

Verkehrsentwicklungsplan 2030+ mit integriertem Radverkehrskonzept

Abschlussbericht

Stand 30.05.2023

SVUDresden

Titel: Verkehrsentwicklungsplan 2030+ mit integriertem Radverkehrskonzept

Auftraggeber: Große Kreisstadt Bischofswerda
Bauamt, Stadt- und Verkehrsplanung

Auftragnehmer: SVU Dresden
STADT – VERKEHR – UMWELT
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Wachsbleichstraße 25, 01067 Dresden
Fon: 0351-422 11 96,
Fax: 0351-422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Verfasser: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Dipl.-Ing. Marcus Schumann
Dipl.-Ing. Alexandra Hermann
David Pfitzner

Stand: 30. Mai 2023

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	8
Anlagenverzeichnis	8
Abkürzungsverzeichnis	9
1 Veranlassung und Zielstellung	10
2 Strukturelle Rahmenbedingungen	11
2.1 Raum- und Stadtstruktur	11
2.2 Einwohnerentwicklung	12
2.3 Mobilitätsverhalten	14
3 Verkehrliche Analyse	15
3.1 Fließender Kfz-Verkehr	15
3.1.1 <i>Straßennetzstruktur</i>	15
3.1.2 <i>Knotenstromzählungen</i>	17
3.1.3 <i>Querschnittszählung</i>	22
3.1.4 <i>Entwicklungen des Kfz-Verkehrsaufkommen</i>	24
3.1.5 <i>Zulässige Geschwindigkeiten</i>	25
3.2 Ruhender Kfz-Verkehr	27
3.2.1 <i>Methodik / Definition von Teilgebieten</i>	27
3.2.2 <i>Parkstand- und Stellplatzbestand</i>	28
3.2.3 <i>Auslastung der Parkstände und Stellplätze</i>	30
3.2.4 <i>Probleme und Konflikte</i>	32
3.3 Öffentlicher Personenverkehr	33
3.3.1 <i>Regionale und überregionale Anbindung</i>	33
3.3.2 <i>Bestandsliniennetz im Stadtverkehr</i>	36
3.3.3 <i>Haltestellenerschließung</i>	37
3.3.4 <i>Barrierefreiheit</i>	38
3.4 Radverkehr	40
3.4.1 <i>Führung auf der Strecke</i>	40
3.4.2 <i>Führung an Knotenpunkten</i>	43
3.4.3 <i>Radroutennetz (Zielnetz Radverkehr)</i>	44
3.4.4 <i>Angebots- und Netzlücken</i>	46
3.4.5 <i>Einbahnstraßen</i>	48
3.4.6 <i>Oberflächenbeschaffenheit</i>	49
3.4.7 <i>Punktuelle Problemstellen</i>	50
3.4.8 <i>Fahrradparken / Intermodale Verknüpfungen</i>	51
3.4.9 <i>Tourismus, Service und Wegweisung</i>	52
3.5 Fußverkehr	54
3.5.1 <i>In der Altstadt zu Fuß</i>	54
3.5.2 <i>Gehwegverbindungen</i>	55

3.5.3	<i>Trennwirkungen und Querungsdefizite</i>	56
3.5.4	<i>Kleinteilige Wegeverbindungen und Oberflächen</i>	60
4	Verkehrssicherheit	60
4.1	Unfallauswertung	61
4.2	Orte mit hohem Konfliktpotenzial	62
5	Beteiligungsformate	64
5.1	Lenkungsreis	64
5.2	Öffentlichkeitsbeteiligung	64
6	Verkehrliches Leitbild	74
6.1	Vision „Mobilität in Bischofswerda 2030+“	74
6.2	Verkehrliche Leitziele	75
7	Maßnahmenempfehlungen	79
7.1	Fließender Kfz-Verkehr	80
M1.	<i>Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung</i>	81
M2.	<i>Prüfung punktueller Tempo-30-Regelung im Hauptstraßennetz</i>	83
M3.	<i>Veränderung der Verkehrsorganisation im Bereich des Bahnhofs</i>	86
M4.	<i>Verkehrsorganisation Altstadt</i>	90
M5.	<i>Verkehrsorganisation Unterführung Bahntrasse</i>	97
M6.	<i>Umgestaltung von Knotenpunkten zu Kreisverkehren</i>	104
M7.	<i>Verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung im Nebennetz</i>	106
M8.	<i>Ortseingangsgestaltung</i>	109
M9.	<i>Verkehrs- und Geschwindigkeitsüberwachung</i>	111
7.2	Ruhender Kfz-Verkehr	113
P1.	<i>Punktuelle Anpassung der Parkregelungen in der Altstadt</i>	114
P2.	<i>Überprüfung / Aufhebung des Gehwegparkens</i>	115
P3.	<i>Bauliches Untersetzen der Parkbereiche sowie Unterbinden von Falschparken</i>	118
P4.	<i>Schaffung von Wohnmobil-Standorten</i>	120
P5.	<i>Ausbau von Elektro-Ladestationen</i>	122
P6.	<i>Etablierung von Carsharing</i>	124
7.3	Öffentlicher Verkehr	125
Ö1.	<i>Verdichtung des Haltestellennetzes im Zuge bestehender Linien</i>	126
Ö2.	<i>Optimierung des Stadtbusverkehrs</i>	129
Ö3.	<i>Barrierefreie Haltestellenausstattung</i>	132
Ö4.	<i>Verbesserung der Anschlüsse an den Bahnhöfen</i>	134
Ö5.	<i>Aufwertung der Haltestelle am Markt</i>	135
Ö6.	<i>Erweiterung bzw. flexiblere Gestaltung des ÖPNV-Angebotes</i>	136
7.4	Radverkehr	138
R1.	<i>Schaffung durchgehendes und sicheres Radverkehrsnetz</i>	139
R2.	<i>Schaffung durchgehender Radverkehrsanlagen auf dem nördlichen Altstadtring im Zuge der S 111</i>	140

R3.	<i>Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsanlagen</i>	143
R4.	<i>Markierung von Rad- und Schutzstreifen</i>	146
R5.	<i>Freigabe zusätzlicher Wegeverbindungen für den Radverkehr</i>	148
R6.	<i>Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen</i>	149
R7.	<i>Schaffung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen</i>	151
R8.	<i>Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen</i>	153
R9.	<i>Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten</i>	154
R10.	<i>Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr</i>	156
R11.	<i>Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung</i>	157
7.5	Fußverkehr und Barrierefreiheit	158
F1.	<i>Barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen</i>	159
F2.	<i>Quartiersbezogene kleinteilige Fußverkehrskonzepte</i>	162
F3.	<i>Anordnung von Fußgängerüberwegen (FGÜ)</i>	163
F4.	<i>Schaffung zusätzlicher Querungsstellen</i>	166
F5.	<i>Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt</i>	168
F6.	<i>Schließung von Lücken im Gehwegnetz</i>	170
F7.	<i>Markierung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren</i>	172
F8.	<i>Einsatz von Gehwegüberfahrten und Gehwegvorstreckungen</i>	173
F9.	<i>Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten</i>	175
F10.	<i>Städtisches Gehwegsanierungs- und Bordabsenkungsprogramm</i>	177
F11.	<i>Rückbau von Sperrketten und Geländeranlagen</i>	178
8	Zusammenfassung	179
9	Literaturverzeichnis	181

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1	LUFTLINIEN-ENTFERNUNGEN AUSGEHEND VOM MARKTPLATZ [IN METER].....	12
ABB. 2	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IN BISCHOFSWERDA	13
ABB. 3	ALTERSVERTEILUNG (LINKS STAND 2021, RECHTS PROGNOSE 2035).....	13
ABB. 4	VERKEHRSMITTELANTEILE BISCHOFSWERDA 2013/2018	14
ABB. 5	VERKEHRSMITTELWAHL NACH ENTFERNUNGSKLASSEN 2018 & VERÄNDERUNG GEGENÜBER 2013	15
ABB. 6	STRAßENNETZKLASSIFIZIERUNG	16
ABB. 7	ÜBERSICHT DER KNOTENPUNKTZÄHLUNGEN [DTV _{Mo-So} IN KFZ/24H]	18
ABB. 8	KNOTENSTROMPLAN DER NACHMITTAGSSPITZE KP 2 [IN KFZ/H]	19
ABB. 9	KNOTENSTROMPLAN DER NACHMITTAGSSPITZE KP 1 [IN KFZ/H].....	20
ABB. 10	KNOTENSTROMPLAN DER FRÜHSPITZE KP 3 [SCHWARZ: KFZ/H, BLAU: FUßGÄNGER/H]....	21
ABB. 11	KNOTENSTROMPLAN DER FRÜHSPITZE KP 4 [SCHWARZ: KFZ/H, BLAU: FUßGÄNGER/H] ..	22
ABB. 12	RICHTUNGSBEZOGENE TAGESGANGLINIE NEUSTÄDTER STRAßE	23

ABB. 13	VERKEHRSAUFKOMMEN AUS DER STRAßENVERKEHRZÄHLUNG 2010 (LINKS) UND 2015 (RECHTS).....	24
ABB. 14	ENTWICKLUNG VERKEHRSAUFKOMMEN AN DER DAUERZÄHLSTELLE 4212 AN DER S 111 ..	25
ABB. 15	ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEITEN IM STADTGEBIET	26
ABB. 16	ABGRENZUNG DER TEILGEBIETE FÜR DIE PARKRAUMERHEBUNG	28
ABB. 17	BEWIRTSCHAFTUNGSFORM DER PARKSTÄNDE UND STELLPLÄTZE NACH TEILGEBIETEN ...	29
ABB. 18	AUSLASTUNG DER TEILGEBIETE.....	30
ABB. 19	AUSLASTUNG DER ALTSTADTNAHEN GROßPARKIERUNGSFLÄCHEN	31
ABB. 20	ERHOBENE FALSCHPARKER	33
ABB. 21	LINIENNETZPLAN STAND 01.01.2022	35
ABB. 22	ANSCHLUSSUHR AM BAHNHOF BISCHOFSWERDA – SPNV / STADTBUS-LINIE 24.....	37
ABB. 23	HALTESTELLEN-ISOCHRONEN	38
ABB. 24	HALTESTELLEN MIT ENTWICKLUNGSPOTENZIALEN	39
ABB. 25	BENUTZUNGSPFLICHTIGE RADVERKEHRSANLAGEN IM STADTGEBIET	41
ABB. 26	WEITERE RADVERKEHRSANLAGEN IM BESTAND	42
ABB. 27	FURTMARKIERUNGEN IM KNOTENPUNKTBEREICH	43
ABB. 28	KRITISCHE RADFÜHRUNGEN IM BEREICH DER ABKNICKENDEN VORFAHRTSSTRAßEN DER S 111.....	44
ABB. 29	BESTEHENDE ÜBERREGIONALE RADVERKEHRSNETZE	45
ABB. 30	ZIELNETZ RADVERKEHR FÜR DAS ZENTRALE STADTGEBIET BISCHOFSWERDA.....	46
ABB. 31	REGELEINSATZBEREICHE VON RADVERKEHRSANLAGEN GEMÄß ERA	47
ABB. 32	BEDINGUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR IN EINBAHNSTRAßEN.....	49
ABB. 33	OBERFLÄCHENDEFIZITE IM STADTGEBIET	50
ABB. 34	EINBAUTEN UND HINDERNISSE.....	51
ABB. 35	GUTE BEISPIELE FÜR RADABSTELLANLAGEN.....	51
ABB. 36	NEGATIVE BEISPIELE FÜR RADABSTELLANLAGEN	52
ABB. 37	BESTANDSSITUATION FÜR DEN TOURISTISCHEN RADVERKEHR	53
ABB. 38	INNERSTÄDTISCHER VERLAUF DER THEMENRADROUTEN	53
ABB. 39	NICHT AUSREICHEND BREITE GEHWEGANLAGEN.....	55
ABB. 40	GEHWEGLÜCKEN IM STADTGEBIET	56
ABB. 41	ENTFERNUNG ZUR NÄCHSTEN QUERUNGSHILFE IM ZUGE DER INNERSTÄDTISCHEN S 111..	57
ABB. 42	FEHLENDE QUERUNGSHILFE CARL-MARIA-VON-WEBER-STR. (WESTL. ABSCHNITT)	58
ABB. 43	UNFALLHÄUFUNGSSTELLE SÜßMILCHSTRAßE / DREBNITZER WEG (JETZT: STOPP BESCHILDERT)	59
ABB. 44	NEUSTÄDTER STRAßE / BERGSTRAßE (EINBAHNSTRAßE).....	59
ABB. 45	MANGELHAFT E WEGEOBERFLÄCHEN.....	60
ABB. 46	VERKEHRSUNFÄLLE NACH UNFALLKATEGORIE (UNFALLSCHWERE) (2015 BIS 2020)	61

