußwegentfernung ausreichende Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Darüber hinaus existiert mit dem Platz Unter den Linden eine weitere, bisher noch nicht betrachtete Reservefläche. Diese befindet sich lediglich 5 bis 7 Minuten fußläufig von zentralen Innenstadtbereichen (Postplatz / Marktplatz) entfernt.

Wie bereits erwähnt bestehen, abgesehen von den auslastungsbezogenen Aspekten, verschiedene strukturelle Probleme und Konflikte. So ist beispielsweise der gesamte Marktbereich durch den Kfz-Verkehr befahrbar. Zudem werden hier teilweise Flächen zum längeren Halten bzw. Parken genutzt, die dafür nicht vorgesehen sind (siehe Abb. 15). Dies führt zu einer Einschränkung der Aufenthaltsqualität sowie zu erhöhten Konfliktpotenzialen für den Fußverkehr.



**Abb. 15:** Situation Marktplatz / Markt

Die Stellplatzsituation im Bereich Am Marienplatz / Schulgasse erzeugt ebenfalls zusätzliche Konfliktpotenziale. Aufgrund der fehlenden Parkraumbewirtschaftung sind, mit Ausnahme der privaten Stellplätze, die Parkierungseinrichtungen Am Marienplatz über den gesamten Tag fast vollständig belegt (siehe Abb. 16). Zum Erreichen bzw. Verlassen der Stellplätze ist es allerdings notwendig, den Stadtkernbereich jeweils einmal vollständig zu durchfahren. Davon ist besonders die Ritterstraße betroffen.



**Abb. 16:** Stellplatzsituation am Marienplatz

Auch durch weitere vereinzelte gebührenfreie Parkflächen im Nebennetz der Altstadt werden zusätzliche Parksuchverkehre generiert bzw. unnötig Verkehrsströme in das nachgeordnete Straßennetz hineingezogen. Dies sorgt für zusätzliche Konflikte (siehe Abb. 17).



**Abb. 17:** Beispiele für kleinteilige kostenfreie Parkmöglichkeiten im Nebennetz



**Abb. 18:** Konfliktsituation Große Badergasse

In verschiedenen Straßenabschnitten existieren, verursacht durch den ruhenden Verkehr, zudem teilweise Nutzungskonkurrenzen. So beispielsweise in der Großen Badergasse. (siehe Abb. 18) Hier ist einseitig das Parken gestattet. Bedingt durch die Mischflächengestaltung der Gasse fahren und parken die Fahrzeuge direkt vor den Hauseingängen.



**Abb. 19:** Statisches Parkleitsystem

In der Scheunenstraße wurde einseitig zugunsten des ruhenden Verkehrs der Gehweg unterbrochen, wodurch mehrere Konfliktpunkte für den Fußverkehr entstehen (siehe Kapitel 2.6). Beobachtungen zufolge wechseln Fußgänger teilweise gar nicht auf den gegenüberliegenden Gehweg, sondern laufen am Fahrbahnrand weiter. Das durch die Unterbrechung entstandene Parkraumangebot umfasst drei private und sechs teilöffentliche Längsparkplätze, wobei letztere zur „Gärtnerei Schott“ gehören. Querungshilfen zum Wechseln der Fahrbahn gibt es keine.

Innerhalb der Altstadt sind die zentralen Parkierungseinrichtungen über ein statisches Parkleitsystem ausgewiesen (siehe Abb. 19). Positiv ist dabei, dass in unmittelbarer Nähe jeder Altstadterschließungsstraße Parkierungseinrichtungen vorhanden sind, welche Parksuchverkehre vor Erreichen des Stadtkerns aufnehmen können.

## 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.



**Abb. 20:** Busstiege Haltestelle „Schneeberg Warte“

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. 20). 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 Außen gastronomie genutzt werden.

In der gesamten Stadt (inkl. Lindenau) gibt es 24 Haltestellen, welche mit Ausnahme der Zentralhaltestelle jedoch selten (Schülerverkehrsabhängig) angefahren werden.

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

Linie	Linienverlauf
357	Aue – Bad Schlema – Schneeberg – Lindenau (Schneeberg)
359	Aue – Bad Schlema – Schneeberg
360	Aue – Bad Schlema – Schneeberg – Weißbach – Wiesenburg – Silberstraße – Wilkau-Haßlau – Zwickau
362	Aue – Bad Schlema – Schneeberg – Bad Schlema – Aue
364	Wildbach – Bad Schlema – Schneeberg – Lindenau (Schneeberg)
365	Aue – Bad Schlema – Schneeberg – Bad Schlema – Aue
370	Aue – Bad Schlema – Schneeberg – Hundshübel – Lichtenau – Stützengrün – Schönheide
371	Aue – Bad Schlema – Schneeberg – Zschorlau – Burkhardtsgrün – Wolfsgrün – Eibenstock – Wildenthal – Carlsfeld
372	Aue – Bad Schlema – Schneeberg – Hundshübel – Neidhardtsthal, Wolfsgrün, Eibenstock
385	Aue – Bad Schlema – Schneeberg – Hundshübel – Lichtenau – Stützengrün – Rothenkirchen

**Tab. 2:** Übersicht bedienende Linien Schneeberg Warte

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 Verknüp-

fung im Tagesverlauf. Allerdings existiert keine durchgehend einheitliche Vertaktung der Fahrten.

Da alle Linien in Aue beginnen bzw. enden, ist die Verknüpfung zum Eisenbahnnetz solide abgedeckt. Allerdings ist das Angebot unübersichtlich und ungeordnet.

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 Abfahrtsituation. 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 angenehmen 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 Bedienungslücken 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 Treunterstützung (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. 21: Anlehnbügel Hospitalkirche und Markt

Radabstellanlagen sind in der Altstadt nur sehr vereinzelt zumeist vor Geschäften zu finden. Öffentliche Radabstellmöglichkeiten sind lediglich am Markt, an der Hospitalkirche und der St. Wolfgangskirche vorzufinden. In beiden Fällen handelt es sich um attraktive und moderne Anlehnbügel (siehe Abb. 21). 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. 22) ermöglichen ein schnelles, Umwege armes vorrücken. 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. 22:** 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.



**Abb. 23:** Querungsdefizite Amtsgerichtsstraße

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.

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. 24:** Straßenraumgestaltung Scheunenstraße

Die südlich der Altstadt liegenden Stadtquartiere wie „Neustädtle“ 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.

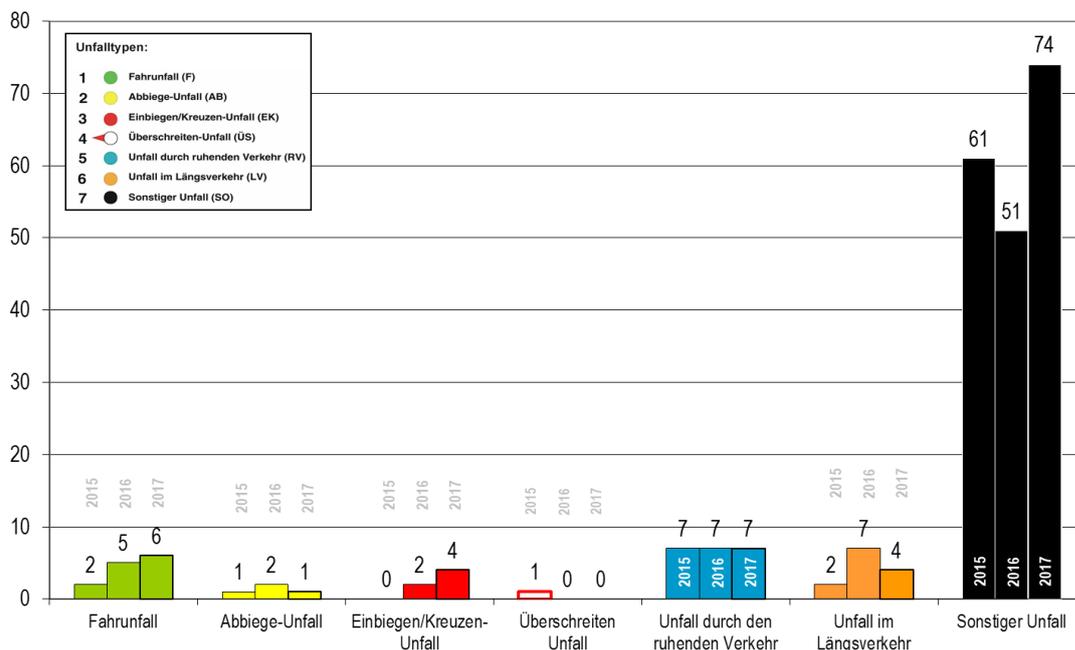
In der Altstadt selbst ergeben sich verschiedene durch den Kfz-Verkehr verursachte Konflikte und Nutzungseinschränkungen. Grundproblem bilden dabei die teilgebietsbezogenen Durchgangsverkehre ohne Quelle- bzw. Ziel im Altstadtkern. Die entstehenden Verkehrsaufkommen sind angesichts des sensiblen Umfeldes 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 Unfallauswertung

Die Unfallsituation ist ein wesentlicher Indikator für bestehende Konflikte im Verkehrssystem. Daher wurden im Rahmen der Analyse die Unfalldaten zwischen 2015 und 2017 ausgewertet. Insgesamt ereigneten sich innerhalb dieses Zeitraums in der Innenstadt 244 Unfälle.



**Abb. 25:** Verkehrsunfälle sortiert nach Unfalltyp

Insgesamt ist die Unfallsituation in der Altstadt als weitestgehend unauffällig einzuschätzen. Lediglich bei 3 % der Unfälle waren Personenschäden zu verzeichnen. Dominierender Unfalltyp sind sonstige Unfälle (siehe Abb. 25). Hierbei handelt es sich zumeist um eher unbedeutende Kollisionen z. B. beim Parken. Diese konzentrieren sich insbesondere am Zobelplatz, im Knotenpunktbereich Zwickauer Straße / Große Badergasse, am Topfmarkt, auf dem Marktplatz, im Einbahnstraßenabschnitt Fürstenplatz und in der Ritterstraße. Für letztere ist zudem eine Konzentration von Unfällen durch den ruhenden Verkehr (Unfalltyp 5) festzustellen.

Mit Abstand häufigste Unfallursache stellten „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ dar. Daran schließen sich nicht angepasste Geschwindigkeiten, ungenügender Sicherheitsabstand und schlechte Witterungsbedingungen in Form von Eis und Schnee an. Eine Beteiligung des Rad- und Fußverkehrs wurde bei lediglich drei Unfällen verzeichnet.

## 2.8 Öffentliche Befragung zur Bestandssituation

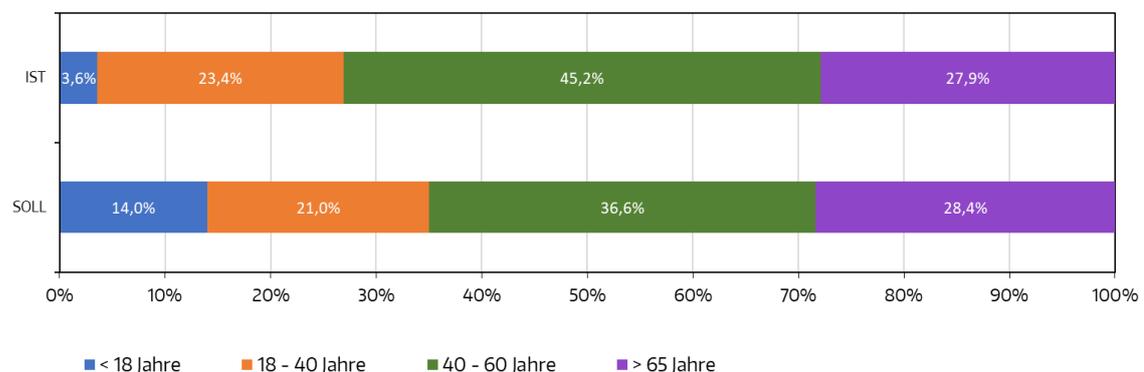
Parallel zur Erarbeitung des Verkehrskonzeptes wurde eine Befragung zu Bewertung der Bestandssituation durch die Anwohner, Gewerbetreibenden sowie Besucher der Altstadt durchgeführt.

Ziel war es frühzeitig eine Möglichkeit zu bieten, auf Probleme und Konflikte hinzuweisen sowie Ideen und Hinweise in den Planungsprozess einzubringen. Entsprechend handelt es sich nicht um eine statistisch vollständig repräsentative Erhebung sondern lediglich um ein abgegrenztes Meinungsbild der an der Befragung teilnehmenden Anwohner, Gewerbetreibenden sowie Besucher der Schneeberger Altstadt.

Insgesamt gingen ca. 200 ausgefüllte Fragebögen bei der Stadtverwaltung ein.

### 2.8.1 Altersverteilung / räumliche Verteilung

Beim Vergleich des Alters der an der Befragung Teilnehmenden zeigt sich im Vergleich zur gesamtstädtischen Altersverteilung, dass vor allem die vierzig- bis sechzigjährigen sich in überproportionalen Umfang beteiligt haben (siehe Abb. 26). Kinder und Jugendliche sind hingegen unterrepräsentiert. Abgesehen davon ist jedoch festzustellen, dass alle Altersgruppen im Rahmen der Befragung in ausreichendem Maß erreicht worden sind.



**Abb. 26:** Altersverteilung der Teilnehmenden

Die straßen- bzw. quartierspezifische Auswertung der Befragungsergebnisse zeigt, dass knapp 55 % der Teilnehmenden im Untersuchungsgebiet wohnen. Darüber hinaus wurde parallel der Bezug zu Altstadt abgefragt (siehe Abb. 27). Auch hier bilden die Anwohner mit ca. 45 % die größte Gruppe. Zirka 20 % der Antwortenden betreiben in der Altstadt ein Gewerbe oder sind dort beschäftigt. Die Gruppe der sonstigen Nutzer (ca. 25 %) beinhaltet insbesondere die Altstadtbesucher. Bei ca. 12 % der Antwortenden gab es mehrere verschiedene Bezüge zur Altstadt.

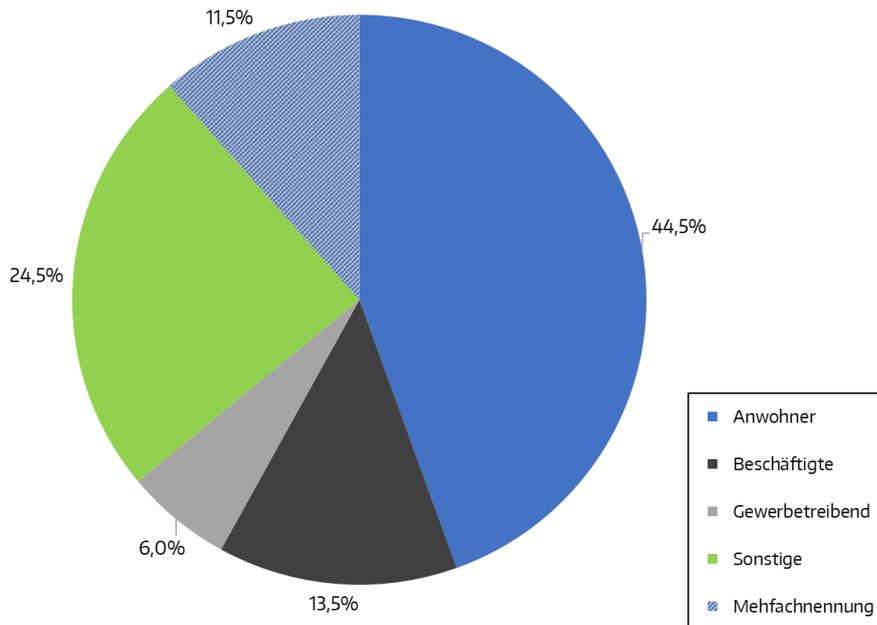


Abb. 27: Verteilung Bezug zur Altstadt

Im Rahmen der statistischen Auswertung wurden die unterschiedlichen Verbindungen mit der Altstadt berücksichtigt. Insgesamt umfasst die Antwortstichprobe eine gute Durchmischung der unterschiedlichen Nutzergruppen.

### 2.8.2 Verkehrsmittelwahl zum Erreichen der Altstadt

Bei der Frage „Wie erreichen Sie die Altstadt?“ wurde ermittelt, wie häufig die an der Befragung Teilnehmenden welches Verkehrsmittel für den Weg in die Innenstadt nutzen.

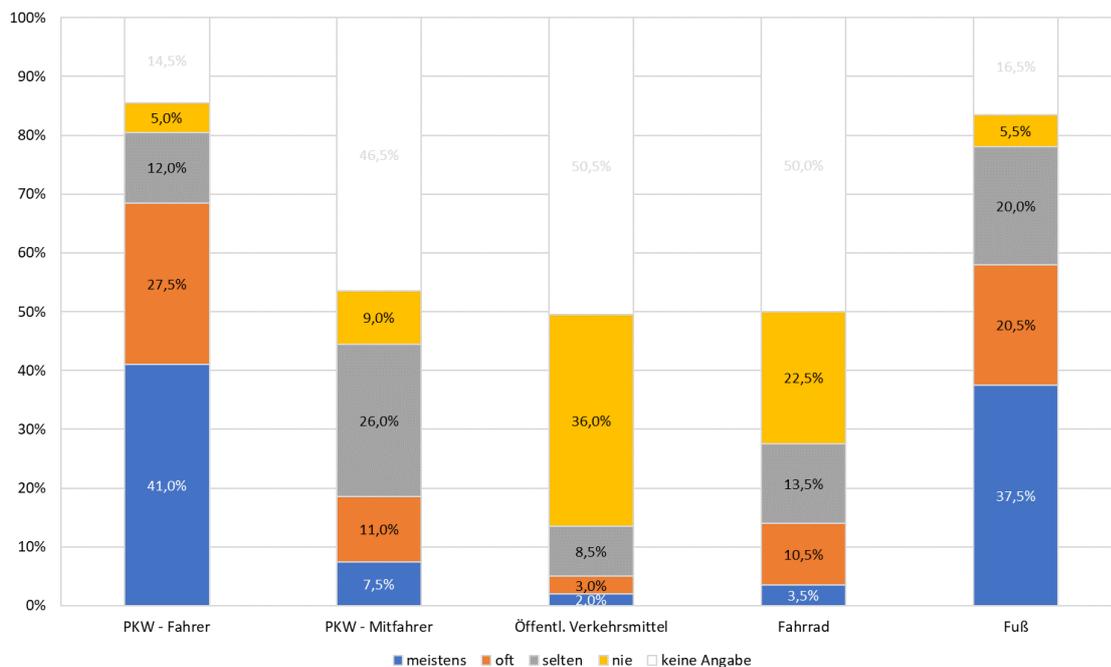


Abb. 28: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung in Bezug auf die Altstadt

Im Rahmen der Auswertung wird deutlich, dass aktuell die Innenstadt vor allem mit dem Pkw sowie zu Fuß erreicht wird. Fast 70 % der Befragten nutzen meistens oder oft den Pkw, um in die Altstadt zu gelangen. Beim Fußverkehr liegt der entsprechende Anteil bei knapp unter 60 %. Deutliche Unterschiede bestehen hierbei zwischen den Bewohnern der Altstadt (ca. 78 %) und Teilnehmende außerhalb des Untersuchungsgebietes (ca. 34 %).

Deutlich geringer ist der Anteil der Intensivnutzer für den Radverkehr sowie den ÖPNV. Etwa 14 % der Teilnehmenden gaben an das Fahrrad meistens oder oft für die Wege in das Stadtzentrum zu nutzen. Beim ÖPNV waren es sogar lediglich 5 %. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass eine Hauptnutzergruppe mit den Kindern und Jugendlichen in der Stichprobe unterrepräsentiert ist.

### 2.8.3 Bedeutung verschiedener Zielstellungen für die Altstadtentwicklung

Bei der Bewertung der Bedeutung verschiedener Zielstellungen bzw. Themenfelder für die zukünftige Entwicklung der Altstadt bestehen deutliche Unterschiede (siehe Abb. 29). Am deutlichsten sind die Zustimmungswerte bei der Aufenthaltsqualität. Von über 90 % der Teilnehmenden wird diese als wichtig bzw. eher wichtig eingeschätzt.

Auch zu den Themenfeldern Verkehrsberuhigung und Erreichbarkeit überwiegt eine positive Einschätzung. Hierbei bestehen zwischen der Erreichbarkeit mit dem Pkw und der sonstigen Erreichbarkeit (ÖPNV, Rad- bzw. Fußverkehr) nur geringe Unterschiede in der Bewertung. Beide Aspekte werden jeweils von deutlich über 70 % der Teilnehmenden als wichtig oder eher wichtig eingeschätzt.

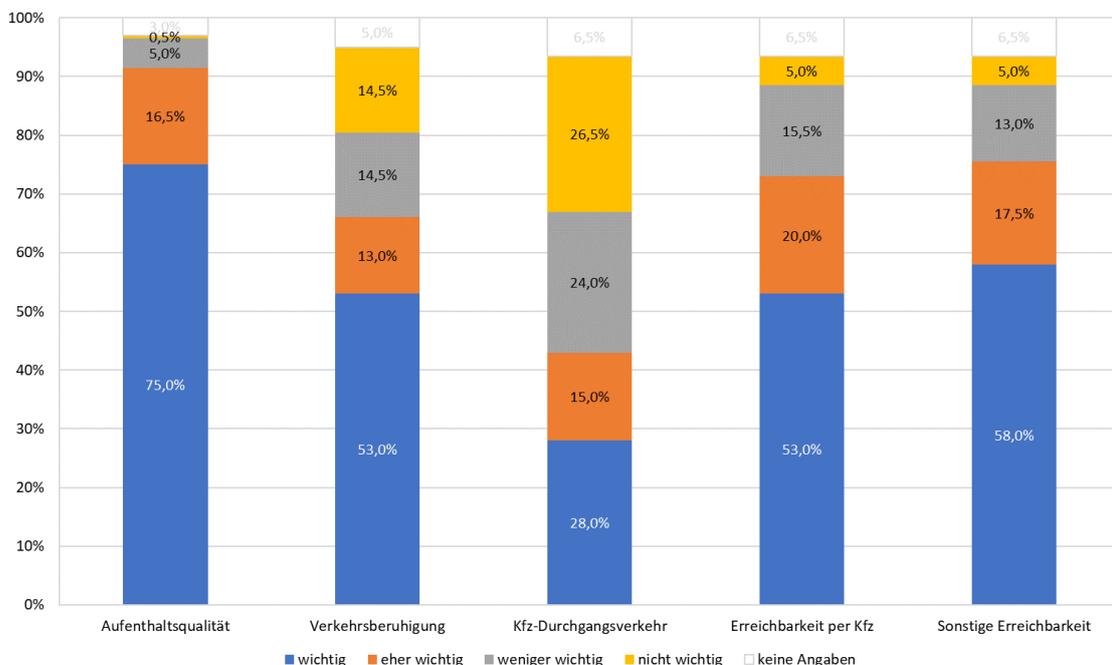


Abb. 29: Bewertung der Zielstellungen

Werden die unterschiedlichen Teilnehmergruppen betrachtet, geht allerdings bei der Verkehrsberuhigung und der Erreichbarkeit das Meinungsbild auseinander. Der Aspekt der Verkehrsberuhigung nimmt bei den Anwohnern einen deutlich höheren Stellenwert ein. Dabei empfinden Gewerbetreibende und Beschäftigte diesen Aspekt nicht zwangsläufig als unwichtig, sondern betrachten die Thematik lediglich differenzierter. Die Erreichbarkeit hingegen wird von den Gewerbetreibenden und Beschäftigten stärker priorisiert.

Das Thema Kfz-Durchgangsverkehren wird von der Mehrheit der Teilnehmenden als nicht bzw. weniger wichtig eingeschätzt. Trotz der in der Analyse geschilderten negativen Aspekte wird von ca. 43 % die Thematik dennoch positiv bewertet.

## 2.8.4 Einschätzung der Parkraumsituation

An Hand der subjektiven Bewertung der Parkraumsituation (Abb. 30) wird deutlich, dass im Vergleich zu den Ergebnissen der Parkraumerhebung eine differenzierte Wahrnehmung existiert. Dies ist darauf zurückzuführen, dass durch die Teilnehmenden nicht nur eine Einschätzung der Gesamtsituation sondern zumeist auch eine kleinteilige zielbezogene Bewertung erfolgt.

Ein Großteil der Befragten schätzt die aktuelle Parkraumsituation als ausreichend bis gut ein. Allerdings beurteilen je nach Nutzergruppe zwischen 23 % und 56 % die Parkraumsituation als schlecht. Besonders negativ ist die Einschätzung von den Beschäftigten und Gewerbetreibenden, welche nicht im Stadtzentrum wohnen. Auch insgesamt schätzen Nutzer von außerhalb des Untersuchungsgebietes die Situation schlechter ein, als die innerhalb.

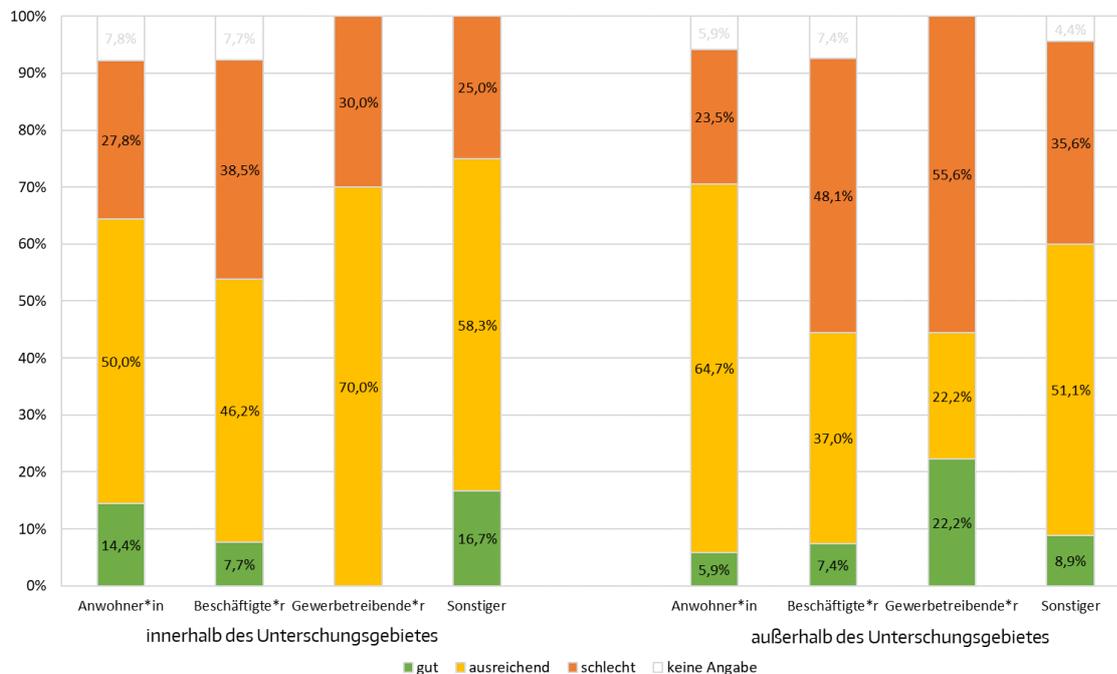


Abb. 30: Einschätzung der Parkraumsituation

Im offenen Teil der Frage, wurden folgende Verbesserungsvorschläge, Ideen und Wünsche geäußert:

- mehr Parkplätze im Stadtzentrum (kostenlose, < 2h, Dauerparker)
- mehr Parkplätze sowie Neuordnung Anwohnerparken
- mehr Parkplätze für Beschäftigte im Zentrum
- mehr Parkplätze sowie Neuordnung Parksituation im Bereich Post, Sparkasse, Kulturzentrum, Rossmann
- Verbesserung Parkleitsystem
- Forderung nach einem Parkhaus oder einer Tiefgarage
- Halteverbot Haltestelle Fürstenplatz (Imbiss)

### 2.8.5 Möglichkeiten zum Attraktiveren der Altstadt

Die Anmerkungen zur offenen Fragestellung bezüglich der Aufwertung des Stadtzentrums wurden allem voran mit dem Wunsch nach Ruhe, Gemütlichkeit und einer Flanieratmosphäre begleitet. Insgesamt bildeten sich bei den Antworten die beiden Themenschwerpunkte Aufenthaltsqualität und Verkaufsangebot heraus.

Die Aufenthaltsqualität soll nach Wunsch der Teilnehmenden durch Spielplätze, eine Begrünung des Marktes (Schattenspendler), die Einrichtungen von Ruhezonen für Senioren, Treffpunkte für Jugendliche und zusätzliche Bänke und Sitzmöglichkeiten verbessert werden.

Das Verkaufsangebot sollte erweitert werden. Als Beispiele wurden ein Lebensmittelmarkt im Zentrum, Fachgeschäfte für Fleisch und Fisch sowie ein Bioladen genannt. Gleichzeitig wurde der Wunsch nach einer Ausweitung der Außengastronomie und Geschäftsauslagen deutlich sowie einer Erweiterung der Händler beim Wochenmarkt.

### 2.8.6 Hinweise und Anregungen Seitens der Teilnehmenden

Im Rahmen der abschließenden offenen Fragestellung konnten die Teilnehmenden eigene Hinweise und Anregungen formulieren. Entsprechend vielfältig vielen die Rückmeldungen aus. Die Hinweise lassen sich in fünf Themen-Schwerpunkte untergliedern:

#### 1. Verkehrsführung / Organisation Altstadt

- Allgemein: Verkehrsberuhigung notwendig
- „autofrei“ zwischen „Alter Feuerwache“ und „Café Venezia“
- Keine Sperrung des Durchgangsverkehrs
- Sperrung des Durchgangsverkehrs nachts durch absenkbarer Poller
- Einbahnstraßenregelungen (z. B. Zwickauer Str., Auer Str.)
- Erweiterung Verkehrsberuhigter Bereich auf den Postplatz

- Geschwindigkeitsbeschränkungen Zwickauer Straße, Langgasse / Schreiber-gasse / Webergasse, Gymnasialstraße, Ritterstraße
  - Bodenschwellen, Pflanzkübel, Fahrbahnbreite verringern (z. B. Auer Str.)
  - Fußgängerüberweg am Postplatz
  - wildes Parken am Markt verhindern, Fußgängerzone durchsetzen
  - Apothekergässchen Zufahrt Topfmarkt, Kesselplatz Ausfahrt (Parkplatz)
  - Seminarstraße Knotenpunkt: Phasen verkürzen, Kreisverkehr
2. Verbesserungen für den Radverkehr
- Radwege um- und in Schneeberg (z. B. Anschluss an Radweg Ri. Karlsbad)
  - mehr Fahrradständer
  - Freigabe der Einbahnstraßen für Radfahrer
  - öffentliche E-Ladestationen
3. Allgemein barrierefreie Verkehrsanlagen
4. Öffentlicher Personennahverkehr
- Stadtbusnetz (Erreichbarkeit der Ortsteile)
  - Verbesserung der bestehenden Anbindungen
  - Erreichbarkeit der Lebensmittelgeschäfte via ÖPNV
  - mehr Haltestellen zwischendurch (Gymnasium, Zwickauer Straße, ...)
  - kostenlose Beförderung für Kinder
5. zusätzliche Kontrollen im ruhenden und fließenden Verkehr

## 2.9 Zusammenfassung der Schwächen und Herausforderungen im Bestand

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 Verlagerungseffektes 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 Zufahrtsmöglichkeit aus der Altstadt in das Wohngebiet Schillerstraße / 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 Fußgängervorrangbereichen (Marktplatz)
- Anbindungsdefizite und fehlende Querungsstellen zwischen der Altstadt und den umliegenden Stadt- und Wohngebieten
- Lücken im Fußwegenetz

### 3 Zielstellungen und Leitlinien

Auf Grundlage der im Rahmen der Analyse festgestellten verkehrlichen und städtebaulichen Konflikte, Defizite und Entwicklungspotenziale und den allgemein formulierten Zielstellungen zur Schneeberger Innenstadt in bereits vorhandenen Fachkonzepten, lassen sich für die Veränderung der Verkehrsorganisation folgende Zielstellungen und Leitlinien ableiten:

#### Umwelt / Stadtentwicklung

Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt

- Reduktion der Belastungen durch den Kfz-Verkehr (Lärm, Schadstoffe, Flächenverbrauch)
- Reduktion unnötiger Verkehrsbelastungen (Durchgangs- und Parksuchverkehre über die Relationen Fürstenplatz / Postplatz und Fürstenplatz / Markt)
- Verkehrsberuhigung der Innenstadt
- Attraktivierung der Altstadt durch Aufwertung der Platz- und Straßenräume
- Barrierefreiheit zur Förderung der Mobilität eingeschränkter Personen
- Förderung des Umweltverbundes
- Parkraumbewirtschaftung (Gewährleistung der qualifizierten Parkraumnachfrage, Strategien gegen punktuelle Stellplatzknappheit mit Fokussierung)

#### Verkehr

Steigerung der Verkehrssicherheit

Sicherung der Erreichbarkeit relevanter Ziele

Bündelung der Kfz-Verkehre im Hauptnetz

- Vermeidung von Umwegen für Anwohner- und Lieferverkehr (insbesondere Drachenkopf, Wohngebiete, Obere Zobelgasse)
- Gewährleistung der Erreichbarkeit der Wohngebiete sowie der Schulstandorte und der Kita durch MIV, NMV und ÖPNV
- Vermeidung ungünstiger Kfz-Verkehr-Verlagerungseffekte (Durchgangsverkehre durch Wohngebiete, Verkehrszunahme in sensiblen Bereichen)

- Reduktion der Konfliktpotenziale zwischen den Verkehrsarten
- Verringerung der Trennwirkungen für den Fußverkehr und Verbesserung der Querungssicherheit im Zuge der Bundes- und Erschließungsstraßen
- Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr
- Optimierung der Parkraumbewirtschaftung

### **Wirtschaft**

Sicherung der Wirtschaftskraft des Ortsteils

Sicherung und Förderung Standortqualität

- Sicherung der äußeren Erreichbarkeit des Einzelhandelsstandortes Altstadt
- Steuerung (Umgang mit den Parkierungseinrichtungen im Markt-Zufahrtsbereich)
- Förderung der inneren Erreichbarkeit durch den Nichtmotorisierten Verkehr
- Intermodale Verknüpfung (Fokussierung auf Haltestellen des ÖPNV)
- Attraktivierung des Einkaufserlebnisses durch Steigerung der Aufenthalts- und Einkaufsqualität durch Geschäftsauslagen, Verweilmöglichkeiten, Wohlfühl-atmosphäre (insbesondere im Knotenpunktbereich Zwickauer Straße, Marktbe-reich)
- Belebung der Innenstadt zur Steigerung potenzieller Kaufkraft

### **Kosten**

Wirtschaftlichkeit des Verkehrsnetzes

Geringe Planungs-, Umsetzungs- und Unterhaltungskosten

- Verringerung des Beschilderungsaufwandes
- geringe Kontrollaufwände zur Einhaltung der Verkehrsorganisation
- möglichst geringe bauliche Aufwände zur Umsetzung etwaiger Maßnahmen zur Beruhigung des Zentrums

## 4 Maßnahmen und Handlungsempfehlungen

Ausgehend von der Bestandssituation (siehe Kapitel 2) leiten sich unter Berücksichtigung der Zielstellungen und Leitlinien (siehe Kapitel 3) für das Untersuchungsgebiet verschiedene Handlungsebene zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems ab. Diese werden nachfolgend zusammengefasst, erläutert und bewertet.