ABB. 47	UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN NACH UNFALLTYPEN (2015 BIS 2020)	62
ABB. 48	UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN IM STADTGEBIET BISCHOFSWERDA 2015 – 2019.....	63
ABB. 49	ALTERSVERTEILUNG DER TEILNEHMENDEN	65
ABB. 50	WOHNORT DER TEILNEHMENDEN.....	65
ABB. 51	HAUPTVERKEHRSMITTEL INNERHALB DER STADT	66
ABB. 52	HAUPTVERKEHRSMITTEL VON / NACH BISCHOFSWERDA.....	67
ABB. 53	BEWERTUNG DER BESTANDSSITUATION DER VERSCHIEDENEN VERKEHRSMITTEL	68
ABB. 54	HÄUFIGSTE PARKSTÄNDE.....	68
ABB. 55	FRAGE: KAUFEN SIE GERN IN DER ALTSTADT EIN?.....	69
ABB. 56	HÄUFIGKEIT DER FAHRRADNUTZUNG FÜR VERSCHIEDENE WEGEZWECKE.....	70
ABB. 57	AUSSAGEN ZUM RADVERKEHR	71
ABB. 58	AUSSAGEN ZUM FUßVERKEHR.....	72
ABB. 59	BESONDERER FÖRDERBEDARF IN DER ZUKUNFT	72
ABB. 60	KONKRETE VERBESSERUNGSMAßNAHMEN IM STADTGEBIET.....	73
ABB. 61	VERKEHRSORGANISATION IM BESTAND	86
ABB. 62	ÄNDERUNG DER VERKEHRSORGANISATION AM BAHNHOF.....	87
ABB. 63	GRUNDVARIANTE DIAGONALSPERRE.....	91
ABB. 64	HAUPTVARIANTE	92
ABB. 65	VERKEHRSORGANISATION VARIANTE NEUGESTALTUNG MARKT	94
ABB. 66	QUERSCHNITT IM BESTAND (NULLVARIANTE)	97
ABB. 67	QUERSCHNITTAUFTEILUNG NULLFALL + EINSEITIGEM SCHUTZSTREIFEN (BLICKRICHTUNG ALTSTADT).....	99
ABB. 68	VARIANTEN ZUR QUERSCHNITTAUFTEILUNG IN DER NEUSTÄDTER STR. BEI EINER EINBAHNSTRÄßENFÜHRUNG IN RI. NORDEN (BLICKRICHTUNG ALTSTADT).....	100
ABB. 69	VARIANTE 2A – EINBAHNSTRÄßENREGELUNG IM UHRZEIGERSINN.....	100
ABB. 70	VARIANTE 2B – EINBAHNSTRÄßENREGELUNG ENTGEGEN DEM UHRZEIGERSINN	102
ABB. 71:	BEISPIELE MINIKREISVERKEHR (DRESDEN, POTSDAM).....	104
ABB. 72:	PRINZIPIELSKIZZE STRAßENRAUMGESTALTUNG IM NEBENNENZ.....	107
ABB. 73:	BEISPIELE PLATEAUAUFPFLASTERUNG / BAUMTOR (ERKNER, BIW BAHNHOFSTRABE) ..	108
ABB. 74	BEISPIEL MOTIVANZEIGETAFEL (DIALOG-DISPLAY)	111
ABB. 75	ABSCHNITTE MIT ZU GERINGER FAHRGASSENBREITE.....	118
ABB. 76:	VORSCHLAG EINER NEUEN STADTBUSLINIE.....	130
ABB. 77	NOTWENDIGKEIT VON RADVERKEHRSANLAGEN ENTLANG DER S 111.....	140
ABB. 78	BEISPIELE ZUR VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT AN POLLERN / UMLAUFSPERREN	153
ABB. 79:	BEISPIEL GEHWEGVORSTRECKUNG BZW. GEHWEGÜBERFAHRT	173
ABB. 80	REDUZIERUNG DER QUERUNGSBREITEN AN FOLGENDEN KNOTENPUNKTEN.....	175

Tabellenverzeichnis

TAB. 1	POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE	88
TAB. 2	RAHMENBEDINGUNGEN – GRUNDVARIANTE DIAGONALSPERRE	92
TAB. 3	RAHMENBEDINGUNGEN – HAUPTVARIANTE	93
TAB. 4	RAHMENBEDINGUNGEN - VARIANTE NEUGESTALTUNG MARKT	95
TAB. 5	POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE 1	98
TAB. 6	POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE 2A.....	101
TAB. 7	POSITIVE ASPEKTE BZW. HERAUSFORDERUNGEN / KONFLIKTE – VARIANTE 2.....	102
TAB. 8	EMPFOHLENE EINSATZBEREICHE VON FUßGÄNGERÜBERWEGEN GEMÄß R-FGÜ.....	164

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Verkehrsorganisation im Bestand
Anlage 2	zulässige Höchstgeschwindigkeit
Anlage 3	Übersichtskarte zum Parkstände- und Stellplatzbestand
Anlage 4.1	Auslastung der Parkierungseinrichtungen Zeitscheibe 09:00 Uhr
Anlage 4.2	Auslastung der Parkierungseinrichtungen Zeitscheibe 13:00 Uhr
Anlage 4.3	Auslastung der Parkierungseinrichtungen Zeitscheibe 15:30 Uhr
Anlage 4.4	Auslastung der Parkierungseinrichtungen Zeitscheibe 20:00 Uhr
Anlage 4.5	Auslastung der Parkierungseinrichtungen Zeitscheibe 10:00 Uhr (Markttag)
Anlage 5	Haltestellenisochronen
Anlage 6	Radverkehrsanlagen im Bestand
Anlage 7	Wunschliniennetz mit Quellen und Zielen
Anlage 8	Haupt und Nebenrouten im Radverkehr (Zielnetz Radverkehr)

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohner
Fg	Fußgänger
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
H BVA	Hinweisen für Barrierefreie Verkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal-Split	Verteilung der Verkehrsarten
Pkw	Personenkraftwagen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
Tab.	Tabelle

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat ausschließlich redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

1 Veranlassung und Zielstellung

In der Großen Kreisstadt Bischofswerda bestehen vielfältige Nutzungen (Wohnen, Dienstleistungen, Tourismus), welche durch eine Vielzahl unterschiedlicher Anforderungen gekennzeichnet sind. Es existieren damit wichtige Verknüpfungen zu Mobilität und Verkehr, einerseits im Sinne einer Sicherung der Erschließung der innerstädtischen Quellen und Ziele sowie der Stadt-Umland-Verkehre. Andererseits sind die durch den Verkehr entstehenden Wechselwirkungen mit der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die zentrale Altstadt. Hier treffen mit Autofahrern, Fußgängern und Radfahrern zahlreiche, unterschiedliche Nutzungsgruppen auf engem Raum aufeinander.

Mit dem Beschluss des Stadtrates Nr. 475/2017 beabsichtigt die Große Kreisstadt Bischofswerda deshalb die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) für den Zeithorizont 2030 für die Gesamtstadt einschließlich ihrer Ortsteile.

Dieser soll sich den absehbaren Veränderungen und Ansprüchen der Zukunft stellen, damit Mobilität, gesundes Leben und wirtschaftliche Aktivitäten sowie die Attraktivität der Stadt auf hohem Niveau gesichert und weiterentwickelt werden können. Grundlage bildet hierbei eine integrierte Betrachtung aller stadt- und verkehrsplanerische relevanten Aspekte (u. a. Fachplanungen, Planungsebenen, Nachbarräume, alle Verkehrsmittel, breite Maßnahmenpalette, Akteure).

In der Vergangenheit sind verschiedene verkehrliche, siedlungsstrukturelle, wirtschaftliche, gesellschaftliche und soziodemographische Veränderungen erfolgt. Während dieser Zeit ist mit der Inbetriebnahme der Ortsumfahrung zudem ein wichtiges Netzelement in der Verkehrsinfrastruktur hinzugekommen, welches entsprechende Wirkungen auch auf die innerstädtischen Verkehrsverhältnisse hatte. Daraus lassen sich neue Anforderungen und Prioritäten für die städtische Mobilität und deren Entwicklung ableiten. Darüber hinaus hat es auch bei verschiedenen planerischen und technischen Regelwerken sowie hinsichtlich der Gesetzgebung Änderungen gegeben.

So sind nunmehr verstärkt die Aspekte der Lärminderung sowie des Klimaschutzes zu berücksichtigen. Entsprechend sind die zukünftigen Entwicklungspotenziale des innerstädtischen Verkehrssystems verkehrsplanerisch zu untersuchen und zu bewerten gewesen. Hierzu erfolgte im Vorfeld eine aktuelle Bestandsaufnahme der Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger. Diese bildete die Grundlage für die Diskussion von Zielstellungen und Leitlinien sowie die Erarbeitung von Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems. Hierbei wurden die Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit der Stadt sowie die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger) berücksichtigt.

Insgesamt ist der VEP 2030+ als eng verzahnte Rahmenplanung zu verstehen, der auf den bereits vorliegenden Planungen und Konzepten aufbaut. Hierzu zählen beispielsweise die Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts 2005,

das Integrierte Energetische Quartierskonzept Altstadtquartier „Goldener Engel“ 2014, die Fortschreibung des städtebaulichen Entwicklungskonzepts Stadtumbaugebiet „Bischofswerda Südstadt“ 2018 sowie verschiedene weitere übergreifender Untersuchungen und Plandokumente.

Im Abschluss bildet der VEP 2030+ ein integriertes und übersichtliches Gesamtdokument, welches als Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Mobilität und Verkehrsführung in der Stadt Bischofswerda dient.

2 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1 Raum- und Stadtstruktur

Die Große Kreisstadt Bischofswerda befindet sich am westlichen Rand des Landkreises Bautzen im Osten des Freistaates Sachsens. Die Kleinstadt profitiert von ihrer zentralen Lage zwischen den Oberzentren Dresden (ca. 30 km Entfernung) und Bautzen (knapp 20 km Entfernung). Im Landesentwicklungsplan 2013 ist die Stadt als Grundzentrum eingestuft.

Das Kernstadtgebiet ist vor allem durch die zentrale Altstadt geprägt. Wichtige Wohnstandorte konzentrieren sich nordöstlich davon im Entwicklungskorridor Kamener Straße / Bautzner Straße, zwischen Bahnhof und Altstadt sowie südlich der Eisenbahnstrecke im Bereich der Südstadt. Ausgehend vom Markt befindet sich das gesamte Kernstadtgebiet innerhalb eines Entfernungsbereiches von ca. 2 km Luftlinie (siehe Abb. 1). Die Ortsteile Belmsdorf, Pickau, Geißmannsdorf, Goldbach und Weickersdorf sind ebenfalls maximal 3 km vom Markt entfernt. Entfernungen von mehr als 5 km sind nur für den südlichen Bereich des Ortsteils Großdrebnitz zu verzeichnen. Entsprechend sind große Teile des Stadtgebietes durch kompakte Strukturen geprägt. Für viele innergemeindliche Verbindungen existieren kurze Wege.

Große Ansiedlungen von Gewerbestandorten befinden sich zum einen direkt südlich an die Bahnstrecke angrenzend am Drebnitzer Weg sowie am Güterbahnhof. Zum anderen befindet sich im Bereich Bautzner Straße / Carl-Maria-von-Weber-Straße an der nordöstlichen Stadtgrenze das Gewerbegebiet Nord I. Perspektivisch ist hier an der Geislinger Straße die Neuansiedlung der Landesuntersuchungsanstalt für Gesundheits- und Veterinärwesen (LUA) ein weiteres Gewerbegebiet (Nord II) geplant.

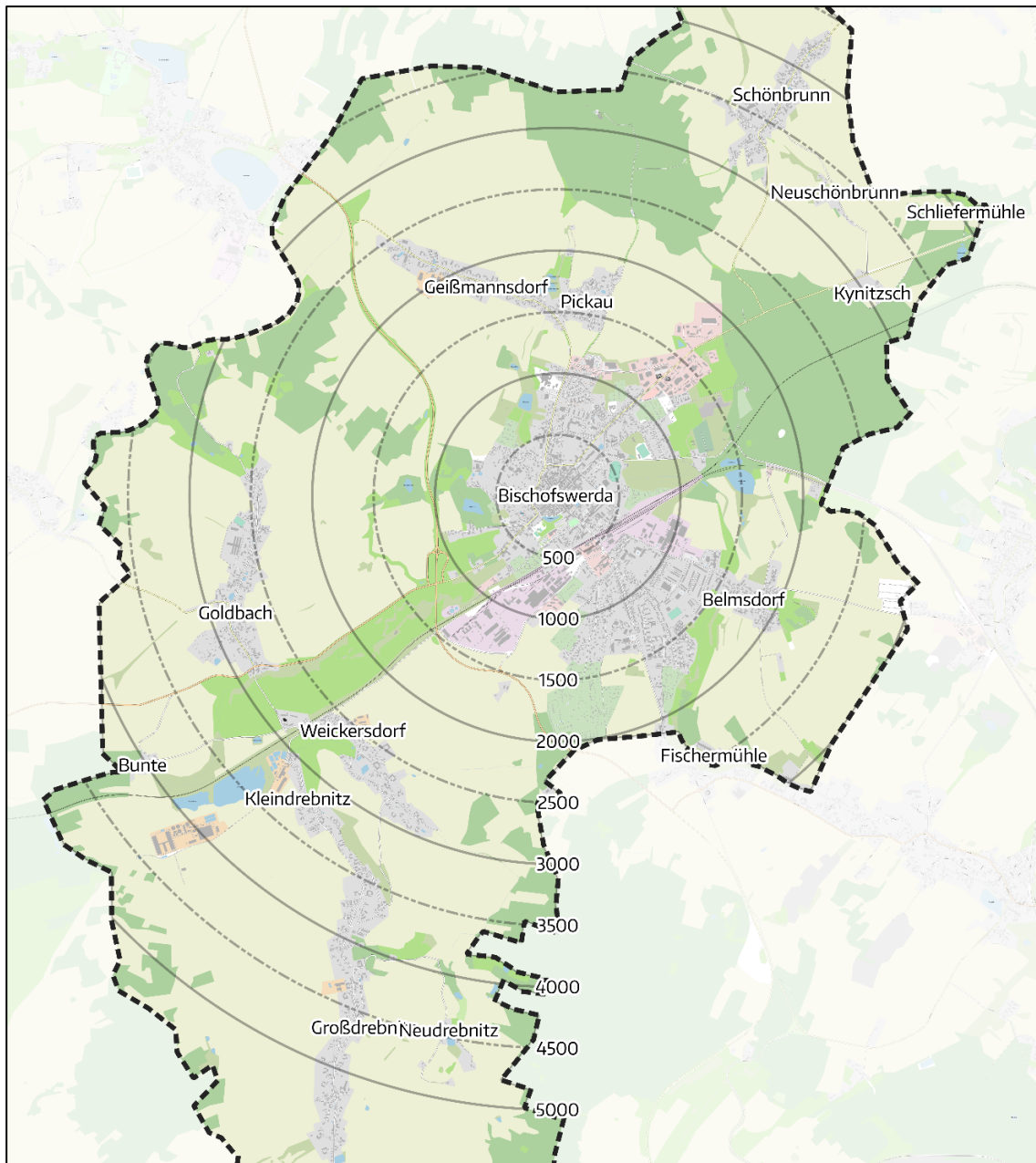


Abb. 1 Luftlinien-Entfernungen ausgehend vom Marktplatz [in Meter]

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

2.2 Einwohnerentwicklung

Als Kleinstadt im ländlichen Raum ist die Bevölkerungsentwicklung in Bischofswerda ähnlich wie im unmittelbar angrenzenden Umland in der Vergangenheit bereits stark rückläufig gewesen. Allein im Zeitraum zwischen 2009 und 2019 war in der Stadt ein Bevölkerungsrückgang um -9,2 % zu verzeichnen. Auch für die kommenden Jahre ist gemäß der beiden Prognoseszenarien der 7. Bevölkerungsprognose für Sachsen (grüne / orange Balken in Abb. 2) bis 2035 mit sinkenden Einwohnerzahlen zu rechnen.