### 4.1 Flächendeckende Verkehrsberuhigung

Das aktuell in weiten Bereichen der Schneeberger Altstadt zulässige Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h wird den Nutzungsanforderungen hinsichtlich der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität, der Funktion der Altstadt als zentraler Versorgungs- und Dienstleistungsstandort und der touristischen Bedeutung nicht gerecht. Grundmaßnahme für die Weiterentwicklung des innerstädtischen Verkehrskonzeptes bildet daher die Umsetzung einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung in der Altstadt sowie in den unmittelbar angrenzenden Wohngebieten. Konkret ist folgende Gliederung (siehe Anlage 7) zu empfehlen:

- Beibehaltung des Verkehrsberuhigten Bereiches Marienplatz / Kirchplatz

Die entsprechende Verkehrsregelung hat sich bewährt und wird insbesondere den touristischen Anforderungen im Umfeld der St. Wolfgangskirche sowie im Verlauf der Verbindungsachse zwischen dieser und dem Rathaus / Markt gerecht. Die Straßenräume und Plätze sind als Mischverkehrsflächen gestaltet.

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Fürstenplatz / Postplatz / Ritterstraße

Hierbei handelt es sich angrenzend zum Markt um den Kernbereich der Versorgungs- und Dienstleistungsfunktionen in der Altstadt. Eine Beschilderung als Verkehrsberuhigter Bereich ist aufgrund der baulichen Trennung zwischen Fahrbahn- und Gehweg nicht möglich. Durch den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) wird den angrenzenden Nutzungsanforderungen Rechnung getragen bzw. die besondere Bedeutung dieses zentralen Bereiches verdeutlicht.

- Verkehrsberuhigter Bereich Drachenkopf

Im Verlauf des Drachenkopfes besteht keine Trennung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Wohn- und Aufenthaltsfunktionen sind dominierend. Der Straßenraum ist vergleichsweise schmal.

- Tempo-30-Zone für die unmittelbar angrenzende Wohnquartiere (einschließlich Zwickauer Straße, Neustädter Straße, Hartensteiner Straße)

Speziell für die Wohnquartiere in den Hangbereichen unmittelbar südlich und westlich der zentralen Altstadt ist ein Niedriggeschwindigkeitsniveau dringend erforderlich. Hier existiert zumeist keine gesonderten Anlagen für den Fußverkehr. Im Sinne einer konsistenten und Beschilderungsarmen Verkehrslösung

sollten die Zwickauer Straße, Neustädter Straße und Hartensteiner Straße in die entsprechende Tempo-30-Zone mit eingebunden werden.

- Tempo 30 (linienhaft) Auer Straße

Auch im Verlauf der Auer Straße ist für den Abschnitt im unmittelbaren Zufahrtsbereich zum Stadtzentrum eine Tempo-30-Regelung zu empfehlen. Diese sollte sich mindestens bis zur Einmündung Wolfsberg erstrecken. Damit können die hier bestehenden Konflikte aufgrund der schwierigen Sichtverhältnisse reduziert werden.

Die flächendeckende Verkehrsberuhigung kann wesentlich dazu beitragen die vielfältigen Nutzungskonflikte in der Innenstadt zu minimieren und eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu unterstützen. Des Weiteren wird ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet, insbesondere für den Rad- und Fußverkehr.

Parallel erhöhen sich durch die Geschwindigkeitsbegrenzungen die Durchfahrtswiderstände für den MIV flächendeckend in der gesamten Altstadt. Die in der Analyse festgestellten Widersprüche zwischen Gestaltung (Straßenraumgestaltung) und Betrieb (verkehrsorganisatorischen Regelung) werden aufgehoben.

Parallel zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung im Untersuchungsgebiet ist auch für die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete (Keilbergring, Gießbacher Hang, Alte Siedlung) eine Ausweisung von Tempo-30-Zonen zu empfehlen.

## 4.2 Veränderung der Verkehrsorganisation in der Altstadt

Zentrale Aufgabe des Verkehrskonzeptes für die Schneeberger Altstadt bildet die Entwicklung, Überprüfung und Abwägung von Varianten zur Anpassung der Verkehrsorganisation. Hauptziel ist es hierbei den gebietsfremden Verkehr in der zentralen Altstadt zu reduzieren sowie die Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Ausgangspunkt bildet hierbei die in Kapitel 4.1 beschriebene flächendeckende Verkehrsberuhigung, welche in jedem Fall umgesetzt werden sollte. Ausgehend von dieser Grundmaßnahme wurden folgende Varianten untersucht:

- Variante 1 Nullvariante (einschließlich Veränderung zulässige Geschwindigkeit)
- Variante 2 Einbahnstraße Fürstenplatz
- Variante 3 Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz
- Variante 4 Einbahnstraße Fürstenplatz und Postplatz
- Variante 5 Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz und Postplatz
- Variante 6 Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz und Einbahnstraße Postplatz

Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten werden in den nachfolgenden Unterkapiteln beschrieben. Für die Verkehrsorganisation im Bereich des Marktes erfolgt im Kapitel 4.3 eine gesonderte Betrachtung. Gleiches gilt für die Handlungsop-

tionen zur Vermeidung von Zusatzverkehren in der Oberen Zobelgasse (siehe Kapitel 4.2.8).

Generell soll bei allen Varianten unabhängig von der Verkehrsregelung für den MIV die Zufahrtsmöglichkeiten zur zentralen Haltestelle „Schbeeberg Warte“ für den Linienbusverkehr aus allen bisherigen Richtungen unverändert gewährleistet bleiben.

#### 4.2.1 Variante 1 - Nullvariante (einschl. Veränderung zulässige Geschwindigkeit)

Bei der Nullvariante (siehe Abb. 31) werden alle bisherigen Fahrtmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr beibehalten und lediglich die zulässigen Geschwindigkeiten, wie im Kapitel 4.1 beschrieben, angepasst sowie punktuell geschwindigkeitsdämpfende Elemente in den Straßenraum (siehe Kapitel 4.5) integriert. Hauptziel ist die Erhöhung der Durchfahrtswiderstände durch die Altstadt.



**Abb. 31:** Verkehrsorganisation Altstadt - Variante 1

In Tab. 3 sind die Wechselwirkungen, Handlungsanforderungen und Konflikte für Variante 1 zusammengefasst. Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch die vorrangig weichen Maßnahmen zwar eine gewisse Reduzierung der Konfliktpotenziale erfolgt, die Verlagerungseffekte bezogen auf den gebietsfremden Verkehr jedoch als gering einzuschätzen sind. Bedingt durch die weiterhin bestehenden Kfz-Verkehrsaufkommen sind weiterhin wesentliche Trennwirkungen und Nutzungsüberlagerungen zu verzeichnen.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beibehaltung aller bisherigen Fahrmöglichkeiten im Kfz-Verkehr</li> <li>- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus sowie der Konfliktpotenziale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lediglich geringe Verlagerungseffekte zu erwarten</li> <li>- Fortbestand der gebietsfremden Durchgangsverkehre</li> <li>- unveränderte Einschränkungen für die Aufenthaltsqualität</li> <li>- kein Abbau von Trennwirkungen sowie Nutzungsüberlagerungen</li> </ul>

**Tab. 3:** Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante 1

Geringen Verbesserungen auf der einen Seite stehen geringe Einschränkungen auf der anderen Seite gegenüber. Die bestehenden Probleme in der Altstadt werden durch die Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus sowie punktuelle gestalterische Maßnahmen nicht gelöst.

#### 4.2.2 Variante 2 - Einbahnstraße Fürstenplatz

Variante 2 beinhaltet für den Fürstenplatz zwischen Marktzufahrt und Seminarstraße eine Einbahnstraßenregelung für den MIV (siehe Abb. 32). Für den ÖPNV sowie den Radverkehr ist weiterhin die Nutzung in beiden Fahrtrichtungen zulässig.



**Abb. 32:** Verkehrsorganisation Altstadt - Variante 2

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzierung der Verkehrsaufkommen Fürstenplatz (eine Fahrtrichtung)</li> <li>- Reduzierung der bestehenden Nutzungsüberlagerungen Fürstenplatz</li> <li>- Bündelungseffekte im Hauptnetz (eine Fahrtrichtung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kanalisierung der Verkehrsströme / Wegfall von Interaktionen und damit potenziell höheres Geschwindigkeitsniveau im Verlauf der Einbahnstraße</li> <li>- Fortbestand der gebietsfremden Verkehre (in einer Fahrtrichtung)</li> <li>- weiterhin Einschränkungen für die Aufenthaltsqualität sowie Trennwirkungen / Nutzungsüberlagerungen</li> <li>- mögliche Fehlnutzungen aufgrund des Beidrichtungsverkehrs im ÖPNV</li> <li>- kaum Veränderungen für die Fahrtbeziehung Auer Straße / Postplatz / Seminarstraße</li> <li>- Veränderung der Erreichbarkeit des Marktes sowie der Altstadt</li> <li>- veränderte / teilweise längere Fahrwege im Kfz-Verkehr (eine Richtung)</li> <li>- potenzielle Ausweichverkehre Obere Zobelgasse (zusätzliche Begleitmaßnahmen notwendig)</li> </ul>

**Tab. 4:** Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante 2

Auf Grundlage der Zusammenfassung der Vor- und Nachteile in Tab. 4 wird deutlich, dass sich die positiven Effekte im Wesentlichen auf eine der beiden Fahrtrichtungen beschränken. In der Gegenrichtung bleiben die Probleme und Konflikte unverändert bestehen. Durch den Wegfall der Interaktionen mit dem Gegenverkehr ist gegebenenfalls sogar mit einer Verstärkung der Konflikte zu rechnen. Eine Reduzierung der Breite des Fahrbahnquerschnittes ist aufgrund der verbleibenden Nutzungsanforderungen des ÖPNV (Erschließung aus beiden Richtungen) nicht möglich.

Für die Obere Zobelgasse ist mit einem erhöhten Nutzungsdruck zu rechnen. Hier ist eine Umsetzung zusätzlicher Begleitmaßnahmen mit dem Ziel einer Erhöhung der Durchfahrtswiderstände zu empfehlen (siehe Kapitel 4.2.8).

### 4.2.3 Variante 3 - Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz

In Variante 3 werden durch die Anordnung eines Fußgängervorrangbereiches die Fahrbeziehungen über den Fürstenplatz grundsätzlich unterbunden. Eine Nutzung des Streckenabschnittes ist ausschließlich für den ÖPNV sowie den Radverkehr vorgesehen. Die Zufahrt von der Seminarstraße bzw. vom Postplatz wird in Höhe der Sparkasse für den MIV gesperrt. Aus Richtung Süden erfolgt die Sperrung für den MIV ausgehend von der Zwickauer Straße in Höhe des Rathauses. Die Zufahrt zum Markt ist entsprechend weiterhin gewährleistet.

Eine Zufahrt zum Drachenkopf ist ausgehend vom Fürstenplatz hingegen nicht vorgesehen. Diese Beschränkung wird durch eine Einbahnstraßenregelung im südlichen Abschnitt des Drachenkopfes (zwischen Drechslergasse und Fürstenplatz in Fahrtrichtung Rathaus) zusätzlich unterstützt. Die Ausfahrt aus dem Drachenkopf ist weiterhin notwendig, da für große Fahrzeuge im Straßenverlauf keine Wendemöglichkeit besteht. Im Bereich der Einmündung des Drachenkopfes in den Fürstenplatz sollte ein Abbiegegebot in Fahrtrichtung rechts vorgesehen werden<sup>2</sup>.

Für die Obere Zobelgasse ist die Umsetzung zusätzlicher Begleitmaßnahmen erforderlich (siehe Kapitel 4.2.8).



**Abb. 33:** Verkehrsorganisation Altstadt - Variante 3

<sup>2</sup> Sofern trotz der Beschilderung als verkehrsberuhigter Bereich sowie der Umweg im Verlauf des Drachenkopfes relevante MIV-Schleichverkehre entstehen, ist ein Gegensteuern über zusätzliche Begleitmaßnahmen möglich.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbindung der Durchgangsverkehre am Fürstenplatz</li> <li>- Minimierung der Verkehrsaufkommen (nur noch ÖPNV)</li> <li>- Aufhebung der bestehenden Nutzungsüberlagerungen Fürstenplatz</li> <li>- Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Fürstenplatz</li> <li>- deutliche Aufwertung des Haltestellenstandortes „Schneeberg Warte“</li> <li>- Erschließungsvorteile für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV (ggf. positive Effekte für die Verkehrsmittelwahl)</li> <li>- Bündelungseffekte im Hauptnetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veränderung der Erreichbarkeit des Marktes sowie der Altstadt (Kfz-Erschließung nur noch von Außen)</li> <li>- veränderte / teilweise längere Fahrtwege im Kfz-Verkehr</li> <li>- geringe Veränderungen für die Fahrtbeziehung Auer Straße / Postplatz / Seminarstraße</li> <li>- potenzielle Ausweichverkehre Obere Zobelgasse (zusätzliche Begleitmaßnahmen notwendig)</li> </ul>

**Tab. 5:** Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante 3

Die Rahmbedingungen, Herausforderungen und Konflikte für Variante 3 sind in Tab. 5 zusammengefasst. Für den Fürstenplatz ergibt sich eine deutliche Aufwertung. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, der Möglichkeiten zur Kommunikation sowie der Rahmenbedingungen im Bereich des Haltestellenstandortes „Schneeberg Warte“.

Demgegenüber stehen Veränderungen bei der Altstadterschließung. Diese ist zwar weiterhin aus allen Richtungen erreichbar, allerdings kann die jeweils rückwärtige Seite im Wesentlichen nur noch über das äußere Hauptstraßennetz angefahren werden. Dadurch ergeben sich teilweise längere Fahrtwege. Die Fahrzeitunterschiede sind allerdings aufgrund der höheren zulässigen Geschwindigkeiten gering.

#### 4.2.4 Variante 4 - Einbahnstraße Fürstenplatz & Postplatz

Bei Variante 4 ist sowohl für den Fürstenplatz, als auch für den Postplatz eine Einbahnstraßenregelung vorgesehen (siehe Abb. 34). Der Abschnitt zwischen Markt und der Hospitalkirche „St. Trinitatis“ darf durch den MIV nur noch in Fahrtrichtung Norden befahren werden. Darüber hinaus ist die Zufahrt aus Richtung Ritterstraße in Richtung Seminarstraße zugelassen. In der Gegenrichtung wird die Erschließung des Nordteils der Altstadt über die Hartensteiner Straße gewährleistet. Für den

ÖPNV und Radverkehr ist eine Nutzung des Einbahnsystems in beiden Richtungen möglich.



Abb. 34: Verkehrsorganisation Altstadt - Variante 4

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- deutliche Reduzierung der Verkehrsaufkommen</li> <li>- Reduzierung der bestehenden Nutzungsüberlagerungen</li> <li>- Reduzierung der bestehenden Nutzungsüberlagerungen</li> <li>- spürbare Erhöhung der Aufenthaltsqualität</li> <li>- spürbare Aufwertung des Haltestellenstandortes „Schneeberg Warte“</li> <li>- teilweise Erschließungsvorteile für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV (ggf. positive Effekte für die Verkehrsmittelwahl)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kanalisierung der Verkehrsströme / Wegfall von Interaktionen und damit potenziell höheres Geschwindigkeitsniveau im Verlauf der Einbahnstraße</li> <li>- teilweise Fortbestand der gebietsfremden Verkehre (ca. 1/3 )</li> <li>- weiterhin Teileinschränkungen für die Aufenthaltsqualität sowie Trennwirkungen / Nutzungsüberlagerungen</li> <li>- mögliche Fehlnutzungen aufgrund des Beidrichtungsverkehrs im ÖPNV</li> <li>- Veränderung der Erreichbarkeit des Marktes sowie der Altstadt</li> <li>- veränderte / teilweise längere Fahrtwege im Kfz-Verkehr (eine Richtung)</li> </ul>

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
- Bündelungseffekte im Hauptnetz	- erhöhter Nutzungsdruck im Bereich Hartensteiner Straße - potenzielle Ausweichverkehre Obere Zobelgasse (zusätzliche Begleitmaßnahmen notwendig)

**Tab. 6:** Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante 4

Die verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen sind in Tab. 6 zusammengefasst. Durch die Einbahnstraßenregelungen ergibt sich eine Reduzierung der gebietsfremden Verkehre. Allerdings ist auf zwei Relationen weiterhin ein Durchfahren der Altstadt möglich. Die betrifft die Verbindung zwischen Zwickauer Straße und Seminarstraße sowie die Verknüpfung zwischen Auer Straße und Seminarstraße. In der Gegenrichtung ist für die letztgenannte Fahrtbeziehung mit einem Ausweichen der Verkehrsströme auf die Hartensteiner Straße zu rechnen.

Trotz einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsaufkommen bestehen verschiedene Einschränkungen und Konflikte teilweise weiterhin. Zudem ergeben sich durch den Wegfall der Interaktionen mit dem Gegenverkehr gegebenenfalls sogar zusätzliche Probleme (z. B. erhöhtes Geschwindigkeitsniveau). Eine Reduzierung der Breite des Fahrbahnquerschnittes ist aufgrund der verbleibenden Nutzungsanforderungen des ÖPNV (Erschließung aus beiden Richtungen) nicht möglich.