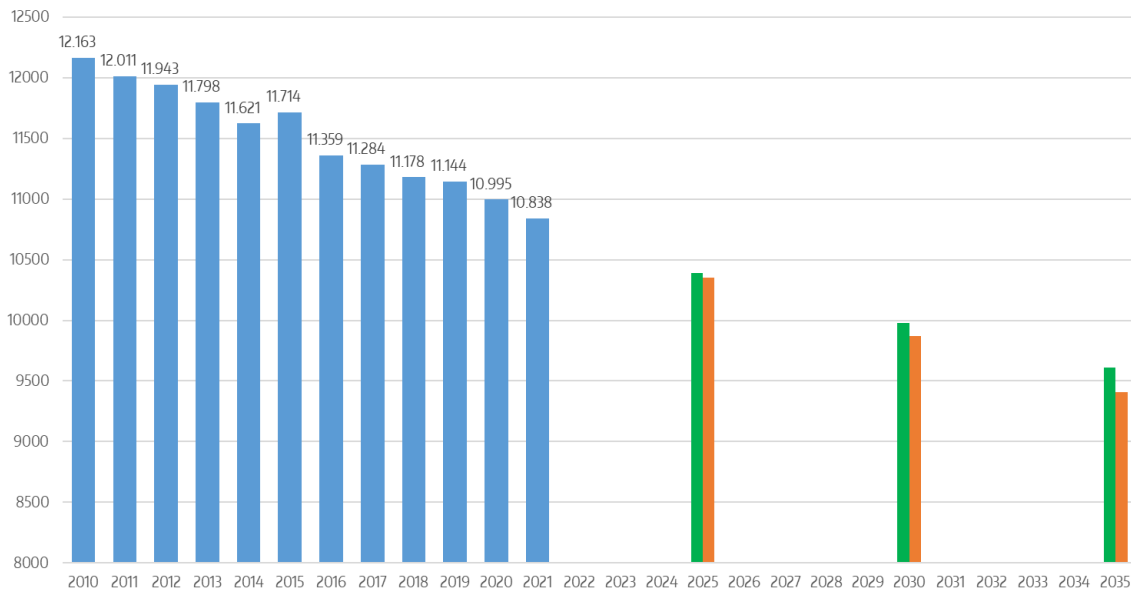


Abb. 2 Bevölkerungsentwicklung in Bischofswerda

Auch wenn vor allem in den Ortsteilen durchaus ein Trend vermehrter Zuzüge zu beobachten ist, so dominieren die Abgänge (Wegzüge, Sterbefälle) die jährliche Bevölkerungsstatistik.

Für die Zukunft gilt es mit Blick auf die Altersverteilung in Abb. 3 zudem mit einem wachsenden Anteil der älteren Bevölkerung umzugehen. Entsprechend der Prognosen werden im Jahr 2035 knapp 40 % der Einwohner in Bischofswerda älter als 65 Jahre sein. Eine wichtige Herausforderung für die zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems wird demnach die Sicherung der Mobilität dieser Bevölkerungsgruppe sein. Themenfelder, wie kurze Wege zu Nahversorgung, die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sowie die Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs sind demnach auch als Daseinsvorsorge zu verstehen.

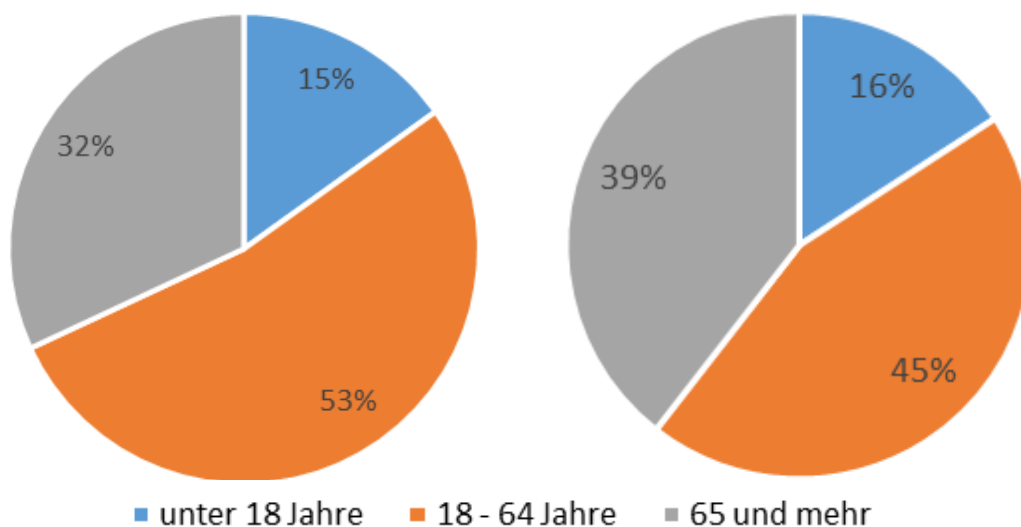


Abb. 3 Altersverteilung (links Stand 2021, rechts Prognose 2035)

2.3 Mobilitätsverhalten

In den Jahren 2013 und 2018 wurde das Verkehrsverhalten der Einwohner der Stadt Bischofswerda im Rahmen einer Haushaltsbefragung im Zuge des Systems repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) der Technischen Universität Dresden erhoben. Im Ergebnis existieren Informationen zu den Nutzungsanteilen der einzelnen Verkehrsmittel für den Binnenverkehr innerhalb der Stadt sowie für den Gesamtverkehr der Einwohner der Stadt (siehe Abb. 4).

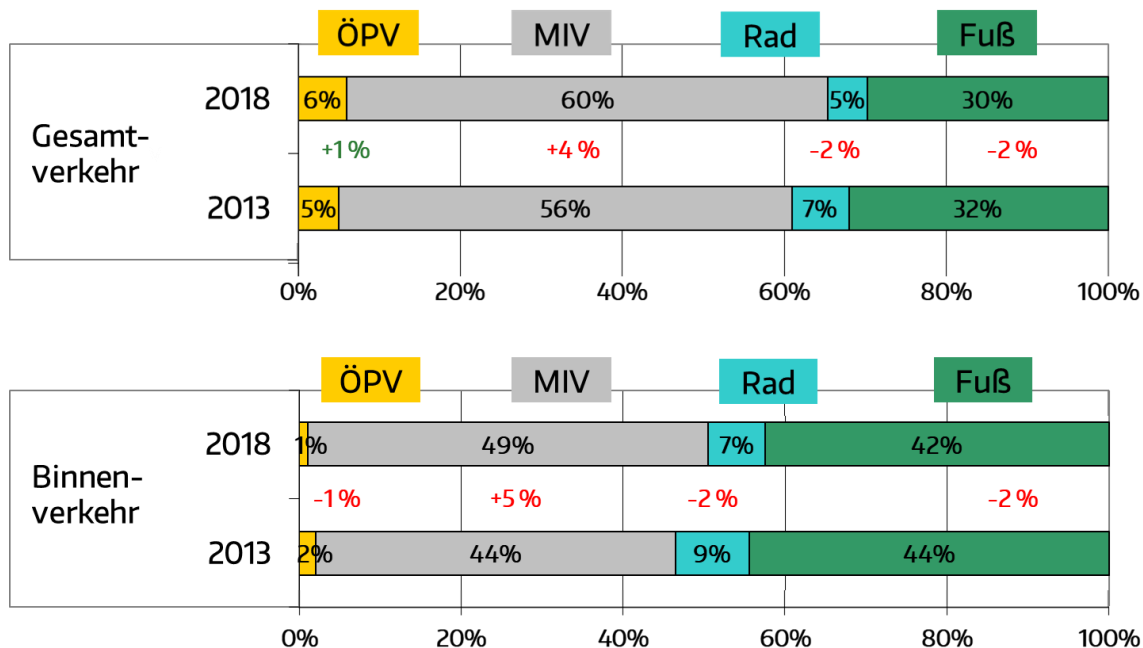


Abb. 4 Verkehrsmittelanteile Bischofswerda 2013/2018

Datengrundlage: (TU Dresden, 2018a)

Sowohl im Binnen- als auch unter Berücksichtigung der Quell- und Zielverkehre (Gesamtverkehr) werden aktuell die meisten Wege mit dem Pkw zurückgelegt. In beiden Fällen sind die Nutzungsanteile seit 2013 angestiegen. Die Zunahme erfolgte im Wesentlichen zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs. Beim öffentlichen Verkehr waren im Binnenverkehr leichte Abnahmen zu verzeichnen. Für den Gesamtverkehr kam es hingegen zwischen 2013 und 2018 zu einer leichten Zunahme der Nutzungsanteile. Dies deutet auf eine Zunahme der Pendlerverkehre hin.

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (siehe Abb. 5) wird deutlich, dass die Zunahmen im öffentlichen Verkehr insbesondere in den Entfernungsklassen zwischen 3 und 10 km erfolgt sind. Entsprechend scheint insbesondere der Bus- und Bahnverkehr für die Anbindung der Ortsteile sowie die Verbindungen mit den Nachbargemeinden an Bedeutung gewonnen zu haben.

In der Entfernungsklasse zwischen 5 und 10 km sind beim Vergleich der Daten aus den Jahren 2013 und 2018 parallel auch beim Radverkehr deutliche Zunahmen erkennbar. Diese sind wahrscheinlich auf den kontinuierlichen Anstieg der Nutzung von E-Bikes und Pedelecs zurückzuführen. Bei den kürzeren Wegen sind die

Nutzungsanteile des Radverkehrs unter Berücksichtigung der kompakten Stadtstrukturen hingegen vergleichsweise gering.

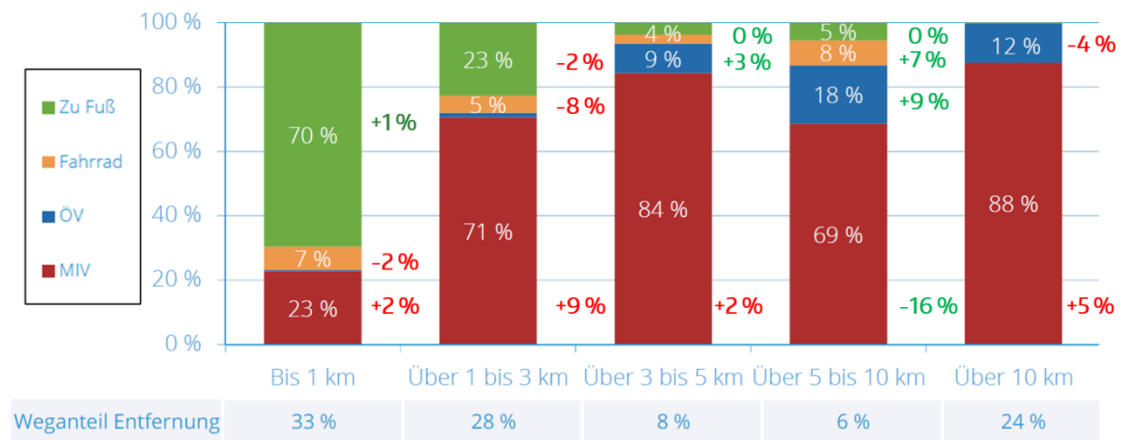


Abb. 5 Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen 2018 & Veränderung gegenüber 2013

Auch beim Fußverkehr werden die Potenziale nicht ausgeschöpft. Zwar dominieren die Fußwege bei den ultrakurzen Strecken im Entfernungsbereich unter 1 km. Allerdings werden auch hier etwa ein Viertel der Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Bei den Wegen im Entfernungsbereich zwischen 1 und 3 km ist der MIV mit einem Anteil von ca. 71 % dominierend. Allerdings handelt es sich hierbei vorrangig um innerstädtische Strecken, welche in einem klassischen Einsatzbereich für das Fahrrad liegen.

Anhand der MIV-Anteile wird insgesamt deutlich, dass weitere Potenziale für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes sowohl für die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt als auch für die aus- und einpendelnden Verkehrsströme bestehen.

3 Verkehrliche Analyse

3.1 Fließender Kfz-Verkehr

3.1.1 Straßennetzstruktur

Als Haupterschließungsachsen in der Region sowie für die Stadt Bischofswerda fungieren die Bundesstraßen B 6 und B 98 sowie die Staatsstraßen S 111 und S 156 (siehe Abb. 6). Diese gewährleisten den Anschluss an das überregionale Straßennetz sowie die Verbindungen zu den benachbarten Ober-, Mittel- und Grundzentren.

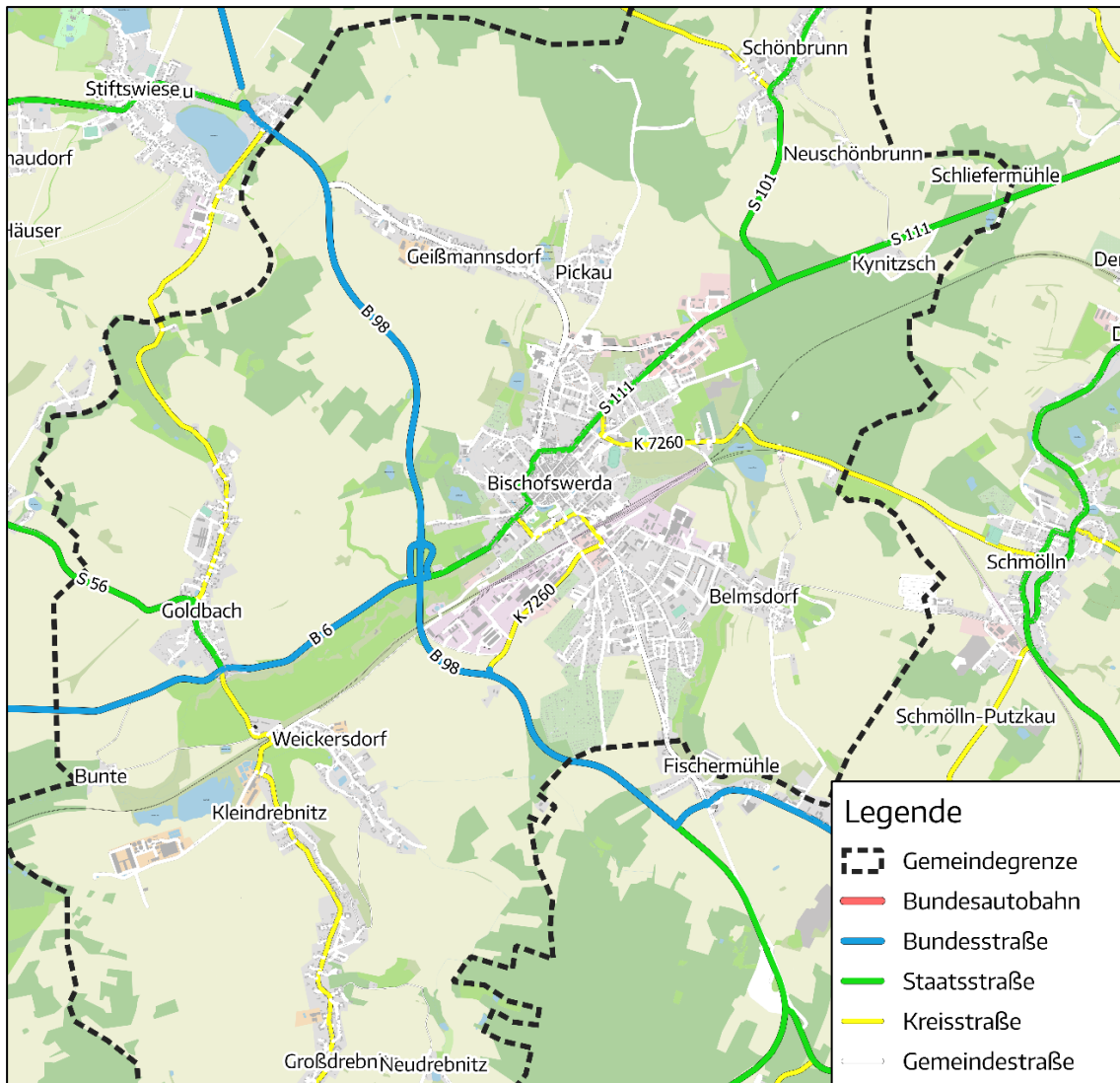


Abb. 6 Straßennetzklassifizierung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Über die B 98 besteht in Burkau Anschluss an die lediglich ca. 5 km vom nördlichen Rand des Kernstadtgebiet entfernt verlaufende Ost-West-Hauptverbindungsachse BAB 4. Im weiteren Verlauf fungiert die Bundesstraße als Hauptverbindung nach Kamenz. In Richtung Süden wird über die B 98 das Oberlausitzer Bergland erschlossen sowie über die abzweigende S 156 eine Verbindung nach Neustadt in Sachsen hergestellt.

Im Jahr 2011 wurde für die B 98 im Bereich Bischofswerda eine Ortsumfahrung in Betrieb genommen. Diese ist als Kraftfahrstraße ausgebaut und über vier Anschlussstellen mit dem Stadtgebiet verknüpft. Als Hauptknotenpunkt fungiert dabei die Schnittstelle mit der B 6 / S 111, welche die zweite wichtige Ost-West-Achse in der Region darstellt. In Richtung Westen bildet die B 6 eine direkte Verbindung zu den nordöstlichen Bereichen der Stadt Dresden sowie nach Radeberg. Im Osten führt die ehemalige B 6 bzw. heutige S 111 durch die zentrale Bischofswerdaer Innenstadt

hindurch weiter in Richtung Bautzen. Entsprechend ist die Staatstraße (Dresdner Straße / Lutherstraße / Am Lutherpark / Helmuth-Muntschick-Straße / Bautzner Straße) auch von zentraler Bedeutung für den innerstädtischen Binnenverkehr.

Weitere wichtige Erschließungsstraßen im Kernstadtgebiet bilden die Kamenzer Straße, Neustädter Straße, Stolpener Straße (K 7260), Carl-Maria-von-Weber-Straße sowie der Drebnitzer Weg (K 7260) und der Schmöllner Weg (K 7260). Bedingt durch die Bahnstrecke sind hierbei insbesondere für die Neustädter Straße starke Bündelungseffekte zu verzeichnen. Diese bildet die Hauptverbindung zwischen den Stadtgebieten nördlich und südlich der Bahn insbesondere für die Anbindung der Südstadt. Unmittelbar im Kernstadtgebiet steht mit der Süßmilchstraße lediglich eine Alternativverbindung zur Verfügung.

Die Erschließung der Ortsteile wird über verschiedene Staats- und Kreisstraßen gewährleistet. Im Nordosten dient die S 101 zum einen der Erschließung des Ortsteil Schönbrunn sowie andererseits als Alternativanbindung zur BAB 4 (Anschlussstelle „Uhyst am Taucher“) vor allem für Fahrtbeziehungen in Richtung Osten.

3.1.2 Knotenstromzählungen

Um das aktuelle Verkehrsgeschehen in der Stadt Bischofswerda besser einschätzen zu können, wurden im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes Kurzzeitzählungen durchgeführt. Diese fanden außerhalb der Ferien am 09.09.2021 im Zeitraum der potenziellen Spitzenstunde an folgenden vier Knotenpunkten statt:

- KP1 Stolpener Straße (K 7260) / Neustädter Straße (K 7260) / Karl-Liebknecht-Straße / Bahnhofstraße (Nachmittagsspitze zw. 15 und 17 Uhr)
- KP2 Am Lutherpark (S 111) / Hellmuth-Muntschick-Str. (S 111) / Kamenzer Str. (Nachmittagsspitze zw. 15 und 17 Uhr)
- KP3 Schmöllner Weg (K 7260) / Lindenstraße (K 7260) / Kirchstraße / Schulstraße (Vormittagsspitze zwischen 06 und 08 Uhr)
- KP4 Neustädter Straße / Dr.-Lange-Straße (Vormittagsspitze zw. 06 und 08 Uhr)

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sind in Abb. 7 als querschnittsbezogene durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) dargestellt. Die Hochrechnung auf das Gesamtverkehrsaufkommen erfolgte auf Grundlage einer parallelen ganztägigen Verkehrserhebung im Verlauf der Neustädter Straße (siehe nachfolgendes Kap. 3.1.3).

Während der Erhebungen bestanden keine größeren coronabedingten Einschränkungen (Lockdown, etc.). Dennoch sind bei der Bewertung der Verkehrszahlen längerfristige Auswirkungen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung (Home-Office, mobile Arbeiten etc.) zu berücksichtigen.

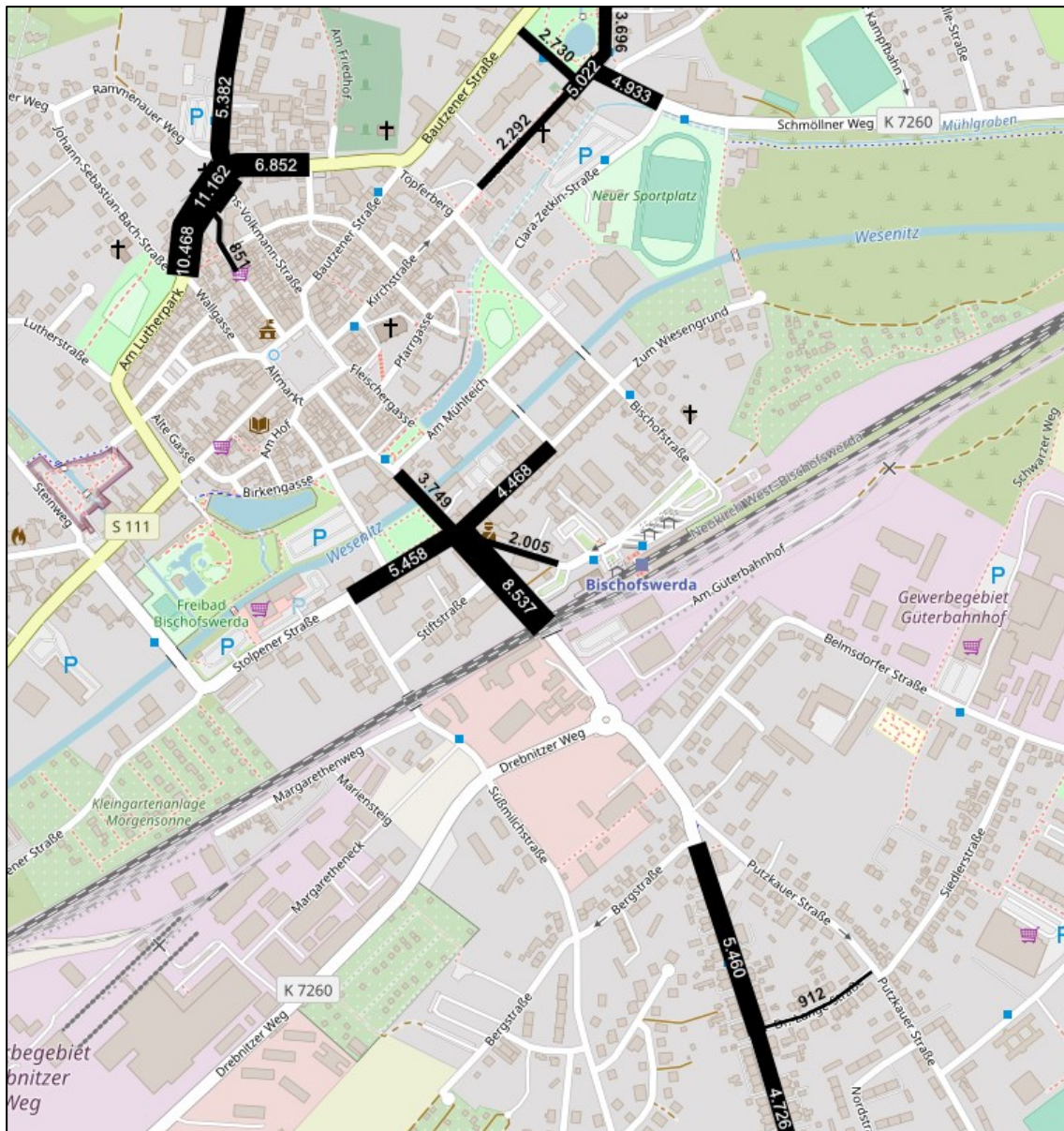


Abb. 7 Übersicht der Knotenpunktzählungen [DTV_{M0-S0} in Kfz/24h]

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Die höchsten Verkehrsaufkommen wurden mit über 11.000 Kfz/24h im Verlauf der S 111 (Am Lutherpark) im Teilabschnitt zwischen den versetzten Einmündungen der Kamenzer Straße erhoben. Anhand der Verkehrsströme für den Knotenpunkt in der Spitzenstunde (siehe Abb. 8) wird deutlich, dass im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen weitgehend symmetrische Richtungsverkehre bestehen. Beim südlichen Arm der Kamenzer Straße sind hingegen deutliche Unterschiede zu verzeichnen. Dieser wird vorrangig als Zufahrt in die Altstadt genutzt, wobei die Verkehrsströme aus Richtung Norden dominierend sind. Etwa 23 % der Fahrzeuge aus der Kamenzer Straße fahren direkt in die Altstadt weiter. Aus den beiden anderen Richtungen kommend, werden vorrangig andere Zufahrten zur Altstadt im Verlauf des

Staatstraßenringes genutzt: aus Richtung Osten kommend die Bautzner Straße und aus Richtung Westen die verlängerte Dresdener Straße.

Die mit Abstand stärksten Verkehrsströme sind jedoch im Verlauf der Staatsstraße selbst zu verzeichnen (siehe Abb. 8).

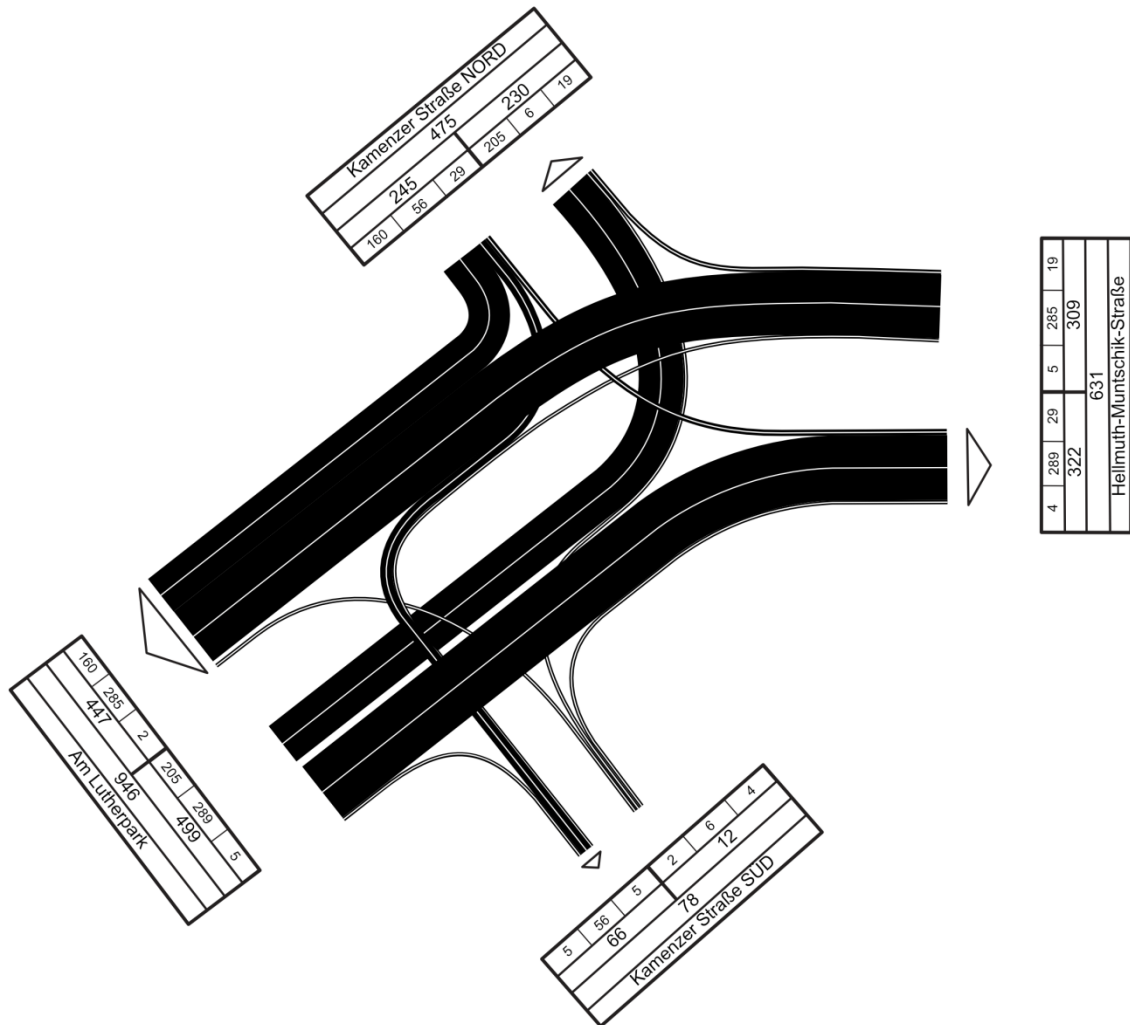


Abb. 8 Knotenstromplan der Nachmittagsspitze KP 2 [in Kfz/h]

Am lichtsignalgeregelten Knotenpunkt an der Polizei (KP 1) werden fünf Straßen miteinander verknüpft, wobei drei von diesen lediglich in einer Richtung befahren werden dürfen. Die höchsten Verkehrsaufkommen sind mit knapp 8.500 Kfz/24h für die Neustädter Straße zu verzeichnen. Maßgebend sind dabei die Bündelungseffekte im Zuge der Eisenbahnunterführung. Beim Verkehr in Richtung Südstadt haben die Verkehre aus Richtung Karl-Liebnecht-Straße einen deutlich höheren Anteil (siehe Abb. 9). Dies ist u. a. darauf zurückzuführen, dass ein Teil der Verkehre aus Richtung Westen bereits die vorher von der Stolpener Straße abzweigende Süßmilchstraße als Verbindung in die Südstadt nutzt. In der Gegenrichtung – bei den Verkehren in Richtung Norden – nutzen etwa zwei Drittel der Verkehrsteilnehmer die geradeaus in die zentrale Altstadt weiterführende Bahnhofstraße. Die Ausfahrt erfolgt zumeist ohne Zwischenstopp über die Kirchstraße. Durch diese Eckverkehrsbeziehung ergeben

sich unnötige Zusatzverkehrsbelastungen bzw. Durchgangsverkehre in der zentralen Altstadt.