Auch bei Variante 4 sind für die Obere Zobelgasse zusätzliche Begleitmaßnahmen zur Reduzierung des Nutzungsdruckes notwendig (siehe Kapitel 4.2.8).

#### 4.2.5 Variante 5 – Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz & Postplatz

In Variante 5 wird der Fußgängervorrangbereich entsprechend Variante 3 (siehe Kapitel 4.2.3) in Richtung Norden auf den Postplatz ausgedehnt (siehe Abb. 35). Die Zufahrt von der Seminarstraße wird in Höhe der Hospitalkirche „St. Trinitatis“ für den MIV gesperrt. Damit ist die Erreichbarkeit des Parkplatzes an der Hospitalkirche weiterhin gewährleistet.

Auf Richtung Osten erfolgt die Sperrung der Zufahrt zum Postplatz unmittelbar am Abzweig der Ritterstraße. Die Zufahrt zu den Parkplätzen an der Ostflanke des Fürstenplatzes wird durch eine Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung erreicht. Parallel ist die Stellplatzanordnung zu ändern. Hierzu wäre eine bauliche Anpassung der Pflasterung erforderlich. Die Ausfahrt erfolgt über den Postplatz mittels Rechtsabbiegegebot in Richtung Auer Straße / Ritterstraße. Alternativ ist auch eine Aufhebung der Stellplätze denkbar.

Der Fußgängervorrangbereich darf durch den ÖPNV sowie den Radverkehr in allen Fahrtrichtungen weiterhin genutzt werden.



**Abb. 35:** Verkehrsorganisation Altstadt - Variante 5

Variante 5 erreicht die höchsten Entlastungseffekte für den zentralen Altstadtbereich (siehe Tab. 7). Alle bisher bestehenden Fahrtrelationen für den gebietsfremden Kfz-Verkehr werden unterbunden. Damit geht eine deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität einher. Die aktuell bestehenden Nutzungsüberlagerungen werden aufgelöst. Für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV ergeben sich deutliche Erschließungsvorteile.

Demgegenüber stehen Veränderungen bei der Altstadterschließung. Diese ist zwar weiterhin aus allen Richtungen erreichbar, allerdings kann die jeweils rückwärtige Seite im Wesentlichen nur noch über das äußere Hauptstraßennetz angefahren werden. Dadurch ergeben sich teilweise längere Fahrtwege. Die Fahrzeitunterschiede sind allerdings aufgrund der höheren zulässigen Geschwindigkeiten gering.

Allerdings ist eine deutliche Zunahme des Nutzungsdruckes im östlich an den Altstadtkern angrenzenden Nebennetz zu erwarten. Dies betrifft einerseits die Hartensteiner Straße. Andererseits ist auch der Straßenzug Wolfsberg / Schillerstraße betroffen. Durch den Wegfall der Verbindung über die Seminarstraße und die Einbahnstraßenregelung in der Hartensteiner Straße bildet dieser die einzige Abflussmöglichkeit aus dem Nordöstlichen Altstadtbereich in Richtung Norden. Um diese zu gewährleisten müsste das Linksabbiegeverbot von der Auer Straße in den Wolfsberg aufgehoben werden.

Parallel bedarf es zudem auch für die Obere Zobelgasse zusätzlicher Begleitmaßnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes (siehe Kapitel 4.2.8).

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbindung der Durchgangsverkehre am Fürstenplatz und Postplatz</li> <li>- Minimierung der Verkehrsaufkommen (nur noch ÖPNV)</li> <li>- Aufhebung der bestehenden Nutzungsüberlagerungen</li> <li>- deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität</li> <li>- deutliche Aufwertung des Haltestellenstandortes „Schneeberg Warte“</li> <li>- Erschließungsvorteile für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV (ggf. positive Effekte für die Verkehrsmittelwahl)</li> <li>- Bündelungseffekte im Hauptnetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veränderung der Erreichbarkeit des Marktes sowie der Altstadt (Kfz-Erschließung nur noch von Außen)</li> <li>- veränderte / teilweise längere Fahrwege im Kfz-Verkehr</li> <li>- erhöhter Nutzungsdruck auf die Hartensteiner Straße sowie im Wohngebiet Wolfsberg / Schillerstraße</li> <li>- potenzielle Ausweichverkehre Obere Zobelgasse (zusätzliche Begleitmaßnahmen notwendig)</li> <li>- Veränderung der Einbahnstraßenführung / Parkanordnung im Bereich Fleischergasse / Fürstenplatz notwendig (Alternativ: Wegfall der Parkmöglichkeiten)</li> <li>- Ausnahmeregelungen für die Grundstückerschließung / Lieferverkehr notwendig (z. B. Sonnengasse)</li> </ul>

**Tab. 7:** Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante 5

#### 4.2.6 Variante 6 - Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz & Einbahnstraße Postplatz

Zur Vermeidung des Nutzungsdruckes im Wohngebiet Wolfsberg / Schillerstraße ist bei Variante 6 eine Kombination des Fußgängervorrangbereiches Fürstenplatz mit einer Einbahnstraßenregelung im Bereich des Postplatzes vorgesehen (siehe Abb. 36). Ausgehend vom Knotenpunkt Ritterstraße / Auer Straße / Postplatz erstreckt sich die Einbahnstraßenführung in Fahrtrichtung Westen bzw. Norden bis zur Hospitalkirche „St. Trinitatis“. Die Regelungen im Bereich des Fürstenplatzes entsprechen Variante 3 (siehe Kapitel 4.2.3).

Die Erschließung des Parkplatzes an der Hospitalkirche ist über die Seminarstraße weiterhin in beiden Richtungen gewährleistet. Die Zufahrt zum nordöstlichen Altstadtrand (Ritterstraße) erfolgt aus Richtung Norden über die Hartensteiner Straße.

Wie bei allen anderen Varianten, welche harte Restriktionen beinhalten ist auch bei Variante 6 eine Umsetzung von Begleitmaßnahmen in der Oberen Zobelgasse notwendig (siehe Kapitel 4.2.8).



Abb. 36: Verkehrsorganisation Altstadt - Variante 6

Die Rahmbedingungen, Herausforderungen und Konflikte für Variante 6 sind in Tab. 8 zusammengefasst. Im Unterschied zu Variante 5 bleibt für den gebietsfremden Durchgangsverkehr eine Fahrtbeziehung erhalten. Diese sorgt allerdings dafür, dass das Neuentstehen von Konflikten im Bereich des Wohngebiet Wolfsberg / Schillerstraße unterbunden wird.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbindung der Durchgangsverkehre am Fürstenplatz</li> <li>- Minimierung der Verkehrsaufkommen (nur noch ÖPNV)</li> <li>- Aufhebung der bestehenden Nutzungsüberlagerungen Fürstenplatz</li> <li>- Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Fürstenplatz</li> <li>- Vermeidung des Neuentstehens von Konflikten im Wohngebiet Wolfsberg / Schillerstraße</li> <li>- Reduzierung der Verkehrsaufkom-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veränderung der Erreichbarkeit des Marktes sowie der Altstadt (Kfz-Erschließung nur noch von Außen)</li> <li>- veränderte / teilweise längere Fahrtwege im Kfz-Verkehr</li> <li>- Fortbestand der gebietsfremden Verkehre im Bereich Postplatz in einer Fahrtrichtung</li> <li>- Konfliktpotenziale im Bereich der Einbahnstraße (erhöhtes Geschwindigkeitsniveau, Fehlnutzungen)</li> <li>- erhöhter Nutzungsdruck in der Har-</li> </ul>

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> <li>men und Nutzungsüberlagerungen auch im Bereich Postplatz</li> <li>- deutliche Aufwertung des Haltestellenstandortes „Schneeberg Warte“</li> <li>- Erschließungsvorteile für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV (ggf. positive Effekte für die Verkehrsmittelwahl)</li> <li>- Bündelungseffekte im Hauptnetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>tensteiner Straße</li> <li>- potenzielle Ausweichverkehre Obere Zobelgasse (zusätzliche Begleitmaßnahmen notwendig)</li> </ul>

**Tab. 8:** Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante 6

Insgesamt ergeben sich dennoch deutliche Verbesserungen der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität. Der Fürstenplatz wird lediglich durch den ÖPNV und Radverkehr genutzt. Damit geht eine deutliche Aufwertung des Haltestellenstandortes „Schneeberg Warte“ einher. Auch am Postplatz ergibt sich eine deutliche Reduzierung der Verkehrsaufkommen.

Demgegenüber steht auch bei Variante 6 eine grundsätzliche Veränderung bei der Altstadterschließung. Diese ist zwar weiterhin aus allen Richtungen erreichbar, allerdings kann die jeweils rückwärtige Seite im Wesentlichen nur noch über das äußere Hauptstraßennetz angefahren werden (längere Wege, ähnliche Fahrzeit).

#### 4.2.7 Handlungsempfehlung

Um die gebietsfremden Durchgangsverkehre aus der Innenstadt zu verdrängen sind „weiche“ Maßnahmen üblicherweise nicht ausreichend. Solange die Fahrtrelationen über den Fürstenplatz sowie den Postplatz nutzbar sind, werden trotz ähnlicher Fahrzeiten die kürzeren Wege durch die Altstadt denen über die Bundesstraße vorgezogen. Entsprechend ist eine Lösung der bestehenden Probleme und Konflikte allein mittels Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung sowie durch rein gestalterische Maßnahmen nicht möglich. Mit der Umsetzung der Minimalvariante (Variante 1 - Nullvariante einschl. Veränderung der zulässigen Geschwindigkeiten) sind die notwendigen Effekte im Sinne einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung nicht in ausreichendem Maße erzielbar.

Variante 5 (Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz und Postplatz) bildet als Variante mit den höchsten Entlastungseffekten bzw. städtebaulichen Potenzialen den Gegenpol zu Variante 1. Allerdings ergeben sich bei dieser verschiedene verkehrsplanerische Konfliktpotenziale insbesondere am nordöstlichen Altstadtrand.

An Hand der beiden bisher verglichenen gegenpoligen Maximalvarianten wird deutlich, dass es einer Kompromisslösung zwischen den Anforderungen der Stadt- und Aufenthaltsqualität und den der Altstadterschließung durch den MIV bedarf. Variante 2 (Einbahnstraße Fürstenplatz) wird diesen Erwartungen nicht gerecht. Durch die kurze Einbahnstraßenlösung werden die Probleme nicht gelöst und gleichzeitig zusätzliche Konfliktpotenziale generiert.

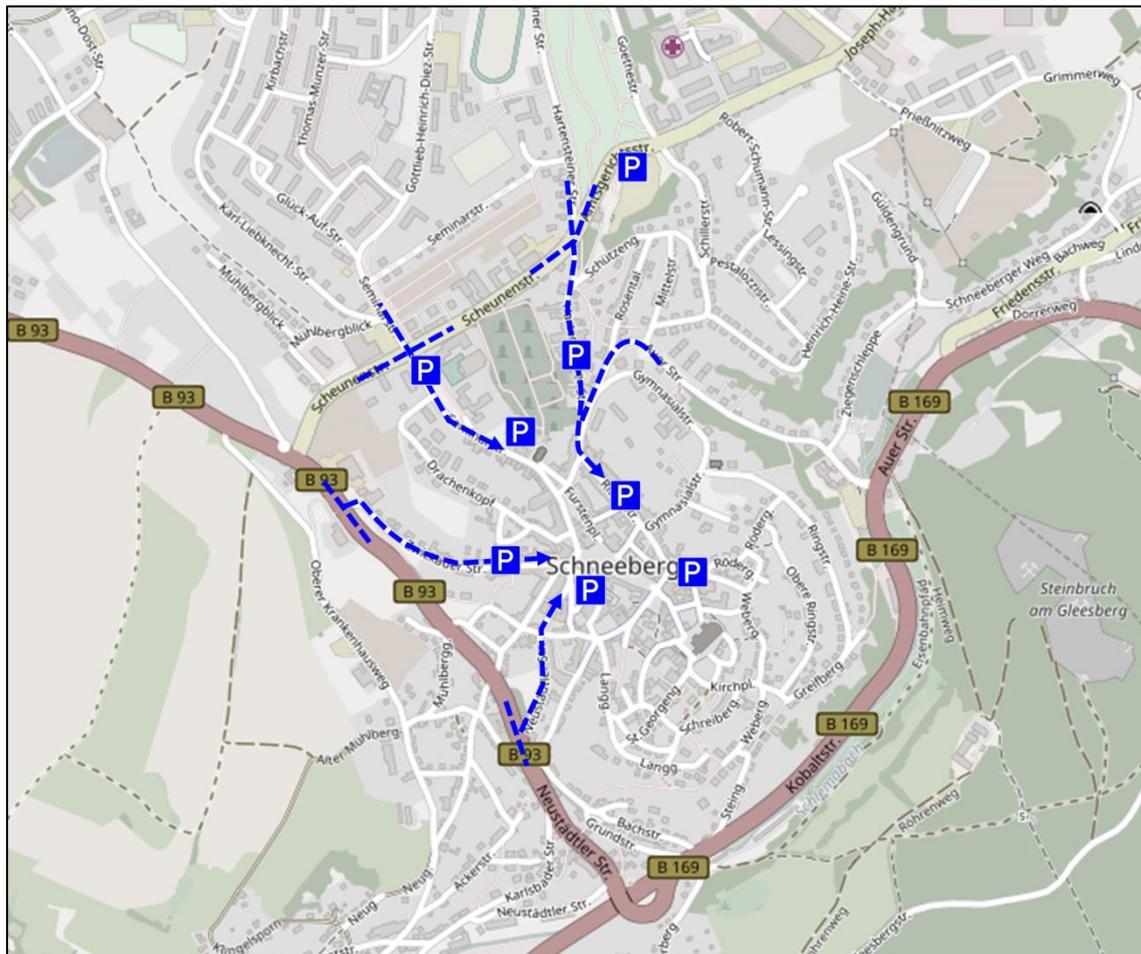
Aus verkehrplanerischer Sicht sind daher insbesondere folgende Varianten für die zukünftige Verkehrsorganisation in der Schneeberger Altstadt geeignet:

Variante 3 Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz

Variante 4 Einbahnstraße Fürstenplatz und Postplatz

Variante 6 Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz und Einbahnstraße Postplatz

Bei allen drei Varianten können die gebietsfremden Durchgangsverkehre mehr als halbiert werden. Die höchsten Entlastungseffekte sind dabei für Variante 6 möglich.



**Abb. 37:** Altstadterschließung – Parkierungsmöglichkeiten

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

Auch hinsichtlich der Altstadterschließung ist für alle drei Varianten eine Veränderung zu verzeichnen. Trotz einer teilweise unterschiedlichen Ausgestaltung ergibt sich jeweils eine Gliederung in mehrere separat ausgehend vom Hauptstraßennetz erschlossene Bereiche. Diesen sind jeweils zusammenhängende Parkierungsmöglichkeiten zugeordnet (siehe Abb. 37). So ist aus allen Zufahrtrichtungen eine Erreichbarkeit der Altstadt gesichert.

Ziele welche auf der jeweils abgewandten Seite des Stadtkernbereiches Markt / Fürstenplatz liegen, können ausgehend von den Parkierungseinrichtungen auf kurzen Wegen zu Fuß erreicht werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diese unter Nutzung des äußeren Hauptstraßennetzes mit dem Pkw direkt zu erreichen.

Aus Sicht des Fachgutachters bildet Variante 6 die Vorzugsvariante für die Verkehrsorganisation in der Altstadt. Im Rahmen eines Workshops zum Verkehrskonzept Altstadt wurde unter Beteiligung von Vertretern der Händler sowie aus der Politik Variante 3 als geeignetster Kompromiss hinsichtlich der unterschiedlichen Nutzungsanforderungen herausgearbeitet. Diese Variante ist - wie bereits geschildert - aus verkehrsplanerischer Sicht ebenfalls positiv zu bewerten.

#### **4.2.8 Vermeidung Verkehrsverlagerungen in die Obere Zobelgasse**

Bei einer Unterbindung der Durchfahrtbeziehungen im Bereich Fürstenplatz / Postplatz ergibt sich ein erhöhter Nutzungsdruck für die Obere Zobelgasse. Bereits heute wird der Straßenzug für einzelne Fahrtbeziehungen genutzt.

Im Rahmen der Veränderung der Verkehrsorganisation in der Altstadt sollte daher auch hier der Durchfahrtswiderstand erhöht werden. Hierfür bestehen zwei Handlungsoptionen (siehe Abb. 38):

##### **1. Verschränkte Einbahnstraßen**

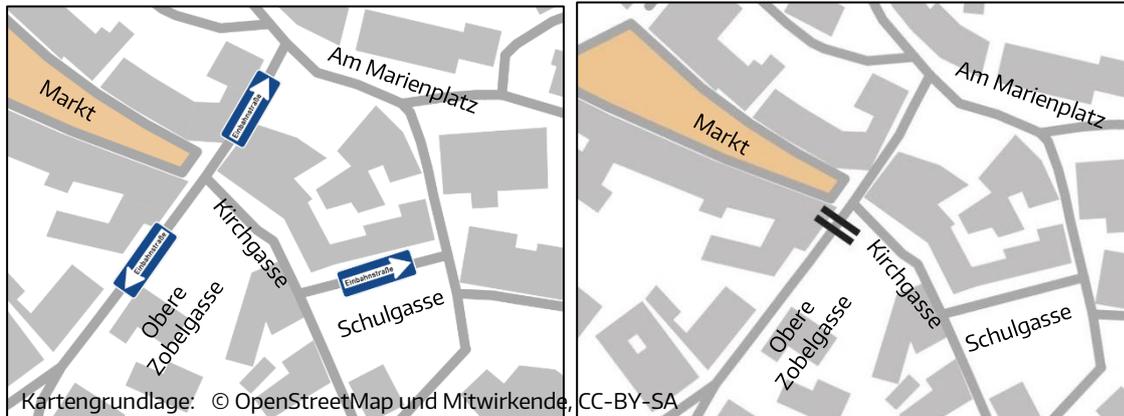
In der Oberen Zobelgasse wird zwischen Zobelplatz und Marienplatz eine Einbahnstraßenregelung eingerichtet. Ausgehend von der Kirchgasse unterscheidet sich dabei die zulässige Fahrtrichtung für die beiden Straßenseiten (gegenläufige Einbahnstraßenrichtung), so dass jeweils nur ein Abfließen möglich ist. Einzige Zufahrt zur Oberen Zobelgasse bildet die Kirchgasse. Zur Maximierung der Durchfahrtswiderstände sollte parallel auch die Schulgasse in eine Einbahnstraße in östliche Richtung umgewandelt werden.