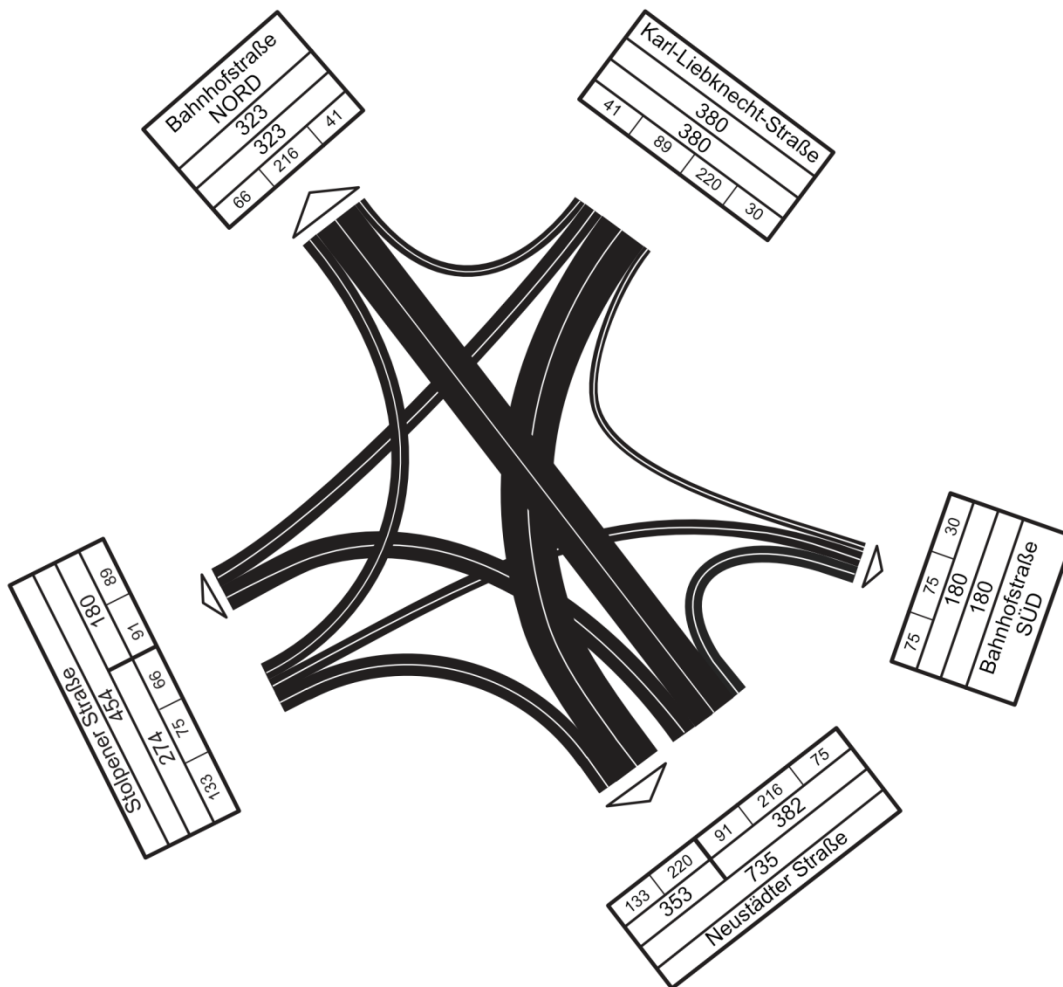


Abb. 9 Knotenstromplan der Nachmittagsspitze KP 1 [in Kfz/h]

Am Knotenpunkt Schmöllner Weg (K 7260) / Lindenstraße (K 7260) / Kirchstraße / Schulstraße (KP 3) wurden die Verkehrszählungen während der Vormittagsspitze durchgeführt. Maßgebend waren hierbei die Nutzungsanforderungen durch den nahegelegenen Schulkomplex (Grund- sowie Oberschule) sowie den daraus resultierenden Querungsbedarf am betrachteten Doppelknotenpunkt. Die höchsten Verkehrsaufkommen sind mit jeweils ca. 5.000 Kfz/24h für den Schmöllner Weg sowie den kurzen Verbindungsabschnitt im Verlauf der Kirchstraße zwischen Schulstraße und Schmöllner Weg zu verzeichnen. Neben den Verkehren im Verlauf der Kreisstraße spielen hierbei vor allem am Morgen auch die schulbezogenen Bringeverkehre eine zentrale Rolle.

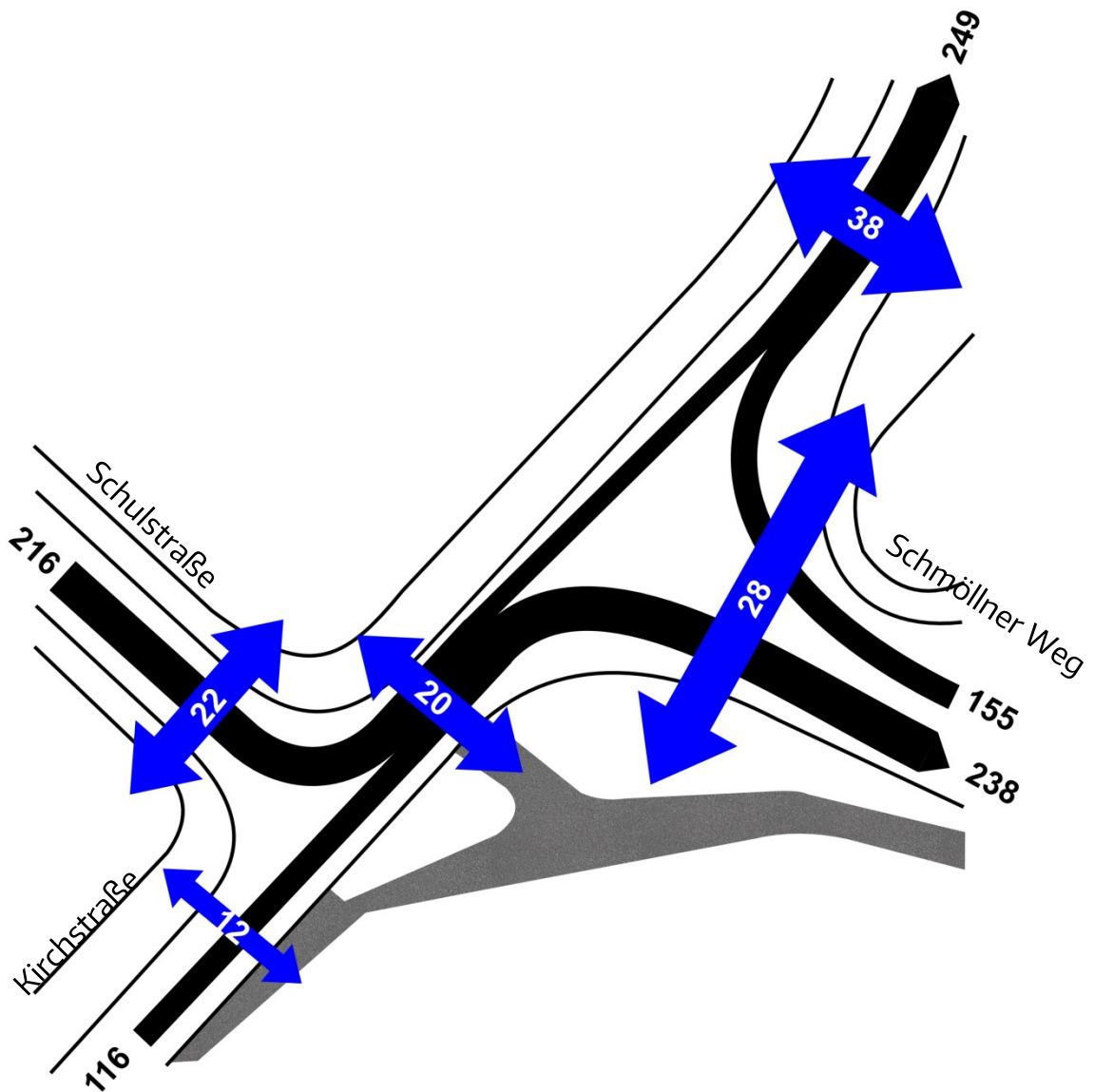


Abb. 10 Knotenstromplan der Frühspitze KP 3 [schwarz: Kfz/h, blau: Fußgänger/h]

Aufgrund der Einbahnstraßenregelung in der Lindenstraße müssen in Richtung Schmölln die Schulstraße bzw. die Kirchstraße genutzt werden. Dies sorgt für zusätzliche Verkehrsaufkommen im direkten Schulumfeld bzw. in sensiblen Bereichen (siehe Abb. 10). In Bezug auf die Fußwege ist festzustellen, dass der insgesamt vergleichsweise unübersichtliche Knotenpunkt aktuell an verschiedenen Stellen gequert wird. Am stärksten ist der Querungsbedarf im Zusammenhang mit der Bushaltestelle „Bischofswerda, Kulturhaus“, welche sich im nördlichen Arm des Knotenpunktes befindet.

Auch der Knotenpunkt Neustädter Straße / Dr.-Lange-Straße (KP 4) ist mit dem Hintergrund eines erhöhten Querungsbedarfes während der Schulzeiten ebenfalls während der Frühspitze gezählt worden. Mit insgesamt 20 Querungen in der Stunde (siehe Abb. 11), vorwiegend von Schulkindern, sind hier Bündelungseffekte für schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer sowie auch in Bezug auf die Erreichbarkeit der im direkten Umfeld befindlichen Haltestelle „Bischofswerda Neustädter Straße“

erkennbar. Demgegenüber stehen in der Neustädter Straße Verkehrsaufkommen zwischen 4.700 und 5.500 Kfz/24h. Wobei die höheren Werte den Abschnitt nördlich der Dr.-Lange-Straße betreffen. In Verbindung mit dem Knotenpunkt an der Polizei ist erkennbar, dass die Kfz-Verkehre in der Neustädter Straße in Richtung Stadtzentrum sukzessive zunehmen. Maßgebend sind hierbei die Bündelungseffekte im Binnenverkehr.

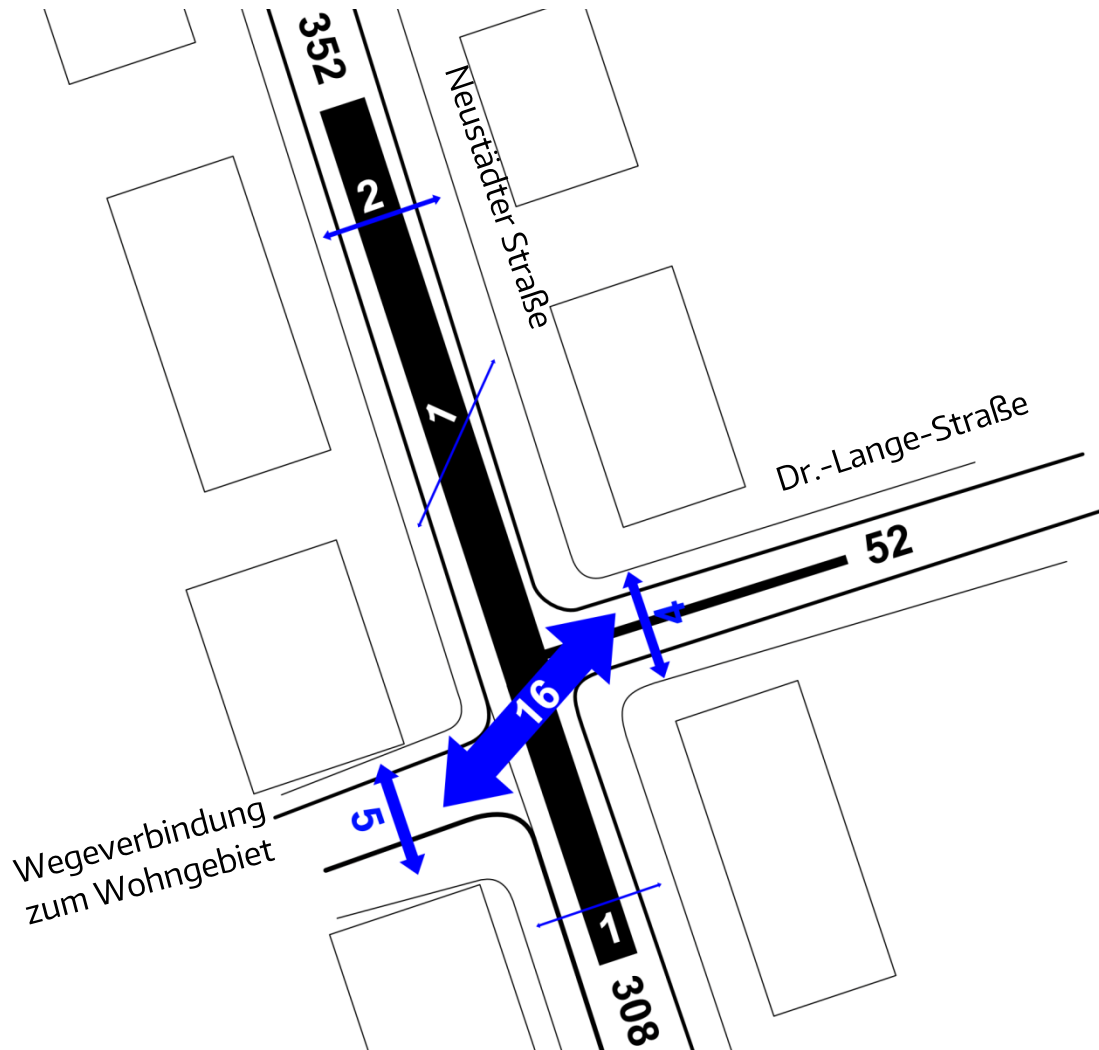


Abb. 11 Knotenstromplan der Frühspitze KP 4 [schwarz: Kfz/h, blau: Fußgänger/h]

Die Dr.-Lange-Straße spielt mit einem Verkehrsaufkommen von unter 1.000 Kfz/24h lediglich als Querverbindung innerhalb von Wohngebietes Bischofswerda Süd eine Rolle.

3.1.3 Querschnittszählung

Parallel zu den Knotenpunktzählungen wurden die Verkehrsbelastungen in der Neustädter Straße südlich der Bergstraße mittels Seitenradartechnik über einen Zeitraum von 24 h erfasst. Die dabei ermittelten Stundenanteile wurden für die Hochrechnung der Kurzzeitmessungen (siehe Kapitel 3.1.2) auf den Tagesverkehr genutzt.

Darüber hinaus können weitere straßenbezogenen Informationen aus der Tagesganglinie der Neustädter Straße (siehe Abb. 12) abgeleitet werden. Beim Vergleich der beiden Fahrtrichtungen wird deutlich, dass eine asymmetrische Verteilung der Verkehrsaufkommen besteht. Über den gesamten Tag sind die Verkehrsströme in Richtung Stadtmitte deutlich stärker als die Verkehre in stadtauswärtiger Richtung. Am Knotenpunkt an der Polizei (KP 1) sind derartige Unterschiede jedoch nicht zu verzeichnen. Dies bedeutet, dass der Drebnitzer Weg (K 7260) in stadtauswärtiger Richtung scheinbar besser als Verknüpfung zur B 98 angenommen wird. Stadteinwärts hat die ehemalige Hauptverbindung über die Neustädter Straße ggf. aus der Gewohnheit heraus bzw. durch die kurze Anbindung eine stärkere Anziehungskraft.

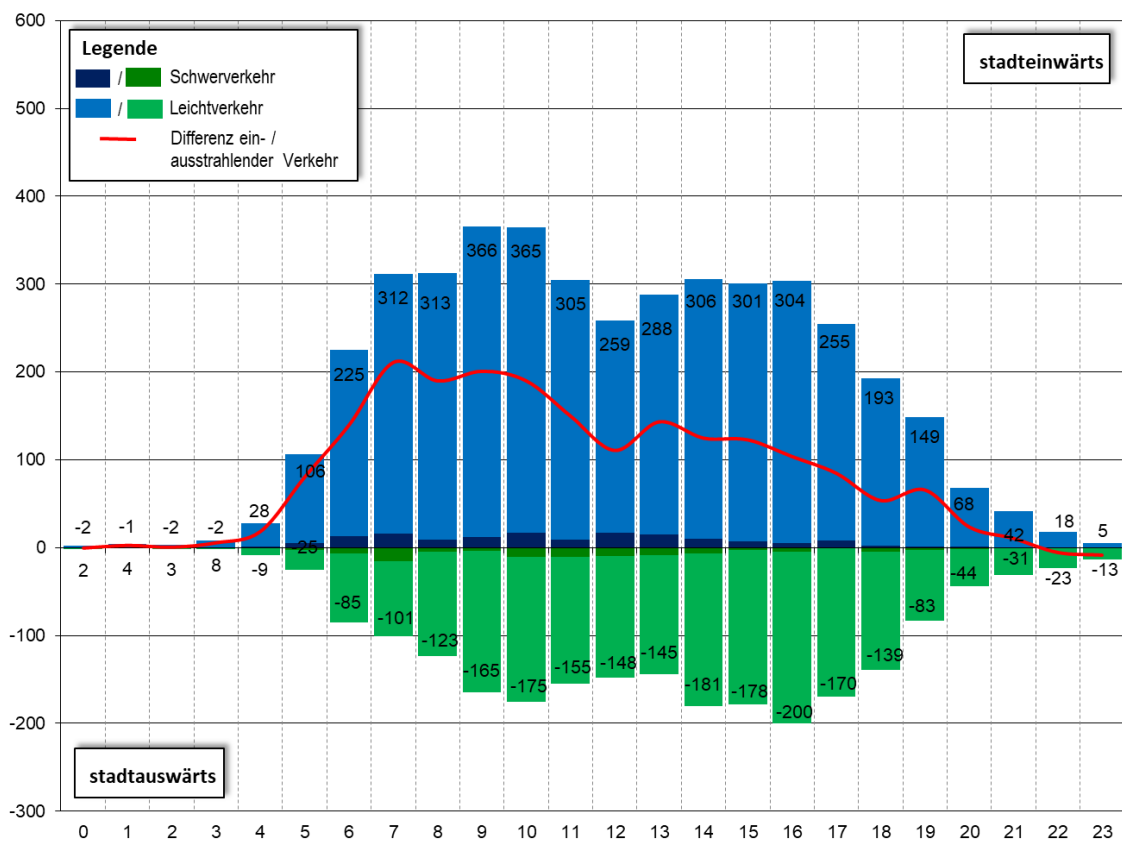


Abb. 12 richtungsbezogene Tagesganglinie Neustädter Straße

Im Rahmen der Querschnittserhebung in der Neustädter Straße wurden die höchsten Verkehrsaufkommen im Zeitraum zwischen 10 und 11 Uhr erfasst. Der Spitzenstundenanteil lag bei ca. 8,4 % des Tagesverkehrsaufkommens. Die Neustädter Straße südlich des Kreisverkehrs ist demnach auch tagsüber abseits der typischen Früh- und Nachmittagsspitzen weiterhin für den Quell- und Zielverkehr im Stadtgebiet relevant. Es bestehen weitere Potenziale zur Verlagerung von Verkehren auf die parallel verlaufende B 98.

3.1.4 Entwicklungen des Kfz-Verkehrsaufkommen

Mit der 2011 in Betrieb genommenen Ortsumfahrung im Zuge der B 98 hat sich das Verkehrssystem in Bischofswerda deutlich verändert. Der ortsfremde Nord-Süd-Verkehr konnte im Wesentlichen aus dem Kernstadtgebiet heraus verlagert werden. Parallel haben sich auch im Verlauf der ehemaligen B 6 bzw. heutigen S 111 die Verkehrsaufkommen reduziert. Dies wird beim Vergleich der Ergebnisse der Straßenverkehrs-zählung des Freistaates Sachsen aus den Jahren 2010 und 2015 deutlich (Abb. 13). Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Erhebungen im 2015 durch Sperrungen und Umleitungen beeinflusst waren. So wurden für den Teilabschnitt Am Lutherpark im Rahmen der aktuellen Erhebungen zum Verkehrsentwicklungsplan (siehe Kapitel 3.1.2) deutlich höhere Werte erfasst. Dennoch ist durch die Ortsumfahrung von einer spürbaren Abnahme der Verkehrsbelastungen in der Ortslage Geißmannsdorf, in der Kamenzer Straße sowie in der Neustädter Straße auszugehen.

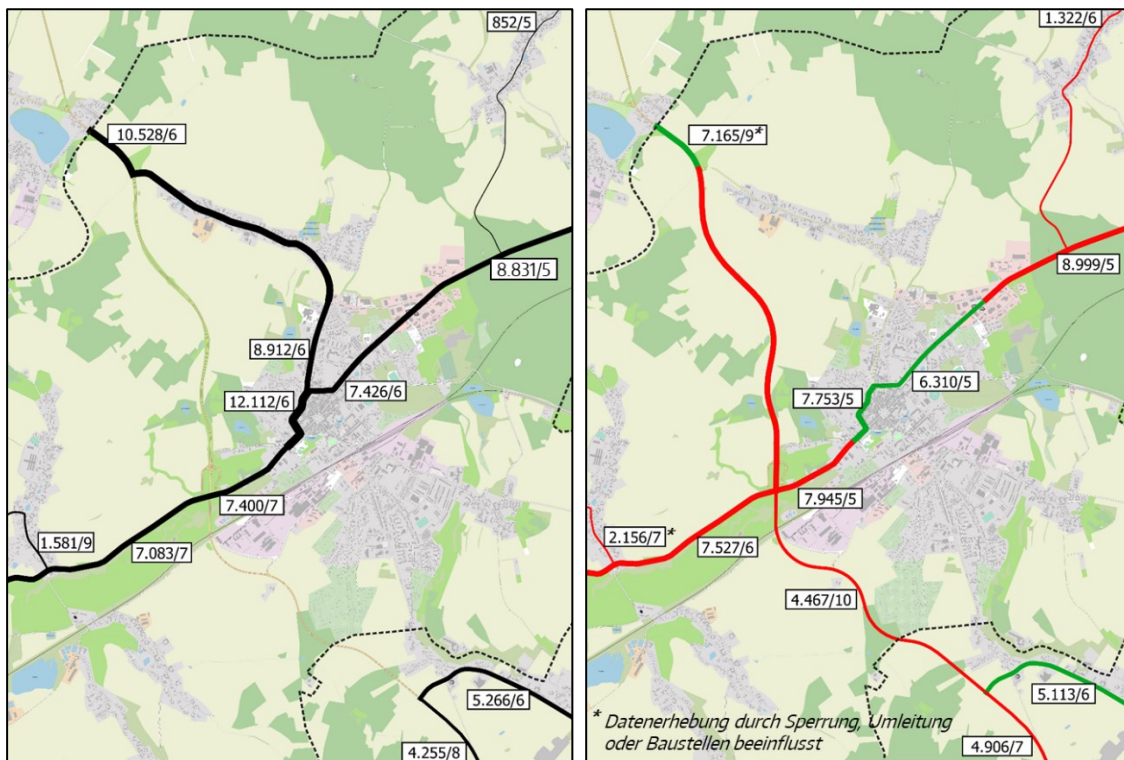


Abb. 13 Verkehrsaufkommen aus der Straßenverkehrszählung 2010 (links) und 2015 (rechts)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Quelle: (Freistaat Sachsen, 2010; 2015)

Die generelle Entwicklung der Verkehrsaufkommen in der Region kann an einer Dauerzählstelle im Verlauf der S 111 nachvollzogen werden (siehe Abb. 14). Unmittelbar westlich des Abzweiges der S 101 nach Schönbrunn erfolgt eine ganzjährige Erfassung der Verkehrsmengen. In Abb. 14 sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV_{Mo-Sa}) für den Zeitraum zwischen 1995 und 2020 zusammenfassend

dargestellt. Die höchsten Verkehrsaufkommen wurden mit knapp 11.000 Kfz/24h Ende der 1990er Jahre erfasst. Seitdem war ein Rückgang zu verzeichnen. Eine spürbare Abnahme der Verkehrsmengen war 2012 im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung im Zuge der B 98 festzustellen. Diese wurde in den Folgejahren jedoch zu großen Teilen wieder kompensiert. Aktuell haben sich die Verkehrsaufkommen auf einem gleichbleibenden Niveau im Bereich zwischen 8.700 und 9.200 Kfz/24h stabilisiert. Bei der Bewertung der Verkehrszahlen für das Jahr 2020 sind die zeitweise vorhandenen coronabedingten Einschränkungen (Lockdown, Home-Office, etc.) zu berücksichtigen.

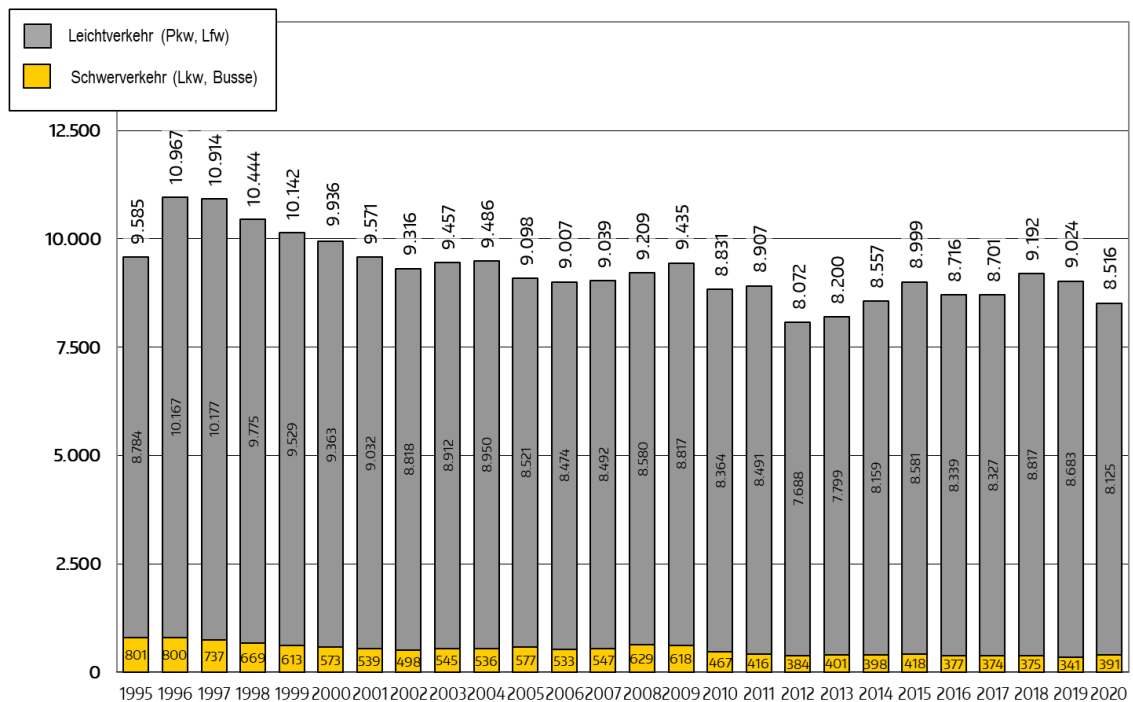


Abb. 14 Entwicklung Verkehrsaufkommen an der Dauerzählstelle 4212 an der S 111

Quelle: (Bast, 2021)

3.1.5 Zulässige Geschwindigkeiten

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Haupt- und Erschließungsstraßennetz der Stadt Bischofswerda beträgt weitestgehend durchgängig 50 km/h (siehe Abb. 15). Lediglich im Bereich der Schulen ist im Kernstadtgebiet eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vorhanden. Die umfasst in der Regel ausschließlich den Zugangsbereich der Bildungseinrichtungen. Im Bereich wichtiger Querungsstellen im direkten Schulumfeld existieren entsprechende Regelungen jedoch aktuell kaum.