Im Ergebnis ist in Fahrtrichtung Osten eine Durchfahrt nicht mehr möglich. In Fahrtrichtung Westen bestehen zusätzliche Umwege und damit deutlich erhöhte Durchfahrtswiderstände.

##### **2. Netztrennung**

Alternativ kann mittels Netztrennung in Höhe Frauenmarkt eine durchgängige Befahrbarkeit der Oberen Zobelgasse in beiden Richtungen unterbunden werden.

Während für den östlichen Teilabschnitt damit keine wesentlichen Probleme zu verzeichnen sind, ergeben sich auf der Westseite im Abschnitt zwischen Zobelplatz und Frauenmarkt aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten Einschränkungen für die kleinteilige Erschließung.



**Abb. 38:** Varianten Erhöhung Durchfahrtswiderstand Obere Zobelgasse

Insgesamt ist daher festzustellen, dass die Einbahnstraßenlösung aus verkehrspolitischer Sicht kurzfristig zur Umsetzung zu empfehlen ist. Sollte ein deutlicher Zuwachs von lokalen Durchgangsverkehren zu verzeichnen sein, ist eine Netztrennung erneut zu diskutieren.

Eine Umsetzung der verschränkten Einbahnstraßen sollte in Verknüpfung mit der Realisierung der Varianten 2 bis 6 zur Verkehrsorganisation in der Altstadt zwingend umgesetzt werden.

### 4.3 Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem Markt

Neben der generellen Veränderung in der Altstadt ist parallel auch für den Marktplatz eine Anpassung der bestehenden Regelungen mit dem Ziel einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu diskutieren.

Die Veränderungen sind unabhängig von der Neuordnung der Durchfahrtsbeziehungen möglich, mit allen im Kapitel 4.3 betrachteten Varianten kompatibel und können entsprechend separat betrachtet werden.

Ausgehend von der Bestandsituation wurden folgende Varianten untersucht:

Variante M1 - Nullvariante

Variante M2 - Fußgängerzone östlicher Marktbereich

Variante M3 - Fußgängerzone gesamter Marktbereich

Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten werden in den nachfolgenden Unterkapiteln beschrieben.

4.3.1 Variante M1 - Nullvariante

Die Nullvariante bildet die aktuelle Bestandssituation ab (siehe Abb. 39). Der Markt ist Bestandteil des verkehrsberuhigten Bereiches und darf vom Kfz-Verkehr uneingeschränkt befahren werden. Im Markt-Zufahrtsbereich stehen Kurzzeitparkplätze zur Verfügung. Über die Topfmarktgasse besteht eine direkte Verbindung zum Parkplatz „Topfmarkt“. Eine Fußgängerzone ist nicht ausgewiesen.

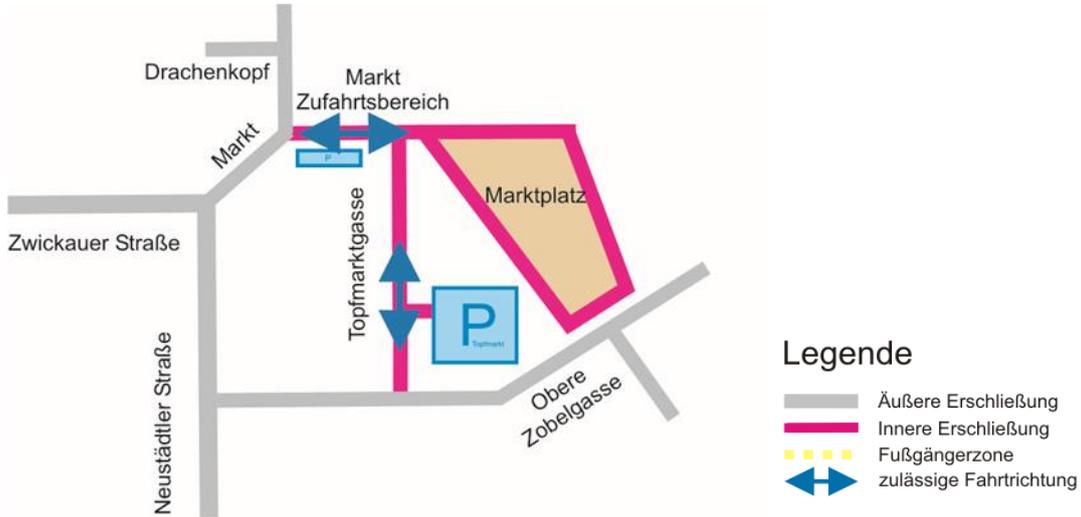


Abb. 39: Verkehrsorganisation Markt - Variante M1

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- große Freizügigkeit für den Kfz-Verkehr</li> <li>- unmittelbare Kfz-Erreichbarkeit der angrenzenden Geschäfte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ungeordnete und flächendeckende Nutzung durch den Kfz-Verkehr</li> <li>- Nutzungsüberlagerungen mit Versorgungs- und Dienstleistungsfunktionen</li> <li>- Beeinträchtigung der zentralen touristischen Achse zwischen Rathaus und St.-Wolfgang-Kirche</li> <li>- Einschränkung der Stadt- und Aufenthaltsqualität</li> <li>- Konfliktpotenziale für den Fußverkehr</li> <li>- flächenhafte Befahrbarkeit aber lediglich punktuelle Parkmöglichkeiten fördern das Fehlverhalten im ruhenden Verkehr</li> </ul>

Tab. 9: Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante M1

Die Nullvariante weist eine maximale Freizügigkeit für den Kfz-Verkehr auf, sorgt aber gleichzeitig wie bereits im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellt für deutliche Konflikte mit den Nutzungen im Bereich des Marktplatzes sowie mit dem Fußverkehr. An Hand der Gegenüberstellung der positiven Aspekte sowie der Herausforderungen und Konflikte in Tab. 9 ist erkennbar, dass für Variante M1 die Nachteile deutlich überwiegen. Insbesondere das unzulässige Parken, welches nur schwer vom legalen Halten zum Be- und Entladen zu unterscheiden ist, stellt ein wesentliches Problem dar.

#### 4.3.2 Variante M2 - Fußgängerzone östlicher Marktbereich

Bei Variante M2 bleibt der westliche Teil des Marktes zwischen Rathaus und Topfmarktgasse weiterhin für den Kfz-Verkehr befahrbar. Der östlich anschließende Bereich wird jedoch als Fußgängerzone ausgewiesen. Die Abgrenzung zwischen den zwei Teilbereichen sollte durch gestalterische Maßnahmen untersetzt werden. Als Vorlage hierfür kann beispielsweise die bestehende Trennung zwischen dem aktuell befahrbaren Marktbereich und dem Springbrunnen dienen.

Für den gewerblichen Lieferverkehr ist auch zukünftig eine Befahrbarkeit des Marktes durch entsprechende Sonderregelungen zu gewährleisten. Die konkreten Rahmenbedingungen bzw. Lieferzeiten sind im Rahmen der Umsetzung festzulegen.

Die Parkmöglichkeiten im östlichen Marktbereich bleiben erhalten. Auch die Verbindung vom Markt zum Topfmarkt kann weiter befahren werden. Allerdings ist hier für Variante M2 eine Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Süden vorgesehen. Damit sollen unnötige Verkehre über den Markt vermieden werden. Die Ausfahrt vom Topfmarkt ist entsprechend nur noch über die südliche Topfmarktgasse möglich. Die Ausfahrt vom Markt selbst in Richtung Zwickauer Straße kann jedoch, wie bisher, in beiden Richtungen genutzt werden.

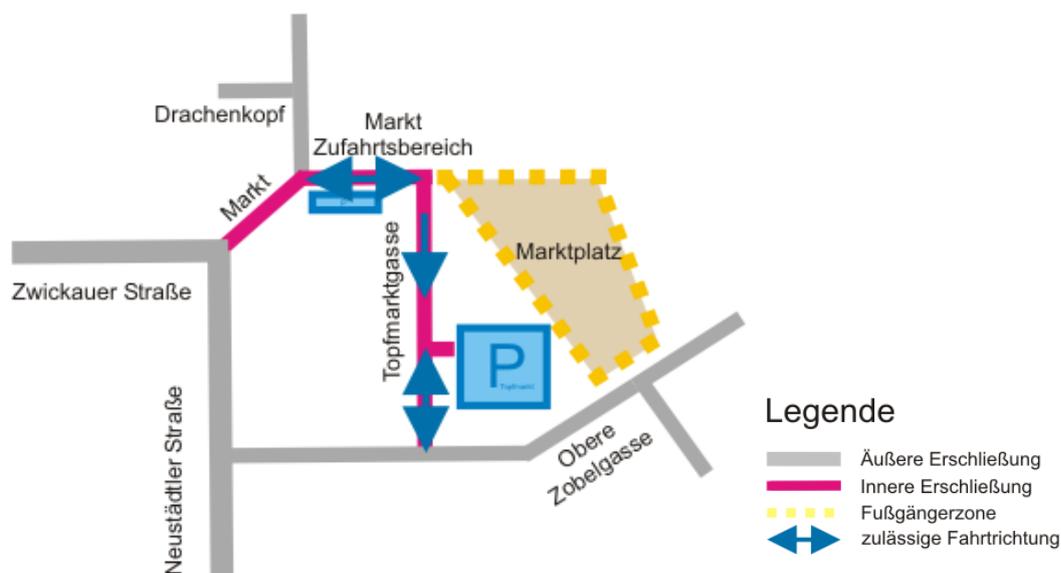


Abb. 40: Verkehrsorganisation Markt - Variante M2

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- klare Flächenzuordnung zwischen Kfz- und Fußverkehr</li> <li>- direkte Kfz-Erreichbarkeit des Marktes weiterhin gegeben</li> <li>- Aufhebung der Nutzungsüberlagerungen und Konfliktpotenziale für den überwiegenden Teil des Marktes</li> <li>- deutliche Aufwertung der Achse zwischen Rathaus und St.-Wolfgang-Kirche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- im Teilbereich mit Kfz-Nutzung weiterhin Nutzungsüberlagerungen, Konfliktpotenziale und Einschränkungen der Aufenthaltsqualität</li> <li>- effektive Maßnahmen zur Sicherung der Fußgängerzone gegen unberechtigtes Befahren notwendig</li> </ul>

**Tab. 10:** Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante M2

Durch die klare Flächenzuordnung werden die Nutzungsüberlagerungen und Konfliktpotenziale zwischen Kfz- und Fußverkehr deutlich reduziert (siehe Tab. 10). Vor allem für den östlichen Teilbereich des Marktes ergibt sich eine wesentliche Aufwertung. Im westlichen Teilbereich bleiben jedoch die Nutzungskonflikte bestehen, sind aber hier durch die definierte Parkmöglichkeiten sowie Fahrbeziehungen weniger kritisch.

#### 4.3.3 Variante M3 - Fußgängerzone gesamter Marktbereich

In Variante M3 wird der gesamte Markt einschließlich des Zufahrtsbereiches und dem nördlichen Abschnitt der Topfmarktgasse als Fußgängerzone ausgeschildert. Auch die Kurzzeitparkplätze im Abschnitt zwischen Rathaus und Topfmarktgasse entfallen. Der Parkplatz auf dem Topfmarkt fungiert entsprechend als zentrale Parkierungseinrichtung für den Marktbereich. Die Zufahrt ist bei Variante M3 ausschließlich über die südliche Topfmarktgasse möglich.

Wie auch bei Variante M2 ist die Befahrbarkeit des Marktes durch den gewerblichen Lieferverkehr durch entsprechende Sonderregelungen zu gewährleisten. Gegebenenfalls sind zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung der Fußgängerzone gegen unberechtigtes Befahren notwendig.



Abb. 41: Verkehrsorganisation Markt - Variante M3

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- keine Nutzung durch den Kfz-Verkehr mehr</li> <li>- strikte räumliche Trennung zwischen Aufenthalt und Parken</li> <li>- Aufhebung der Nutzungsüberlagerungen und Konfliktpotenziale für den kompletten Marktbereich</li> <li>- parallele Entlastung des Zufahrtsbereiches von der Zwickauer Straße</li> <li>- deutliche Aufwertung der Achse zwischen Rathaus und St.-Wolfgang-Kirche</li> <li>- höherer Freiheitsgrade für die Nutzung und Gestaltung der Marktflächen sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegfall von 13 Stellplätzen</li> <li>- keine direkte Kfz-Erreichbarkeit des Marktes (Ausnahme gewerblicher Lieferverkehr)</li> <li>- ggf. zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung der Fußgängerzone gegen unberechtigtes Befahren notwendig</li> </ul>

Tab. 11: Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante M3

Durch den Wegfall der Pkw-Nutzung kann die Aufenthaltsqualität im Bereich des Marktes maximal aufgewertet werden. Die bestehenden Nutzungskonflikte werden vollständig aufgehoben. Es ergeben sich neue zusätzliche Gestaltungspotenziale.

Demgegenüber steht der Wegfall von insgesamt 13 Stellplätzen sowie der direkten Kfz-Erreichbarkeit des Marktplatzes. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass letzte-

re für den MIV in einer Vielzahl von Städten nicht gegeben ist und aus mehreren Richtungen bis unmittelbar an den Markt herangefahren werden kann.

#### 4.3.4 Handlungsempfehlung

Angesichts der im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Probleme, bietet die Nullvariante keine angemessene Lösung für die bestehenden Konflikte und Nutzungsüberlagerungen.

Variante M3 ist perspektivisch am besten geeignet die Anforderungen hinsichtlich einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung erreichen zu können. Auch aus verkehrsplanerischer Sicht überwiegen die Vorteile. Allerdings ist neben diesen Aspekten die aktuell schwierige wirtschaftliche Situation für den Innenstadthandel zu berücksichtigen (u. a. Konkurrenz durch den Online-Handel).

Für den kurzfristigen Realisierungshorizont bietet entsprechend Variante M2 einen vernünftigen Kompromiss, welcher mit deutlichen Verbesserungen in den Bereichen Aufenthaltsqualität, Förderung des Fußverkehrs und Stärkung der touristischen Attraktivität einhergeht. Mittel- bis langfristig sollte jedoch eine Umsetzung von Variante M3 angestrebt werden.

### 4.4 Optimierung des Parkens

Im Ergebnis der Parkraumanalyse ist deutlich geworden, dass innerhalb der Innenstadt ausreichend Stellplatzkapazitäten vorhanden sind, um die Nachfrage abzudecken. Allerdings wurden punktuelle Nachfrageschwerpunkte sowie kleinteilige Problem und Konfliktebereiche identifiziert. In den nachfolgenden Unterkapiteln werden verschiedene Einzelmaßnahmen zur Optimierung der Parkraumsituation erläutert.

Im Rahmen der Befragung der Anwohner, Gewerbetreibenden sowie Besucher der Altstadt wurde der Wunsch nach einem Parkhaus bzw. einer Tiefgarage geäußert. Auf Grundlage der aktuellen Parkraumnachfrage ist die Errichtung einer zusätzlichen kommunal finanzierten und betriebenen großflächigen Stellplatzanlage aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich und aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu empfehlen.

#### 4.4.1 Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt

Die Parkraumbewirtschaftung bildet ein wichtiges Instrument zur Steuerung des ruhenden und vor allem auch des fließenden Verkehrs. Generell sollten dabei mit zunehmender Lagegunst der Stellplätze in Bezug auf das Stadtzentrum die Nutzungsentgelte bzw. Beschränkungen von Außen nach Innen zunehmen. So werden für den Besucher- und Kundenverkehr zielnahe Parkmöglichkeiten gewährleistet. Weniger preisintensive und / oder kostenfreie Parkmöglichkeiten für Langzeit- und Dauerparker (z. B. Beschäftigte) finden sich in der Regel am Innenstadtrand.

Ausgehend von diesen generellen Aspekten sind für die Parkraumbewirtschaftung in der Bergstadt Schneeberg folgende Anpassungen zu empfehlen:

- In der zentralen Innenstadt im Bereich des Marienplatzes (Lößnitzgasse, Korn-gasse, Am Marienplatz) sind eine signifikante Zahl von Stellplätzen ohne Gebüh-renpflicht und Zeitbeschränkung vorhanden. Diese weisen eine hohe Nachfrage auf und sorgen für unnötige Zusatzverkehrsaufkommen. Daher ist die Einbin-dung dieser Stellplätze in die Parkraumbewirtschaftung zu empfehlen.

Hierbei sind ggf. auch Sonderregelungen für Anwohner denkbar. Um diese um-setzen zu können, wäre allerdings die Ausweisung eines Bewohnerparkberei-ches erforderlich. Dies ist mit erheblichem Verwaltungsaufwand verbunden.