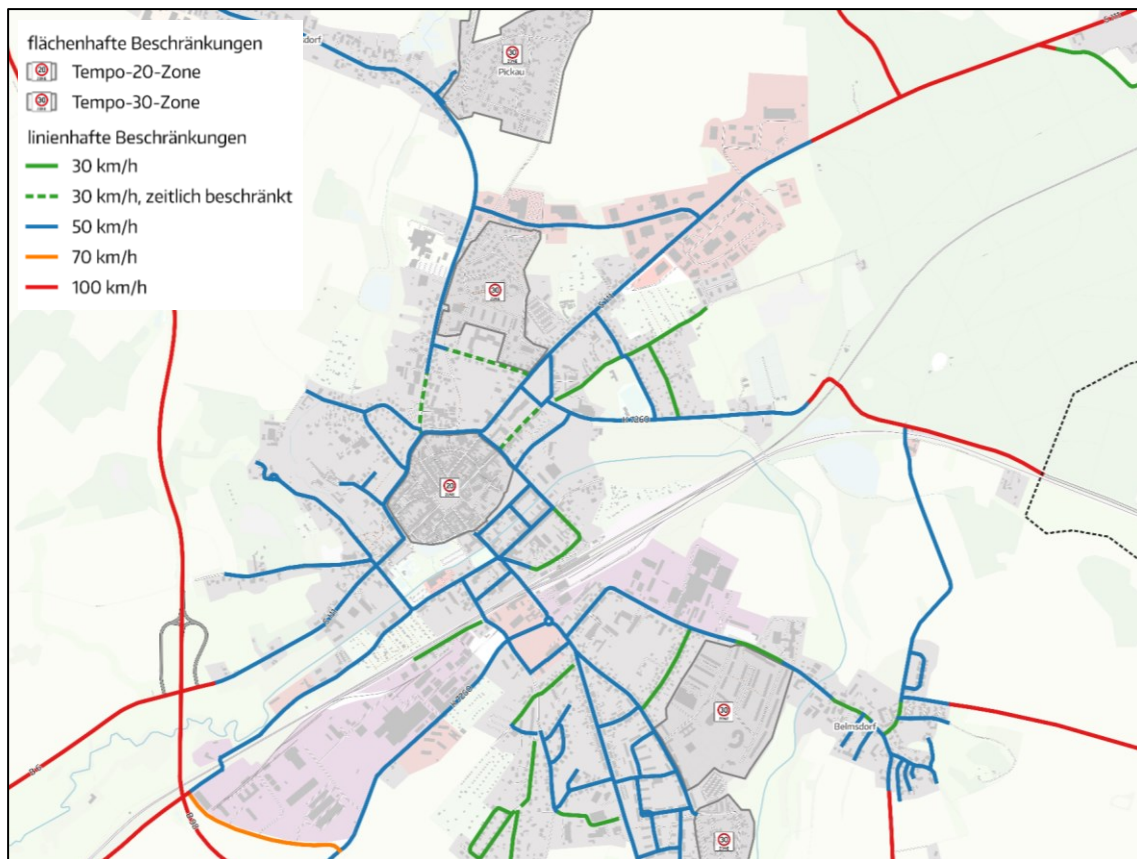


Abb. 15 zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet

Kartengrundlage: eigene Darstellung basierend auf © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/>

Im Nebenstraßennetz wurde in verschiedenen Wohngebieten sowie abseits der Hauptverkehrsstraßen in den Ortsteilen (z. B. Kleindrebnitz, Pickau) bereits eine flächenhafte Geschwindigkeitsbegrenzung umgesetzt (Tempo-30-Zonen siehe Abb. 15). Die gesamte Altstadt ist Bestandteil einer Tempo-20-Zone. Darüber hinaus existieren im Erschließungs- und Anliegerstraßennetz einzelne streckenhafte Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 Km/h. Dies betrifft beispielsweise die Geschwister-Scholl-Straße sowie den südlichen Abschnitt der Süßmilchstraße.

Demgegenüber stehen jedoch auch einzelne Stadtbereiche mit dominierenden Wohn- und Aufenthaltsfunktionen, welche bisher nicht über eine flächenhafte Verkehrsberuhigung verfügen. So existiert aktuell beispielsweise auch im neu angelegten Wohngebiet Hellmuth-Tischler-Straße / Siegfried-Hedusch-Straße keine weiterführende Geschwindigkeitsbegrenzung.

Wie in vielen anderen Städten auch bestehen auch in Bischofswerda Akzeptanzprobleme im Hinblick auf die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Einzelne Verkehrsteilnehmer sind deutlich zu schnell unterwegs. Wesentliche Schwerpunkte bilden dabei einerseits die Ortseingangsbereiche und andererseits breite und geradlinige Hauptstraßenabschnitte, wie z. B. die Dresdner Straße, Bautzner Straße, Carl-Maria-von

Weber-Straße bzw. die Geißmannsdorfer Straße. Besonders in den Schwachlastzeiten und nachts werden hier die dann vorhandenen Freiheitsgrade genutzt.

3.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Die Parkmöglichkeiten im Innenstadtbereich sind zur Gewährleistung der Funktionen der Stadt Bischofswerda als Grundzentrum am westlichen Rand des Landkreises Bautzen von wichtiger Bedeutung. Sie dienen der Erreichbarkeit der Versorgungs-, Dienstleistungs-, Kultur- und Freizeitangebote durch Pendler, Kunden, Besucher und Touristen. Gleichzeitig sind jedoch auch die Nutzungsanforderungen der Bewohner zu berücksichtigen.

3.2.1 Methodik / Definition von Teilgebieten

Mit dem Ziel einer Schaffung objektiver Ausgangsdaten wurden im Rahmen einer Parkraumanalyse die räumliche Verteilung der Parkmöglichkeiten, die Form der Bewirtschaftung und die Auslastung der Parkstände und Stellplätze erhoben. Die Untersuchungen wurden für den erweiterten Altstadtbereich nördlich der Eisenbahntrasse an einem wochenmittigen Werktag (Donnerstag, den 15.07.2021) außerhalb der Ferien durchgeführt. Mit einer Vergleichszählung an einem Freitagvormittag konnten die regelmäßigen hohen Auslastungen zum Markttag mit erfasst werden. Zur Erhebung der tageszeitlichen Schwankungen der Auslastung der Parkstände und Stellplätze wurde die Zahl der abgestellten Fahrzeuge auf öffentlichen Parkständen und teilöffentlichen Stellplätzen straßenabschnittsfein zu verschiedenen Zeiten erhoben.

Grundsätzlich wurden die Fahrzeuge (einschließlich Falschparker) auf allen öffentlichen Parkflächen und Stellplatzeinrichtungen im Untersuchungsgebiet erhoben. Darüber hinaus existieren in der Altstadt weitere kleinteilige, im Rahmen der Erhebungen nicht erfasste, teilöffentliche und private Parkmöglichkeiten.

Anhand der strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen wird deutlich, dass das Untersuchungsgebiet in sich nicht homogen ist. Zudem sind auch größere Parkierungseinrichtungen außerhalb der zentralen Altstadt für deren Erschließung relevant. Daher wurde für die Parkraumuntersuchungen das Betrachtungsgebiet erweitert und in folgende Teilbereiche untergliedert (siehe Abb. 13):

- A Altstadt
- B Bahnhofsumfeld
- C Beethovenstraße, Freibad, Hermannstraße, Bahnhofstraße)
- D nordwestlicher Bereich
(Tier- u. Lutherpark, Kamenzer Str., Friedhof, Kirchstr.)
- E östlicher Bereich
(Clara-Zetkin-Str., Umfeld Schillerpark, Karl-Liebknecht-Str.)

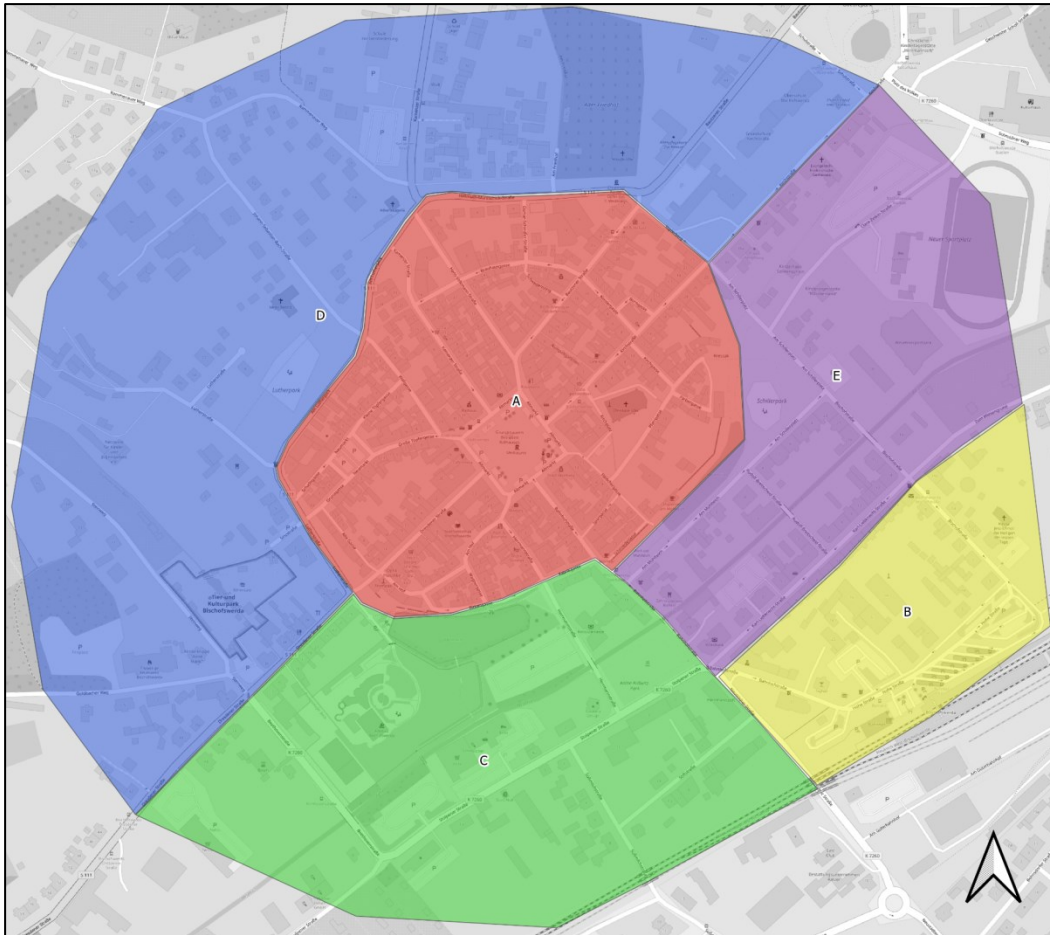


Abb. 16 Abgrenzung der Teilgebiete für die Parkraumerhebung

Kartengrundlage: eigene Darstellung basierend auf © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/>

Das Erhebungsdatum wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber auf Grundlage der laufenden bzw. anstehenden Baumaßnahmen im Untersuchungsgebiet sowie im näheren Umfeld festgelegt. Im Untersuchungsgebiet sowie dem näheren Umfeld bestanden im Zuge des Hauptstraßennetzes zum Erhebungszeitpunkt keine Einschränkungen. Baustellenbedingt war in der Altstadt selbst die Kamenzer Straße für den Verkehr komplett gesperrt (Wegfall 13 Parkstände). Stattdessen konnte die Dresdner Straße in beiden Fahrtrichtungen genutzt werden. Weitere kleinteilige Einschränkungen des Parkraumbestandes waren in der Bautzner Straße, der Bahnhofstraße sowie in der Karl-Liebknecht-Straße zu verzeichnen. Hier waren einzelne Parkmöglichkeiten aufgrund von Verkehrssicherungsmaßnahmen an der angrenzenden Wohnbebauung nicht verfügbar.

3.2.2 Parkstand- und Stellplatzbestand

In Abb. 17 werden die im Untersuchungsgebiet zur Verfügung stehenden Parkstände (öffentlich) und Stellplätze (teilöffentlich + privat) hinsichtlich ihrer Widmung und Bewirtschaftungsform ausgewertet. Die räumliche Verteilung der Stellplätze ist in Anlage 4 dargestellt.

Insgesamt stehen in der Altstadt von Bischofswerda und in deren direktem Umfeld ca. 1.395 öffentliche Parkstände zur Verfügung. Hinzu kommen nochmals ca. 240 teilöffentliche Parkmöglichkeiten, für die eine bestimmte Nutzungsbeschränkung (Bspw. Sparkassen-Kunden) besteht sowie eine Vielzahl privater Stellplätze.