- Im Sinne einer Vermeidung des Verkehrs bis tief in das Stadtzentrum hinein ist für den nördlichen Teil der Ritterstraße eine Umwandlung der bestehenden Ge-bührenpflicht in eine Parkdauerbegrenzung zu empfehlen. Damit können die Parksuchverkehre teilweise bereits am Beginn der Ritterstraße aufgefangen werden.
- Die drei Parkplätze im Drachenkopf im Abschnitt zwischen Drechslergasse und Fürstenplatz sollten bei einer Umsetzung der empfohlen Varianten zur Anpas-sung der Verkehrsorganisation aufgehoben werden.
- Der Parkplatz in der Seminarstraße weist im gesamten Tagesverlauf eine gerin-ge Auslastung auf. Dies ist u. a. darauf zurückzuführen das hier trotz der Lage am Innenstadtrand Parkgebühren zu entrichten sind. Im Sinne einer effektive-ren Nutzbarkeit vor allem auch für die Beschäftigten in der Altstadt sollte eine Aufhebung der Gebührenpflicht geprüft werden.

#### 4.4.2 Sanierung Platz unter den Linden

Der Parkplatz „Platz unter den Linden“ bildet eine wichtige Ergänzung bzw. einen Überlauf für die Parkmöglichkeiten in der zentralen Altstadt. Er befindet sich mit einer Entfernung von 5 bis 7 Minuten zum Postplatz bzw. Markt in akzeptabler Fußwegentfernung.



Abb. 42: Bestandssituation Platz unter den Linden

Allerdings sind die Flächen aktuell unbefestigt und verfügen über keine vorgegebene Parkordnung (siehe Abb. 42). Perspektivisch sollte eine Neugestaltung bzw. Sanierung des Platzes unter den Linden vorgenommen werden, um insbesondere für Langzeit- und Dauerparker ein attraktives Angebot zu bieten. Gerade auch in Verknüpfung mit dem hier angesiedelten Angebot für Wohnmobile besteht hier weiterer Handlungsbedarf.

Parallel dazu bedarf es einer gezielten Ausrichtung der Parkleitbeschilderung zum Platz Unter den Linden und einer Aufwertung der Fußwegverbindung in das Stadtzentrum.

#### 4.4.3 Aktualisierung / Aufwertung Parkleitsystem

Das bestehende Parkleitsystem bietet aktuell lediglich im Nahbereich der Parkplätze eine Zielführung. Zudem ergeben sich aufgrund der veränderten Verkehrsführung in der Altstadt ohnehin Anpassungsnotwendigkeiten.

Daher sollte das Parkleitsystem der Bergstadt Schneeberg flächendeckend modernisiert und aktualisiert werden. Hierbei ist der Einsatz von Tabellenwegweisern zu empfehlen. Diese ermöglichen eine flexible Anpassung des Systems bei Veränderungen.

Ausgangspunkt für die Beschilderung der einzelnen Parkplätze sowie der zugehörigen Ziele sollte das äußere Hauptstraßennetz bilden. Für die Außenbereiche (Vorwegweisung) ist dabei eine zusammenfassende Beschilderung verschiedener Parkierungseinrichtungen möglich. In der Annäherung zum Stadtzentrum sollte die Zusammenfassung sukzessive aufgelöst werden.



**Abb. 43:** Beispiel Parkleitsystem (einschl. Anzeige der Bewirtschaftungsform)

Zudem ist auf den Vorwegweisern auch eine Kennzeichnung weiterer Informationen z. B. zur Bewirtschaftungsform oder zu Parkdauerbeschränkungen denkbar. Damit ist eine gezielte Lenkung der Verkehrsströme möglich. Speziell die Funktion des Platzes Unter den Linden als Parkmöglichkeit für Langzeit- und Dauerparker kann so beispielsweise besser verdeutlicht werden.

#### 4.4.4 Informationsangebote

Auf der Internetseite der Stadt Schneeberg können sich Besucher und Touristen im Vorfeld über Parkmöglichkeiten informieren. Aktuell werden auf der Kartendarstellung<sup>3</sup> nur Parkplätze ausgewiesen, welche direkt im Stadtzentrum liegen (Topfmarkt, Ritterstraße, Fürstenplatz Einbahnstraßenabschnitt, Hospitalkirche, Seminarstraße). Die Parkplätze in der Hartensteiner Straße und die Parkmöglichkeiten auf dem Platz Unter den Linden sind in der Karte nicht dargestellt.

Zudem sind aufgrund des lediglich kleinräumigen Kartenausschnittes die Zufahrtmöglichkeiten nicht optimal erkennbar. Weitere Informationen an anderer Stelle enthalten die Parkmöglichkeiten, sind aber unzureichend mit der Kartendarstellung verknüpft.

Die entsprechenden Informationsangebote sollten aktualisiert werden. Zudem ist eine Ergänzung von Hinweisen zur Bewirtschaftungsform, zu Parkgebühren sowie zu Parkdauerbeschränkungen zu empfehlen. Auch die vorhandenen Angebote für Wohnmobile und Busse sollten in die Kartendarstellung integriert werden.

#### 4.5 Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung

Innerorts sind die zur Verfügung stehenden Flächen begrenzt, so auch in der Schneeberger Altstadt. Parallel bestehen vielfältige Nutzungsanforderungen. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) wird einleitend festgehalten:

*„Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielstellungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge des motorisierten Individualverkehrs oder zumindest die Ansprüche an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“* (FGSV, 2006)

Die Bestandssituation im Untersuchungsgebiet wird diesen komplexen Nutzungs- und Gestaltungsanforderungen nicht durchgängig gerecht. Speziell hinsichtlich der angrenzenden Nutzungen, der Aufenthaltsqualität sowie des Fußverkehrs sind die Rahmenbedingungen aktuell nicht optimal. Im Sinne einer angemessenen Berücksichtigung aller Nutzungsanforderungen bedarf es einer Neuaufteilung der Verkehrsräume bzw. einer integrierten Straßenraumgestaltung.

Hauptzielstellung bildet dabei die Unterstützung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung. Mit gestalterischen Mit-

---

<sup>3</sup> [https://www.schneeberg.de/index.asp?katid\\_nr=08&seite=1008180000&bodystart=1](https://www.schneeberg.de/index.asp?katid_nr=08&seite=1008180000&bodystart=1)  
(zuletzt abgerufen 21.01.2019)

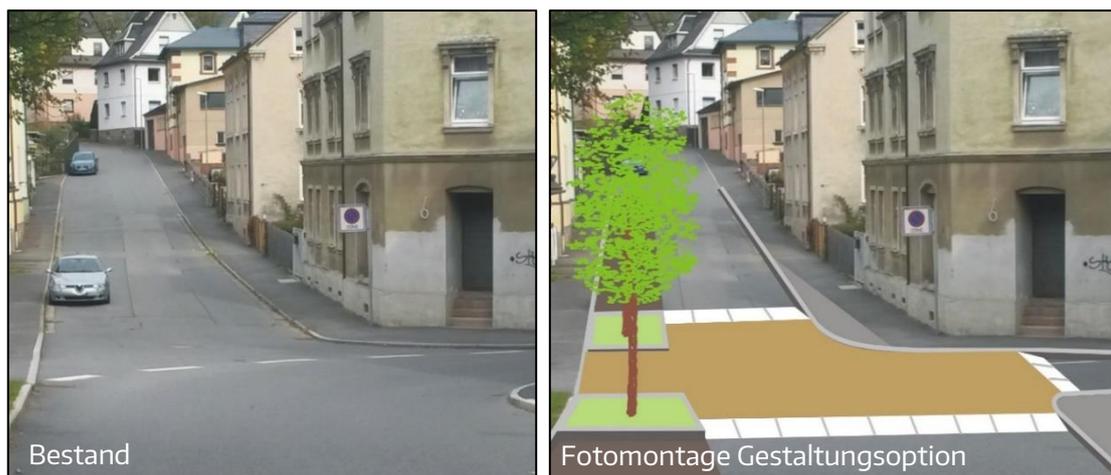
teln soll die Einhaltung des angestrebten Niedriggeschwindigkeitsniveaus verbessert werden. Die Straßenraumgestaltung soll dabei möglichst selbsterklärend sein.

Nachfolgende Gestaltungselemente (beispielhafte Auswahl) könnten zur Unterstützung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung angewendet werden:

- Reduzierung der Fahrbahnflächen auf das tatsächlich notwendige Maß
- Aufpflasterungen / Fahrbahnanhebungen im Knotenpunktbereich
- Einengungen / Gehwegvorstreckungen
- Straßenraumbegrünung / Baumtore
- Fahrgassenversatz / versetztes Parken
- Ordnung / Abgrenzung der Flächen für den ruhenden Verkehr
- Materialdifferenzierung
- weiche Bordkanten / ggf. Gestaltung als Mischverkehrsfläche
- Dialog-Displays

Wichtig ist dabei, dass die Kfz-Fahrbahnflächen nicht so breit wie möglich, sondern nur so breit wie nötig dimensioniert werden. Eine besondere Bedeutung hat die Gestaltung der Knotenpunkte (siehe Abb. 44). Hier dienen die o. g. gestalterischen Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und damit zur Reduzierung von Konfliktpotenzialen.

Einbauten (Sperrketten, Poller), welche nicht zwingend notwendig sind, sollten entfernt und begrünende Elemente sowie Spiel- und Sitzmöglichkeiten (siehe auch Kapitel 4.8.1) in die Straßenraumgestaltung integriert werden.



**Abb. 44:** Gestaltungsbeispiel Mittelstraße / Wolfsberg - Aufpflasterung

Vor allem im zentralen Altstadtbereich (z. B. Fürstenplatz, Postplatz, Kirchplatz) ist bereits in der Vergangenheit eine Umgestaltung der Straßen- und Stadträume erfolgt. Weiterer Handlungsbedarf hinsichtlich einer integrierten Straßenraumgestaltung besteht insbesondere in folgenden Bereichen:

### - Zwickauer Straße

Die Straßenraumaufteilung der Zwickauer Straße spiegelt heute noch deren ehemalige Funktion als Bundesstraße wider (siehe Abb. 45). Mittlerweile hat sich die Verkehrsbedeutung jedoch deutlich reduziert. Gemeinsam mit der Neustädter Straße dient die Zwickauer Straße nunmehr vorrangig der Erschließung der Altstadt aus Richtung Westen.



**Abb. 45:** Bestandssituation Zwickauer Straße

Perspektivisch bedarf es einer Reduzierung der Fahrbahnflächen sowie einer baulichen Abgrenzung des ruhenden Verkehrs. Im Sinne einer optischen Gliederung sowie gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes sollte parallel möglichst eine durchgehende Straßenraumbegrünung vorgesehen werden.

Für den großflächigen Knotenpunktbereich Zwickauer Straße / Neustädter Straße / Große Badergasse / Markt ist eine platzartige Gestaltung mit weichen Bordkanten zu empfehlen. So können die Fahrgassen minimiert und gleichzeitig die Schleppkurven für größere Fahrzeuge gewährleistet werden.

### - Hartensteiner Straße / Auer Straße

Auch im Knotenpunktbereich der Hartensteiner Straße / Auer Straße / Ritterstraße ist im Bestand noch eine klassische Straßenraumaufteilung vorhanden (siehe Abb. 46). Beiderseits haben sich kürzlich neue Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen angesiedelt. Damit haben sich die Anforderungen hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Querbarkeit nochmals erhöht.



**Abb. 46:** Bestandssituation Hartensteiner Straße / Auer Straße

Um diese Anforderungen gerecht werden zu können, sollte auch hier eine flächenhafte Anpassung vorgesehen werden. Hierbei könnte die Gestaltung des unmittelbar westlich angrenzenden Postplatzes auf den Knotenpunktbereich Auer Straße / Ritterstraße erweitert und so eine attraktive Eingangssituation für den östlichen Zugang zur Altstadt geschaffen werden.

Parallel ist eine Aufwertung der Hartensteiner Straße als wichtige Fußwegachse zwischen dem Parkplatz Unter den Linden und dem Stadtzentrum zu empfehlen.

#### - **Ritterstraße**

Der Straßenraum in der Ritterstraße wird in hohem Maße durch die Flächen für den Kfz-Verkehr geprägt (siehe Abb. 47). Zudem wirkt sich die Geradlinigkeit negativ auf das Geschwindigkeitsniveau aus. Allerdings handelt es sich um einen bereits umgestalteten Straßenzug ohne nennenswerte Oberflächenschäden. Eine grundlegende Umgestaltung ist hier entsprechend auf absehbare Zeit nicht realistisch bzw. zielführend. Dennoch bedarf es aus verkehrsplanerischer Sicht möglichst kurzfristig einer Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.



**Abb. 47:** Bestandssituation Ritterstraße

Optimal wäre eine punktuelle Straßenraumbegrünung mit dem Ziel einer Schaffung regelmäßiger Torsituationen. Die konkreten Gestaltungsmöglichkeiten sind u. a. in Abhängigkeit mit dem Leitungsbestand zu klären. Eine mögliche Handlungsoption bildet hierbei auch der Einsatz provisorischer Gestaltungselemente (mobile Bord- bzw. Pflanzsysteme, Pflanzkübel etc.).

Generell ist zu berücksichtigen, dass ohnehin eine symmetrische Anpassung erforderlich ist, da für die Ein- und Ausparkvorgänge die bestehende Fahrgassenbreite weiterhin benötigt wird. Gegenüber einem Begrünungsstandort / Verkehrsberuhigungselement auf der Westseite ist entsprechend parallel ein Stellplatz auf der Ostseite für entsprechende Gestaltungselemente zu nutzen.

#### - **Seminarstraße**

Hier bedarf es weiterer geschwindigkeitsdämpfender Gestaltungselemente. Diese sollten frühzeitig bereits im Bereich des Schulstandortes Johann-

Gottfried-Herder-Gymnasium (siehe Abb. 48) zum Einsatz kommen und für eine Torwirkung in der nördlichen Zufahrt zum Innenstadtbereich beitragen.



Abb. 48: Bestandssituation Seminarstraße

#### - Anliegerstraßennetz

An verschiedenen Stellen im Anliegerstraßennetz des Altstadt bzw. der unmittelbar angrenzenden Wohnquartiere sind keine oder lediglich sehr schmale Gehwege vorhanden. Häufig sind die zur Verfügung stehenden Breiten nicht ausreichend um regelmässige Fahr- und Gehbahnen auszubilden. In derartigen Fällen sollte eine konsequente Gestaltung als Mischverkehrsfläche erfolgen. Die unterschiedlichen Vorrangflächen für die einzelnen Verkehrsträger können bei Bedarf durch eine Differenzierung des Oberflächenmaterials bzw. weiche Kanten verdeutlicht werden.



Abb. 49: Gestaltungsbeispiel Wohngebiet Gehänge - Mischflächengestaltung

Die entsprechenden Gestaltungshinweise sind im Rahmen der konkreten Detail- und Ausbauplanungen zu prüfen, weiterzuentwickeln bzw. anhand der konkreten Rahmenbedingungen planerisch umzusetzen.

## 4.6 Optimierung der Verkehrsregelung an Knotenpunkten

### 4.6.1 Knotenpunkt Scheunenstraße / B 93

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Knotenpunkt Scheunenstraße / B 93 haben gezeigt, dass für den Linkseinbieger aus der Nebenrichtung lediglich Qualitätsstufe E erreicht wird (siehe Kapitel 2.3.2). Dies bedeutet, dass in den Hauptverkehrszeiten Rückstauerscheinungen und wesentliche Behinderungen des Verkehrsflusses bestehen.

Der Knotenpunkt bildet ein wichtiges Element im Hauptstraßennetz der Bergstadt Schneeberg und ist auch für die Reduzierung der gebietsfremden Verkehre in der Altstadt von hoher Bedeutung. Als zentrale Alternativroute zur Alstadtdurchfahrt sollte die Fahrtbeziehung Scheunenstraße - südliche Zwickauer Straße mit möglichst geringen Widerständen befahrbar sein. Dies ist aktuell in Fahrtrichtung Süden nicht der Fall. Aus verkehrsplanerischer Sicht sind daher Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes umzusetzen.

Im Bestand handelt es sich um einen Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung. Die Scheunenstraße ist gegenüber der B 93 wartepflichtig. Gesonderte Aufstellflächen für den Linksabbieger aus der Nebenrichtung sind vorhanden. Die aktuelle Vorfahrtregelung bietet keine weiteren nennenswerten Potenziale für eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Angesichts der engen städtebaulich-räumlichen Situation ist eine Umgestaltung zu einem Kreisverkehr ebenfalls nicht realistisch.

Damit verbleibt die Signalisierung des Knotenpunktes als einzige Handlungsoption zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Diese würde gleichzeitig zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr beitragen.

### 4.6.2 Knotenpunkt Scheunenstraße / Seminarstraße

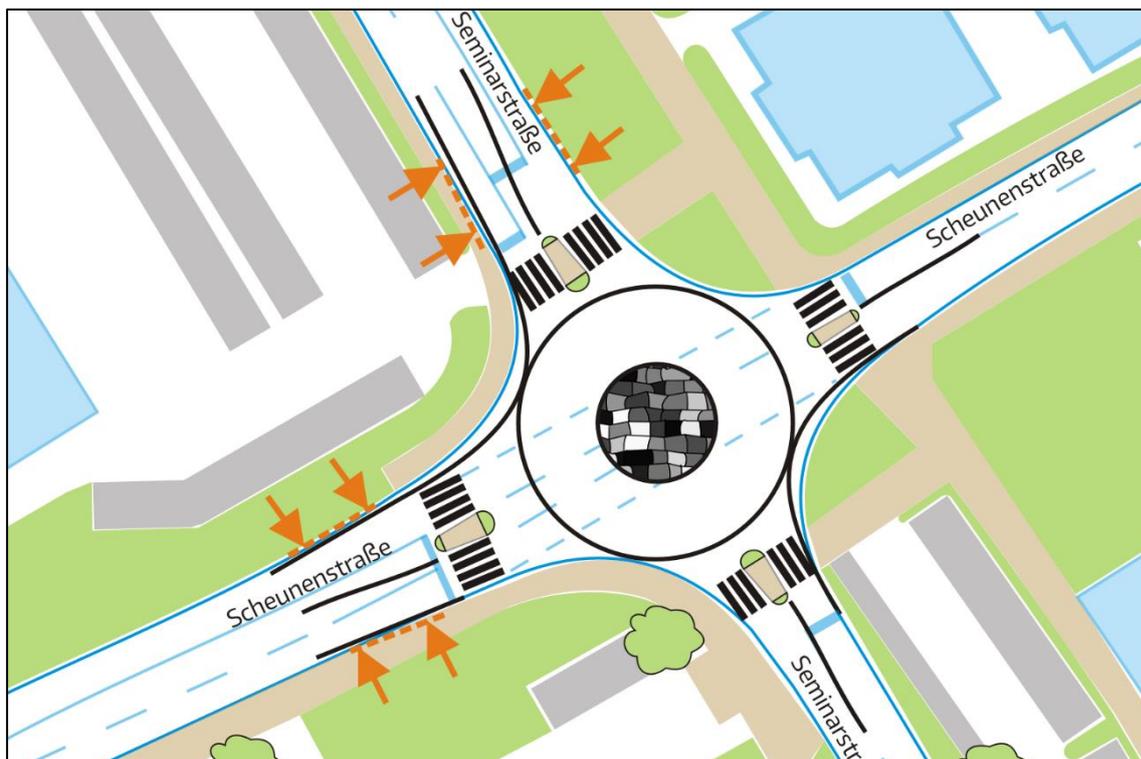
Am Knotenpunkt Seminarstraße / Scheunenstraße erfolgt die Verkehrsregelung aktuell mittels Lichtsignalanlage (LSA). Vor allem in den Nebenverkehrszeiten bestehen teilweise unnötige Wartezeiten sowohl für den Kfz- als auch für den Fuß- und Radverkehr. Hinzu kommen die notwendigen Unterhaltskosten für den Betrieb der LSA. Eine alternative Verkehrsregelung wäre hier sinnvoll.

Für eine klassische Kreisverkehrslösung (sog. Kleiner Kreisverkehr) mit einem Außendurchmesser zwischen 26 und 40 m sind die zur Verfügung stehenden Flächen ggf. nicht ausreichend. Eine mögliche Alternative bietet die Umgestaltung des Knotenpunktes zum Minikreisverkehr. Diese zeichnen sich durch einen Kreisplatzdurchmesser von 13 – 25 m sowie einer überfahrbaren und zumeist gepflasterten Kreisinsel aus (siehe Abb. 50). Diese kann vom Lkw- und Busverkehr überfahren werden. Damit können auf engstem Raum die Abbiegemöglichkeiten für große Fahrzeuge gewährleistet und gleichzeitig die vielfältigen Vorteile von Kreisverkehren genutzt werden.

Durch die geringe Anzahl an Konfliktpunkten besteht auch an Minikreisverkehren i. d. R. ein hohes Verkehrssicherheitsniveau. Für alle Zufahrtsrichtungen bestehen gleichberechtigte Fahrtmöglichkeiten. Damit können Wartezeiten reduziert werden. Zudem erzeugen Minikreisverkehre einen effizienten und stetigen Verkehrsfluss und wirken als geschwindigkeitsdämpfendes Element.



**Abb. 50:** Beispiel für die Gestaltung von Minikreisverkehren



**Abb. 51:** Skizze Minikreisverkehrslösung Seminarstraße / Scheunenstraße

Weitere Vorteile ergeben sich für den Fußverkehr. Innerorts bildet mittlerweile die Markierung von Fußgängerüberwegen die Regellösung für alle Knotenpunktarme an Kreisverkehren. Diese wird sowohl im Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren (FGSV, 2006b) als auch im ADAC-Praxisleitfaden „Der Kreisverkehr“ (ADAC, 2005) empfohlen. Im Vergleich zum Bestand kann damit eine effektive Alternative zur bestehenden Fußgängersignalisierung angeboten werden.

Entsprechend der skizzenhaften Darstellung in Abb. 51 wird allerdings deutlich, dass die bestehenden Fahrbahnflächen für eine Umgestaltung zum Minikreisverkehr (Beispiel mit Außendurchmesser von ca. 20 m) ausreichend sind. Entsprechend ist ggf. auch eine provisorische Umgestaltung möglich. Auch hierbei sollte allerdings zumindest für die überfahrbare Mittelinsel eine bauliche Umgestaltung (Pflasterung o. ä.) erfolgen. Bei reinen Markierungslösungen ist häufig eine Missachtung der Verkehrsregelung durch den Pkw-Verkehr zu beobachten.

### 4.6.3 Verbesserung Anbindung Wohngebiet Schillerstraße / Mittelstraße

Derzeit ist im Zuge der Auer Straße aus Richtung Stadtzentrum kommend ein Linksabbiegen in das Wohngebiet Schillerstraße / Mittelstraße nicht möglich. Sowohl am Wolfsberg als auch am Abzweig Rosental bestehen Abbiegeverbote. Im Rahmen der Verkehrserhebungen wurde festgestellt, dass die entsprechenden Abbiegebeziehungen dennoch regelmäßig genutzt werden. Aufgrund fehlender Alternativen ist der Nutzungsdruck entsprechend hoch.

Ursächlich für die bestehenden Abbiegeverbote sind die eingeschränkten Sichtbeziehungen sowie die Gefällesituation. Bei der aktuell zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h beträgt gemäß RASSt (FGSV, 2006) die Haltesichtweite 47 m. Diese ist aktuell nicht gewährleistet.

Durch die im Rahmen der flächenhaften Verkehrsberuhigung (siehe Kapitel 4.1) angeregte Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h sinkt die erforderliche Haltesichtweite auf 22 m ab. Im Ergebnis einer ersten Grobprüfung scheint diese Sichtweite trotz der Kurvensituation gegeben zu sein. Entsprechend sollte eine Legalisierung der Linksabbiegemöglichkeit von der Auer Straße in die Mittelstraße / Wolfsberg geprüft werden. Damit kann die Erschließung des entsprechenden Wohngebietes deutlich verbessert werden.

## 4.7 Optimierung des ÖPNV-Angebotes

### 4.7.1 Stadtverkehrsangebot

Bisher wird das ÖPNV-Angebot in der Bergstadt Schneeberg ausschließlich durch den Regionalbusverkehr getragen, obschon einzelne Linien Stadtverkehrscharakter aufweisen.

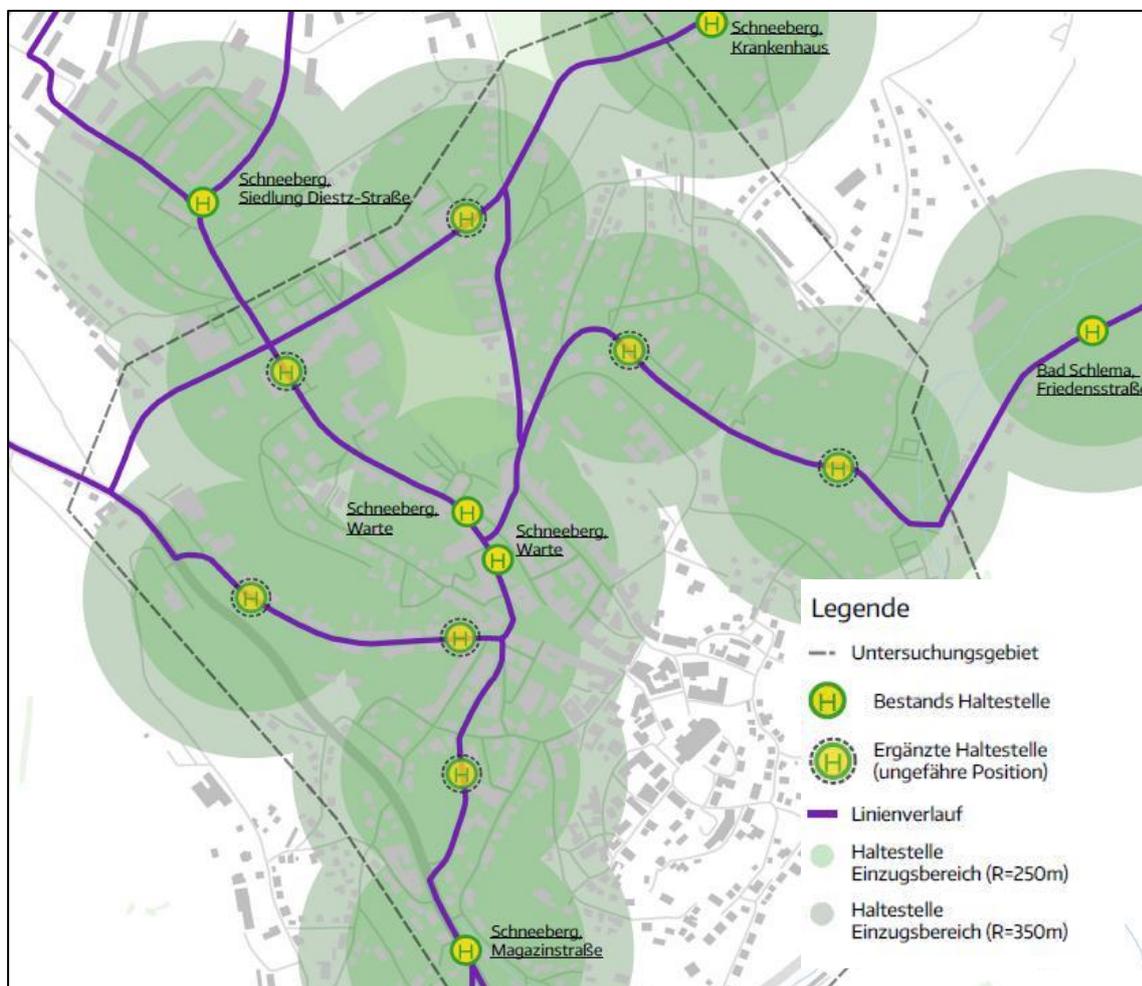
Perspektivisch ist das ÖPNV-Angebot daher weiterzuentwickeln. Hauptziel sollte es dabei sein für die zentralen Verbindungskorridore ein regelmäßiges und vertaktes Linienangebot mit einheitlichen Fahrtwegen zu gewährleisten. Linien, welche im Wesentlichen innerstädtische Bedeutung haben oder ausschließlich der Verknüpfung mit den Nachbarstädten Bad Schlema und Aue dienen, sollten als Stadtverkehrsangebote erkennbar gemacht werden. Aufgrund der räumlichen Nähe wäre eine Einbindung in das bestehende Stadtverkehrsangebot der Stadt Aue optimal.

Als Beispiel für ein derartiges, städteübergreifendes Stadtbusangebot kann die Region Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg dienen (Städtedreieck mobil, <https://www.kombus-online.eu>).

Bei der Neuordnung der Busangebote ggf. entstehende Umsteigenotwendigkeiten an der Haltestelle „Schneeberg Warte“ sollten als Chance zur Belebung der Innenstadt angesehen werden. Wichtig ist hierbei das für die relevanten Verbindungen gute Verknüpfungen gewährleistet werden.

#### 4.7.2 Verdichtung Haltestellennetz

Aus der Analyse ging hervor, dass insbesondere im Altstadtbereich Erschließungslücken im bestehenden Linienverlauf existieren. Entsprechend ist es sinnvoll das Haltestellennetz im Bereich der Innenstadt zu verdichten und damit den Zugang zum ÖPNV-Netz zu verbessern.



**Abb. 52:** Potenzielle Standorte Haltestellenergänzung

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

Netzstrukturell sollten in folgenden Bereichen die Möglichkeiten zur Ergänzung von Haltestellenstandorten geprüft werden (siehe Abb. 52):

- Neustädter Straße im Bereich Kleine Badergasse
- Zwickerauer Straße westlich der Großen Badergasse
- Zwickauer Straße östlich des Malzmühlengrabenweges
- Seminarstraße im Bereich der Einmündung Drachenkopf
- Amtsgerichtsstraße / Scheunenstraße im Bereich Dr.-Curt-Geitner-Bad
- Auer Straße im Bereich des Abzweigs Wolfsberg / Mittelstraße
- Auer Straße im Bereich der Ziegenschleppe

Die genaue Positionierung der Haltestellen ist im Rahmen der Detailprüfung auf Grundlage der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen. Im Sinne einer Vereinheitlichung der Linienführung im Bereich Hartensteiner Straße / Seminarstraße sollte zudem geprüft werden, inwiefern eine Bündelung der Linien in der Seminarstraße möglich ist.

#### 4.7.3 Optimierung der Haltestellenausstattung

Perspektivisch ist es notwendig alle Haltestellen in der Bergstadt Schneeberg barrierefrei auszubauen. Dabei ist der Begriff der barrierefreien Haltestellengestaltung integriert zu definieren und neben der reinen Bordgestaltung mit weiteren wichtigen Qualitätsmerkmalen (Querungsmöglichkeiten im Umfeld der Haltestelle, Fahrgastinformation einschließlich Lesbarkeit / Kontrast, etc.) zu verknüpfen.



**Abb. 53:** Beispiel digitale Fahrgastinformation (Bahnhof Aue)

Hinsichtlich der Information und der Erreichbarkeit besteht auch für den zentralen Haltestellenstandort „Schneeberg Warte“ noch Optimierungspotenzial. Darüber hinaus sollte für die Bussteige 1 und 2 möglichst ein Witterungsschutz ergänzt werden. Zudem wäre eine digitale Echtzeitanzeige der nächsten Abfahrten angesichts der zentralen Verknüpfungsfunktionen wünschenswert.

## 4.8 Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs

### 4.8.1 Barrierefreie bzw. senioren- und kinderfreundliche Gestaltung

Entsprechend des Diskriminierungsverbotes im Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetzes darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies muss im Rahmen der Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für Alle“ bzw. eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigt werden.

Barrierefreie Gestaltung ist dabei weit mehr als der Einbau von kontrastreichen Bodenindikatoren. Diese beginnt bei der Sicherung ausreichend breiter Verkehrsräume u. a. für Personen mit Langstock, Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen etc. Weiterhin ergeben sich spezielle Anforderungen an Längs- und Querneigungen von Gehwegen. Vertikale Hindernisse im Straßenraum (z. B. Poller) müssen gekennzeichnet und ggf. mit einem Unterlaufschutz ausgestattet werden. Gleiches gilt für Treppen und Kanten. Hier sollten die Vorderkanten der Stufen einen deutlichen visuellen Kontrast aufweisen. Zusätzlich sollte das Oberflächenmaterial möglichst gut berollbar sein.

In Bereichen in denen kurz- bis mittelfristig keine grundhafte und barrierefreie Umgestaltung des Straßenraumes möglich ist, sollte durch kleinteilige Maßnahmen eine Verbesserung der Bestandsituation erfolgen. Im Fokus stehen hierbei vor allem Bordabsenkungen.

Neben den klassischen Themenfeldern der Barrierefreiheit sollten zukünftig auch konkrete Maßnahmen für ältere Personen, Behinderte und Kinder in die Straßenräume integriert werden.



**Abb. 54:** Beispiele für eine senioren- und kindgerechtes Gestaltung

Die Einrichtung von Ruheplätzen und Verweilzonen, zur Erweiterung der fußläufigen Erreichbarkeit, kommt vordergründig den Senioren zugute. Innerhalb des Gehwegenetzes sollten in regelmäßigen Abständen solche Orte eingerichtet werden. Dies muss nicht zwingend durch Bänke gewährleistet werden, sondern kann

auch durch andere „definitionsoffene“ Möblierungs- und sonstige Objekte erfolgen, welche gleichzeitig auch als Spielmöglichkeiten für Kinder dienen können.

Ergänzend kann durch einfache Elemente wie Findlinge sowie die Oberflächengestaltung den Anforderungen von Kindern im Straßenraum besser Rechnung getragen werden. Ein gutes Beispiel hierfür ist das in Abb. 54 (links) dargestellte „Hüpf-Spiel“, welches in die Gehwegpflasterung eingebunden werden kann.

Diese Elemente sollten den städtebaulichen Rahmenbedingungen angepasst werden und können bestimmte Themen widerspiegeln. Im Untersuchungsgebiet würde sich beispielsweise ein Bezug zum Bergbau eignen.

Der Wunsch nach Spielmöglichkeiten für Kinder und Ruhebereichen für Senioren wurde auch bei der Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung deutlich. Insbesondere Spielplätze, Bänke, Bäumen und Jugendtreffmöglichkeiten wurden gewünscht (siehe Kapitel 2.8). Daraus lässt sich schließen, dass seitens der Bevölkerung eine Nachfrage an derartigen ergänzenden Elementen im Straßenraum besteht.

#### 4.8.2 Optimierung der Radverkehrsangebote

Auch wenn der Radverkehr in der Bergstadt Schneeberg eine deutlich geringere Rolle als in anderen Städten vergleichbarer Größe spielt, ist in verschiedenen Bereichen eine Optimierung der Rahmenbedingungen sinnvoll und teilweise mit geringem Aufwand möglich. Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen hierbei folgende Handlungsschwerpunkte:

- **Freigabe von Einbahnstraße für den Radverkehr**

Sofern die entsprechenden Vorgaben der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (Geschwindigkeitsniveau, Breite, Sichtverhältnisse, etc.) gewährleistet sind, sollte eine Freigabe der entsprechenden Einbahnstraßenabschnitte für den Radverkehr zur Nutzung in der Gegenrichtung den Regelfall darstellen.

Bisher ist keine der Einbahnstraße im Untersuchungsgebiet für den Radverkehr freigegeben. Für die bestehenden sowie im Rahmen der Veränderung der Verkehrsorganisation neu entstehenden Einbahnstraßen sollte entsprechend eine Einbahnstraßenfreigabe geprüft werden.

- **Freigabe von kleinteiligen Verbindungen für den Radverkehr**

Auch für verschiedene kleinteilige Wegeverbindungen in der Altstadt, welche aktuell nicht durch den Radverkehr genutzt werden dürfen (siehe Abb. 55), sollte eine Freigabe geprüft werden.



Abb. 55: Wegebeziehungen ohne Nutzungsmöglichkeit für den Radverkehr

- **kleinteilige Verdichtung von Radabstellmöglichkeiten**

Im Stadtzentrum bedarf es einer Schaffung weiterer attraktiver und kleinteiliger Abstellangebote für den Radverkehr. Hierbei sollten möglichst ausschließlich Anlehnbügel zur Anwendung kommen.

- **Zusatzangebote für Radtouristen**

Ergänzend zu den klassischen Radabstellmöglichkeiten sind vor allem für den touristischen Radverkehr zusätzliche Serviceangebote wie z. B. öffentliche Luftpumpstationen (siehe Abb. 56 rechts oben) zu empfehlen. Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld bilden Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder. Diese können einerseits durch öffentliche Ladestationen (möglichst kombiniert mit Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit) und andererseits durch Serviceangebote der lokalen Gewerbetreibenden (siehe Abb. 56 rechts unten) gewährleistet werden.



Abb. 56: Zusatzangebote für den touristischen Radverkehr

- **touristische Anbindung an den Muldenradweg**

Bisher wird die Bergstadt Schneeberg trotz ihrer touristischen Bedeutung auf der offiziellen Internetseite des Mulderadweges in der Rubrik Sehenswertes nicht erwähnt. Neben einer Ergänzung der Informationsangebote ist die Be-

schilderung einer touristischen Verbindung zwischen Mulderadweg und der Bergstadt Schneeberg anzustreben.

#### - **gesonderte Radverkehrsanlagen im Zuge der B 93**

Im Zuge der B 93 sind aktuell keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Die bestehende Mischnutzung mit dem MIV auf der Kfz-Fahrbahn ist mit erheblichen Konflikten verbunden.

Angesichts der Verkehrsaufkommen von ca. 12.000 Fahrzeugen pro Tag ist gemäß den Richtlinien für Radverkehrsanlagen eine Separation (Radweg, Radfahrstreifen) oder zumindest eine Teilseparation (Schutzstreifen, Gehweg „Rad frei“) zu empfehlen. Aus verkehrsplanerischer Sicht sollte daher die Schaffung gesonderter Radverkehrsanlagen im Zuge der Bundesstraße angestrebt werden.

### 4.8.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten

An verschiedenen Stellen im Untersuchungsgebiet sind die Querungsmöglichkeiten im Bestand eingeschränkt. Dies betrifft einerseits das die Altstadt umgebende Hauptstraßennetz. Hier ergeben sich aufgrund der hohen Verkehrsmengen Trennwirkungen, welche den Zugang zur Altstadt erschweren. Andererseits bestehen auch in der Altstadt selbst an verschiedenen Stellen derartige Konflikte.



**Abb. 57:** Gestaltungsbeispiel Querungshilfe / Mittelinsel Auer Straße

Während in der Altstadt durch die Veränderung der Verkehrsorganisation insgesamt eine deutliche Verbesserung erreicht werden kann, besteht vor allem im Bereich des äußeren Hauptstraßennetzes zusätzlicher Handlungsbedarf. Unter anderem in folgenden Bereichen sollte eine Verbesserung der Querungsbedingungen angestrebt werden:

- Zwickauer Straße (B 93) / Scheunenstraße
- Ernst-Oscar-Mehlhorn-Straße (B 93) / Zwickauer Straße
- Ernst-Oscar-Mehlhorn-Straße (B 93) / Schlachthofplatz
- Ernst-Oscar-Mehlhorn-Straße (B 93) / Neustädler Straße / Untere Zobelgasse
- Scheunenstraße / Hartensteiner Straße

- Scheunenstraße in Höhe Friedhof
- Hartensteiner Straße / Rosentalgässchen
- Auer Straße in Höhe Verbindungsweg / Treppe zur Gymnasialstr. (siehe Abb. 57)

Die konkrete Ausgestaltung der Querungshilfen (FGÜ, LSA, Mittelinsel, vorgezogene Seitenräume etc.) sowie Möglichkeiten zur Umsetzung sind jeweils im Rahmen einer weiterführenden Detailplanung anhand der örtlichen Rahmenbedingungen zu prüfen.

#### 4.8.4 Reduktion punktueller Konfliktstellen für Rad- und Fußverkehr

Zu den punktuellen Konfliktstellen gehören vordergründig Einbauten wie Poller, Sperr- bzw. Umlaufgitter, die für den Fuß- oder Radverkehr ein Hindernis darstellen (insbesondere für Nutzer von Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen). In der zentralen Altstadt sind derartige Elemente an vielen Stellen vorzufinden (siehe Abb. 58).



**Abb. 58:** Punktuelle Konfliktstellen für Rad- und Fußverkehr

Durch die Einbauten ist die Befahrbarkeit der Wege eingeschränkt. Deshalb sollten sie nur dort vorgesehen werden, wo mit anderen Mitteln der angestrebte Zweck nicht erreicht werden kann.

Für die vorhandenen Einbauten im Untersuchungsgebiet sollte demnach in einem ersten Schritt geprüft werden, ob diese tatsächlich in ihrer aktuellen Form benötigt werden. Ist dies der Fall, so ist durch eine entsprechende Gestaltung sicherzustellen, dass die Gefährdungspotenziale minimiert werden.

Zur Minimierung der Konfliktpotenziale für den Radverkehr ist eine auffällige und retroreflektierende Gestaltung Grundvoraussetzung.

#### 4.8.5 Schließung von Lücken im Gehwegenetz

Im Rahmen der Analyse hat sich gezeigt, dass das Gehwegenetz in der Schneeberger Altstadt sowie im angrenzenden Hauptstraßennetz punktuelle Angebotslücken aufweist. Diese gilt es perspektivisch zu schließen.

So sollte beispielsweise im Verlauf des äußeren Hauptstraßennetzes zumindest einseitig ein durchgehendes Angebot für den Fußverkehr gewährleistet werden. Überall dort, wo beidseitige Bebauung existiert, ist eine beidseitige Gehwegführung anzustreben. Im Bereich wichtiger Schnittstellen sowie bei Seitenwechseln bedarf es sicherer Querungsmöglichkeiten.



**Abb. 59:** Beispiele Bedarf Gehwegoberflächenanierung

Innerhalb der Altstadt selbst ist neben der Schließung punktueller Gehweglücken (siehe Beispiel in Abb. 49 auf Seite 74) an verschiedenen Stellen eine Sanierung der Gehwegoberflächen notwendig (siehe Abb. 59).

### 4.9 Weitere Maßnahmen zur Belebung der Innenstadt

Eine steigende Anzahl an Altstadtbesuchern stellt mehr potenzielle Kaufkraft dar. Um dies zu erreichen, ist es notwendig die Innenstadt weiter zu beleben. Neben den bereits erläuterten verkehrsplanerischen Möglichkeiten zur Steigerung der Aufenthalts- und Einkaufsqualität, sollten weitere administrative und privatwirtschaftliche Maßnahmen zur Stärkung der Innenstadt umgesetzt werden

Verschiedene Impulse hierzu wurden bereits durch die Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben (siehe Kapitel 2.8). Sinnvolle Ansatzpunkte bilden unter anderem:

- In Zusammenarbeit zwischen Stadt und Händlern sollte eine Strategie zur weiteren Förderung und Belebung der Innenstadt entwickelt werden.
- Das Verkaufsangebot in der Altstadt sollte gezielt erweitert werden. Dies betrifft sowohl die Geschäfte als auch die Vielfalt der Stände an den Markttagen. Die Grundversorgung sollte durch das Angebot in der Innenstadt vollständig abgedeckt werden. So gibt es beispielsweise im Altstadtbereich kein großflächiges Lebensmittelgeschäft. Diese sind am Rande der Innenstadt mit Zugang zum Hauptstraßennetz angesiedelt. Entsprechend werden auch kleinere Einkäufe

vermehrt mit dem Kfz, anstatt zu Fuß bzw. mit dem Rad verrichtet. Der Gedanke, ein Lebensmittelgeschäft im Bereich der alten Post anzusiedeln, ist daher aus verkehrsplanerischer Sicht zu unterstützen.

- Die Potenziale, welche durch die zentrale Bushaltestelle entstehen, werden derzeit nur eingeschränkt genutzt. Hier sollte gezielt um die Ansiedlung weiterer Imbissangebote mit Aufenthaltsmöglichkeiten (z. B. Bäckerei) geworben werden.
- Die freien Flächen auf dem Marktplatz sollten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität genutzt bzw. bespielt werden, da ansonsten schnell ein trister Eindruck von Leere entsteht. Ausgehend vom gut angenommenen Brunnen bedarf es weiterer Beschäftigungsmöglichkeiten für Kinder sowie Verweilzonen und ggf. auch begrünende Elemente.
- Auch die Geschäftsauslagen im Stadtkerngebiet fallen derzeit sehr begrenzt aus, bzw. beschränken sich auf die Hausdurchgänge. Am Marktplatz angesiedelte Gastronomie verzichtet teilweise vollständig auf Außenbereiche. In diesem Zusammenhang sollte eine gewerbefreundliche Anpassung der Satzung für die Gebühren zur Sondernutzung des öffentlichen Raumes diskutiert werden.

## 5 Zusammenfassung und Fazit

Mit einem Stadtratsbeschluss im Jahr 2016 wurde die Stadtverwaltung beauftragt, die Bestandssituation in der Schneeberger Altstadt verkehrsplanerisch zu bewerten und Varianten zur Neuorganisation der Verkehrsführung zu überprüfen. Mit dem vorliegenden Verkehrskonzept, einschließlich vorgelagerter Verkehrsuntersuchung, werden hierfür die fachplanerischen und konzeptionellen Betrachtungen dokumentiert.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass das Verkehrssystem sowie die Straßenräume in der Schneeberger Innenstadt vielfältige Probleme und Konflikte sowie daraus resultierende Optimierungspotenziale aufweisen. Diese betreffen sowohl die Bundesstraßen als auch das Erschließungs- und Nebenstraßennetz. Die Straßenräume sind im Bestand vor allem auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Die Nutzungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsqualität sind dadurch eingeschränkt.

Als Grundlage für die verkehrsplanerischen Betrachtungen wurden die bestehenden Kfz-Verkehrsströme an den zentralen Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet erhoben. Die höchsten Verkehrsbelegungen treten im Verlauf des Straßenzuges Auer Straße / Fürstenplatz / Seminarstraße auf (3.900 – 5.400 Kfz/24h). Aufgrund der Dominanz der durchgehenden Fahrtrichtungen lässt sich auf einen hohen Anteil gebietsfremder Durchgangsverkehre schließen.

Die Verbindung Fürstenplatz / Markt wird täglich von knapp 3.400 Kfz genutzt, wovon lediglich 17 % auf den Marktplatz einbiegen. Folglich sind auch hier teilgebietsfremde Verkehre vorhanden. Die intensive Nutzung in den Nachmittags- sowie den Vormittagsstunden bestätigen die Vermutung, dass neben den Einkaufsverkehren auch Verkehre mit anderen Fahrtzwecken die Verbindung nutzen.

Im Rahmen der Überprüfung der Verkehrsqualität wurde festgestellt, dass am Knotenpunkt B 93 / Scheunenstraße für die Nebenrichtung Einschränkungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bestehen. Dies betrifft insbesondere den, für die Entlastung der Altstadt wichtigen, Linkseinbieger aus Richtung Scheunenstraße.

Für das Parken in der Altstadt steht in der Fläche eine ausreichende Stellplatzanzahl zur Verfügung. Punktuelle Konflikte bestehen lediglich im Bereich örtlich bzw. zeitlich begrenzter Nachfrageschwerpunkte.

Ergänzend zur Bestandsanalyse wurde mittels eines Fragebogens eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Es wurde deutlich, dass die Altstadt am häufigsten mit dem Pkw oder zu Fuß erreicht wird. Grundsätzlich waren den Befragten die Zielstellungen „Erhöhung der Aufenthaltsqualität“ und „Erreichbarkeit der Innenstadt“ deutlich wichtiger, als „Verbindungen für den Durchgangsverkehr“. Hinsichtlich der Parkraumsituation erfolgte eine differenzierte Einschätzung der Bestandssituation. Bei den Hinweisen zur Erhöhung der Attraktivität der Altstadt

wurden durch die Teilnehmenden vor allem die Themenfelder Spielmöglichkeiten für Kinder, Treffpunkte für Jugendliche, Ruhezonen für Senioren, Begrünung sowie Erweiterung des Verkaufsangebotes und der Außengastronomie genannt.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie wichtiger Zielstellungen und Leitlinien wurden Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für die zukünftige Organisation und Gestaltung des Verkehrssystems entwickelt.

Hauptziel des Verkehrskonzeptes bildet dabei die Entlastung der zentralen Altstadt von gebietsfremden Durchgangsverkehren sowie die Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums als Ort für Aufenthalt, Kommunikation sowie als Dienstleistungs-, Versorgungs- und Tourismusschwerpunkt.

Es wurden insgesamt sechs unterschiedliche Varianten zur Neuorganisation der Verkehrsführung in der Altstadt konzipiert und hinsichtlich ihrer Vorteile, Herausforderungen und Konflikte bewertet. Aus verkehrsplanerischer Sicht sind insbesondere folgende Varianten geeignet:

Variante 3 Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz

Variante 4 Einbahnstraße Fürstenplatz und Postplatz

Variante 6 Fußgängervorrangbereich Fürstenplatz und Einbahnstraße Postplatz

Bei allen drei Varianten können die gebietsfremden Durchgangsverkehre mehr als halbiert werden. Die höchsten Entlastungseffekte sind dabei für Variante 6 möglich.

Aus Sicht des Fachgutachters bildet Variante 6 die Vorzugsvariante. Im Rahmen eines Workshops zum Verkehrskonzept Altstadt wurde unter Beteiligung von Vertretern der Händler sowie aus der Politik Variante 3 als geeignetster Kompromiss hinsichtlich der unterschiedlichen Nutzungsanforderungen herausgearbeitet. Diese Variante ist aus verkehrsplanerischer Sicht ebenfalls positiv zu bewerten.

Für die Obere Zobelgasse ist mit einem erhöhten Nutzungsdruck zu rechnen. Hier ist eine Umsetzung zusätzlicher Begleitmaßnahmen mit dem Ziel einer Erhöhung der Durchfahrtswiderstände zu empfehlen.

Ergänzend zur generellen Verkehrsorganisation in der Altstadt wurden für den Marktbereich drei Untervarianten mit dem Ziel einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität betrachtet. Für den kurzfristigen Realisierungshorizont bietet die Einrichtung einer Fußgängerzone für den östlichen Marktbereich (Variante M2) einen vernünftigen Kompromiss zwischen den verkehrlichen Anforderungen sowie den Belangen des lokalen Einzelhandels. Perspektivisch ist aus verkehrsplanerischer Sicht eine Ausweitung der Fußgängerzone auf den gesamten Marktbereich (Variante M3) zu empfehlen.

Im Ergebnis der konzipierten Veränderung der Verkehrsorganisation in der Schneeberger Altstadt kann eine deutliche Verringerung der Kfz-Verkehrsaufkommen erreicht und entsprechend ein wesentlicher Beitrag zur Stär-

kung der Zentrumsfunktion sowie zur Steigerung der Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität geleistet werden. Neben den verkehrlichen Anpassungen bedarf es auch weiterer städtebaulicher und administrativer Maßnahmen zur Belebung der zentralen Innenstadt. Dies betrifft insbesondere eine intensivere Nutzung der Außenbereiche und Freiflächen.

Die Erreichbarkeit der Altstadt ist für den MIV weiterhin gewährleistet. Es ergibt sich eine Gliederung in mehrere Teilbereiche, denen jeweils zusammenhängende Parkierungseinrichtungen zugeordnet sind. Ziele, welche auf der jeweils abgewandten Seite des Stadtkernbereiches Markt / Fürstenplatz liegen, können ausgehend von den Parkierungseinrichtungen auf kurzen Wegen zu Fuß erreicht werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diese unter Nutzung des äußeren Hauptstraßennetzes mit dem Pkw direkt zu erreichen.

Weiteres Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, Impulse für eine zukunftsorientierte stadtverträgliche Mobilität in der Schneeberger Altstadt sowie für den Austausch mit den angrenzenden Stadt- und Wohngebieten zu geben. Maßgebend hierfür sind insbesondere die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Umweltverbund sowie die Schaffung barrierefreier und attraktiver Verkehrsräume. Hierfür enthält das integrierte und verkehrsträgerübergreifende Maßnahmenkonzept weitere kleinteilige Handlungsempfehlungen. Mit diesen sind vielfältige positive Impulse für die Entwicklung der Schneeberger Innenstadt sowie eine nachhaltige Mobilität verbunden.

## 6 Literaturverzeichnis

- ADAC. (2005). *Der Kreisverkehr*. München: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC), Resort Verkehr.
- FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2006b). *Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- Ratsbeschluss. (2016). *Ratsbeschlüsse-Stadtrat 2016 (R16-55) Grundsatzentscheid zur Änderung der Verkehrsführung Markt und Fürstenplatz*. Schneeberg: Stadtrat Schneeberg.
- Satzung. (2001). *Verordnung der Stadt Schneeberg über die Erhebung von Parkgebühren (parkgebührenverordnung)*. Schneeberg: Stadtrat Schneeberg.