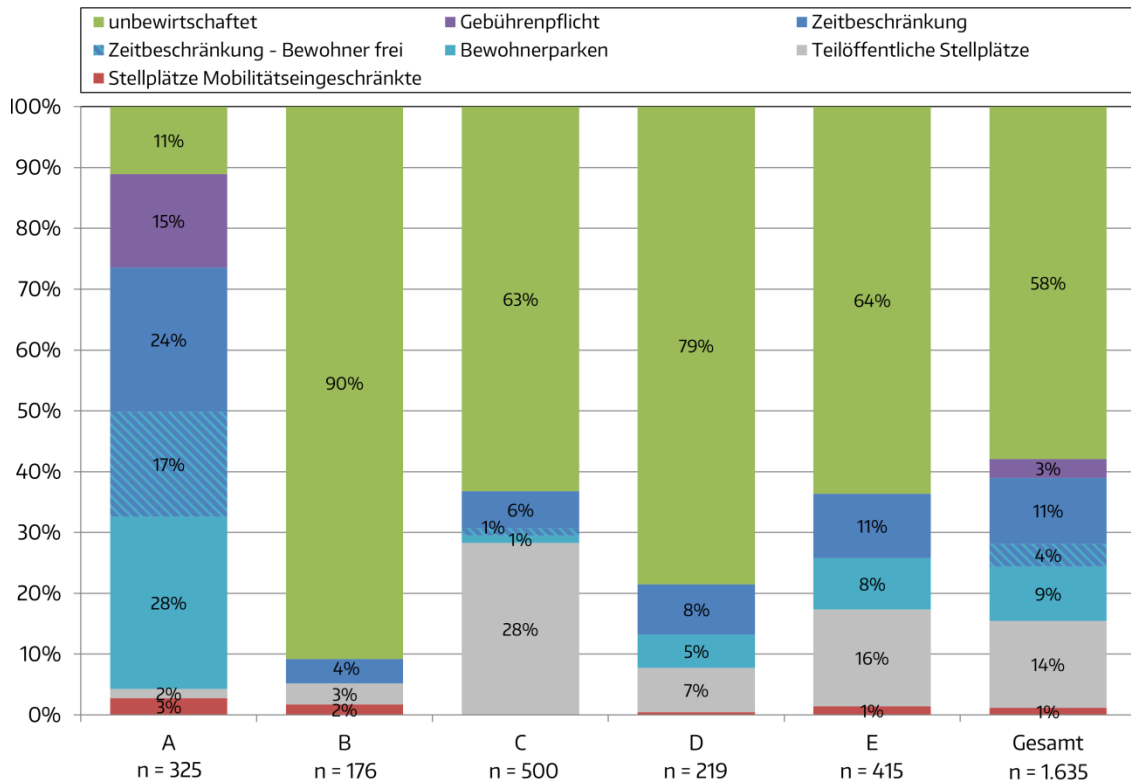


Abb. 17 Bewirtschaftungsform der Parkstände und Stellplätze nach Teilgebieten

Innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes sind ca. 58 % der Parkstände ohne Gebühr bzw. Nutzungsbeschränkung für Jedermann frei zugänglich. Bei den bewirtschafteten Parkständen dominiert die Parkmöglichkeiten mit Zeitbeschränkung. Diese haben bezogen auf alle Parkplätze einen Anteil von insgesamt ca. 15 %. Wobei ein Teil davon zusätzlich für Bewohner freigegeben ist.

Zwischen den verschiedenen Teilgebieten sind deutliche Unterschiede hinsichtlich der Anteile der unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen festzustellen. So sind die Parkmöglichkeiten in der Altstadt (TG A) überwiegend bewirtschaftet. Die gebührenpflichtigen Parkstände konzentrieren sich ausschließlich auf den Markt. Damit wird der besonders hohen Lagegunst der entsprechenden Parkplätze Rechnung getragen. Darüber hinaus sind in Teilgebiet A ca. 28 % der Parkstände im öffentlichen Straßenraum ausschließlich für die Bewohner reserviert. Zudem dürfen teilweise auch die zeitbeschränkten Parkstände mit genutzt werden.

Die meisten teilöffentlichen Stellplätze befinden sich in den Teilgebieten C (Sparkasse und Diska) sowie in Teilgebiet E in den Hinterhöfen der Bebauung entlang der Karl-Liebnecht-Straße. Die unbewirtschafteten Parkstände liegen vorrangig in fußläufiger Entfernung am Altstadtrand bzw. im Bereich der umliegenden Großparkplätze.

Bis auf wenige Ausnahmen existiert in der zentralen Altstadt eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Dies ist aus verkehrsplanerischer Sicht im Sinne einer gezielten Steuerung der Parkraumnachfrage positiv zu bewerten.

3.2.3 Auslastung der Parkstände und Stellplätze

Die Auslastungen der einzelnen Parkstände und Stellplätze variieren im Tagesverlauf bzw. in Abhängigkeit von deren Lage. Bezogen auf alle Parkstände und Stellplätze im gesamten Betrachtungsraum ist eine maximale Auslastung von ca. 61 % zu verzeichnen (siehe Abb. 18). Diese wurde für die Erhebungszeitscheibe am Markttag erfasst. Im Vergleich zum Normalwerktag sind die Auslastungen ca. sechs Prozentpunkte höher. In den Abendstunden liegt die Auslastung hingegen bei lediglich ca. 38 %. In der Fläche sind entsprechend im gesamten Tagesverlauf ausreichende Kapazitäten vorhanden (Abb. 18).

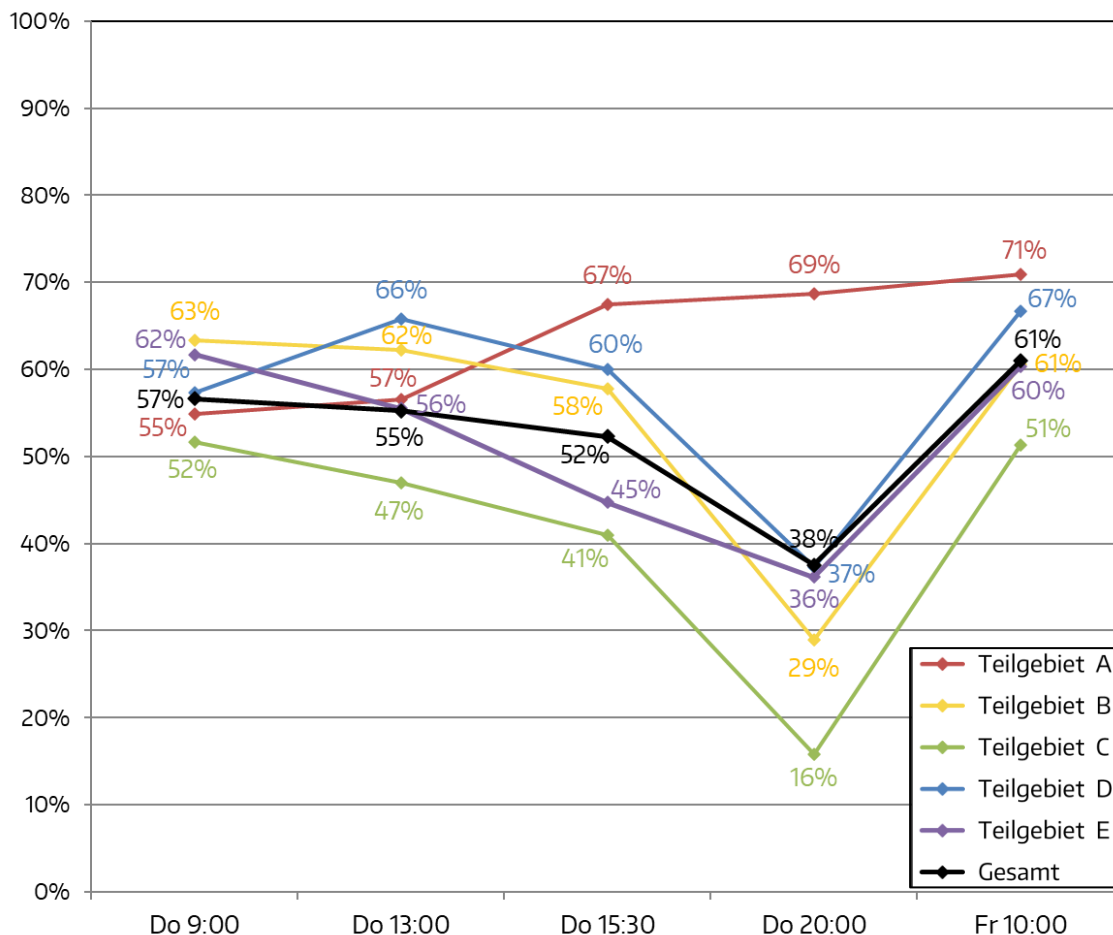


Abb. 18 Auslastung der Teilgebiete

Bezogen auf die Teilgebiete sind erwartungsgemäß die höchsten Auslastungen für die zentrale Altstadt zu verzeichnen. Zum Markttag (Freitag 10 Uhr) waren hier ca. 70 % der Parkstände im öffentlichen Straßenraum belegt. Allerdings waren auch zu diesem Zeitpunkt weitere Kapazitätsreserven vorhanden. Die bestehende Parkraumbewirtschaftung gewährleistet, dass die Parkmöglichkeiten nicht durch

Langzeit- und Dauerparker blockiert werden und kontinuierlich Parkstände für Besucher und Kunden zur Verfügung stehen.

Während in den anderen Teilgebieten in den Nachmittag- und Abendstunden die Parkständerauslastungen kontinuierlich zurückgehen, ist im Altstadtkern ein Anstieg der Nutzungen zu verzeichnen. Maßgebend ist hierbei wahrscheinlich die Überlagerung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs mit den zum Abend hin zunehmenden Wohnernutzungen.

Die Auslastungsganglinien in den Teilbereichen außerhalb des Altstadtkernes unterscheiden sich in Bezug auf den grundlegenden Verlauf kaum. Prägend sind hier jeweils die Kunden- und Beschäftigtenverkehre. Lediglich beim Umfang der Parkraumnachfrage bestehen Unterschiede. In den Morgenstunden steigt die Nachfrage zügig an und nimmt zum Abend hin kontinuierlich ab. Insbesondere im Bereich der großen zusammenhängenden Parkierungseinrichtungen ist dabei auch von einer Nutzung durch Langzeitparker auszugehen.

Generell bestehen bei den Großparkplätzen deutliche Unterschiede hinsichtlich der Parkraumnachfrage. Für die Parkplätze Herrmannstraße, Rammenauer Weg sowie Clara-Zetkin-Straße sind tagsüber nahezu durchgehend Auslastungen zwischen 60 und 90 % zu verzeichnen (siehe Abb. 19). Das Maximum wurde mit 91 % für die Parkierungseinrichtung am Kamenzer Straße zum Markttag erfasst.

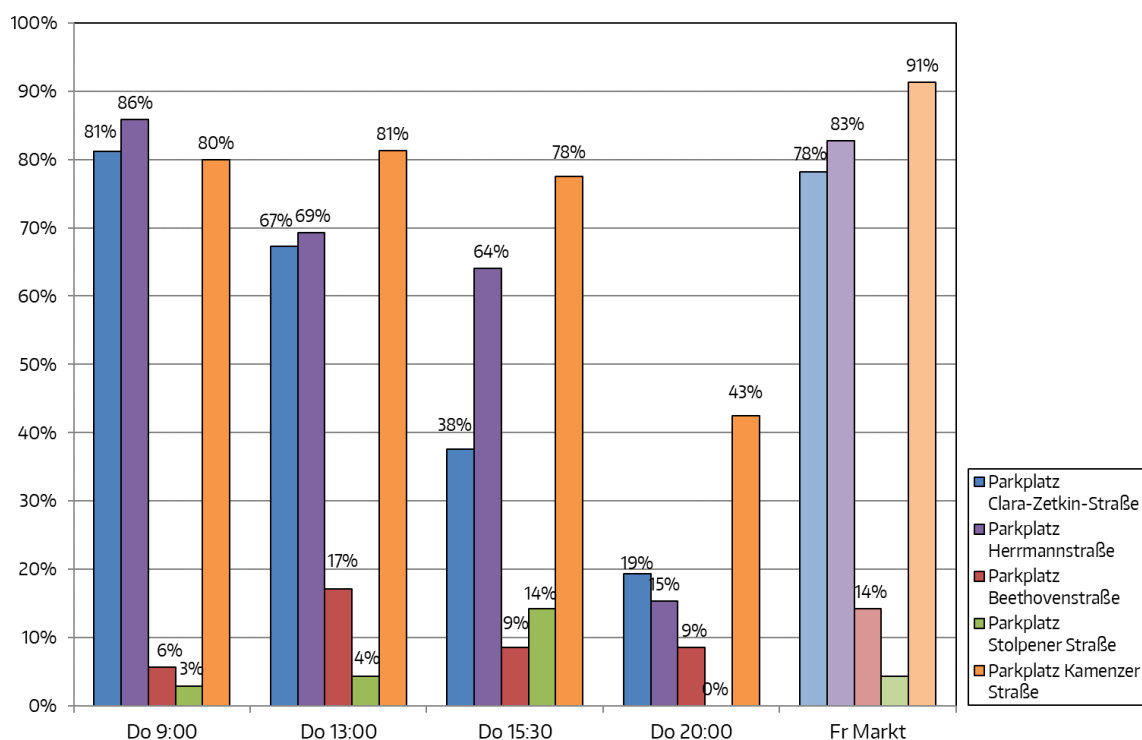


Abb. 19 Auslastung der altstadtnahen Großparkierungsflächen

Am westlichen Altstadtrand bestehen hingegen erhebliche Kapazitätsreserven. Für die Parkplätze an der Stolpener Straße sowie an der Beethovenstraße wurde eine

Maximalauslastung von lediglich 17 % erhoben. Allerdings liegen die beiden Parkierungseinrichtungen auch am weitesten von den innerstädtischen Zielen entfernt. Mit einer Fußwegentfernung von ca. 500 m bis zum Marktplatz besteht für diese dennoch ein ausreichender Bezug zur Altstadt.

Auch im Umfeld des Bahnhofs bestehen größtenteils unbewirtschaftete Parkmöglichkeiten. Diese sind als Park+Ride-Plätze ausgewiesen und stehen somit vordergründig für eine Weiterfahrt mit der Eisenbahn zur Verfügung. Im Rahmen der Erhebungen wurde eine Maximalauslastung von knapp 64 % für Teilgebiet B ermittelt. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass insbesondere im Hinblick auf die Nutzung des Bahn- und Busverkehrs coronabedingte Langzeitauswirkungen einen Einfluss auf die Parkraumnachfrage am Bahnhof gehabt haben können.

3.2.4 Probleme und Konflikte

Für eine bessere Erkennbarkeit von kritischen Bereichen wurden in Abb. 20 alle Abschnitte markiert, in denen bei der Erhebung Fahrzeuge außerhalb der zum Parken vorgesehenen Flächen erfasst worden sind. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Altstadt parallel zur Tempo-20-Zone zusätzlich flächendeckend als Parkverbotszone beschildert ist. Außerhalb der gekennzeichneten Parkstände ist entsprechend lediglich das Halten zum Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen erlaubt. Hierbei kommt es allerdings häufig zu längeren Aufenthalten. Insbesondere im Marktbereich werden dafür regelmäßig auch die Gehwegflächen im Seitenraum sowie die Eck- und Randbereiche der zentralen Platzfläche genutzt.

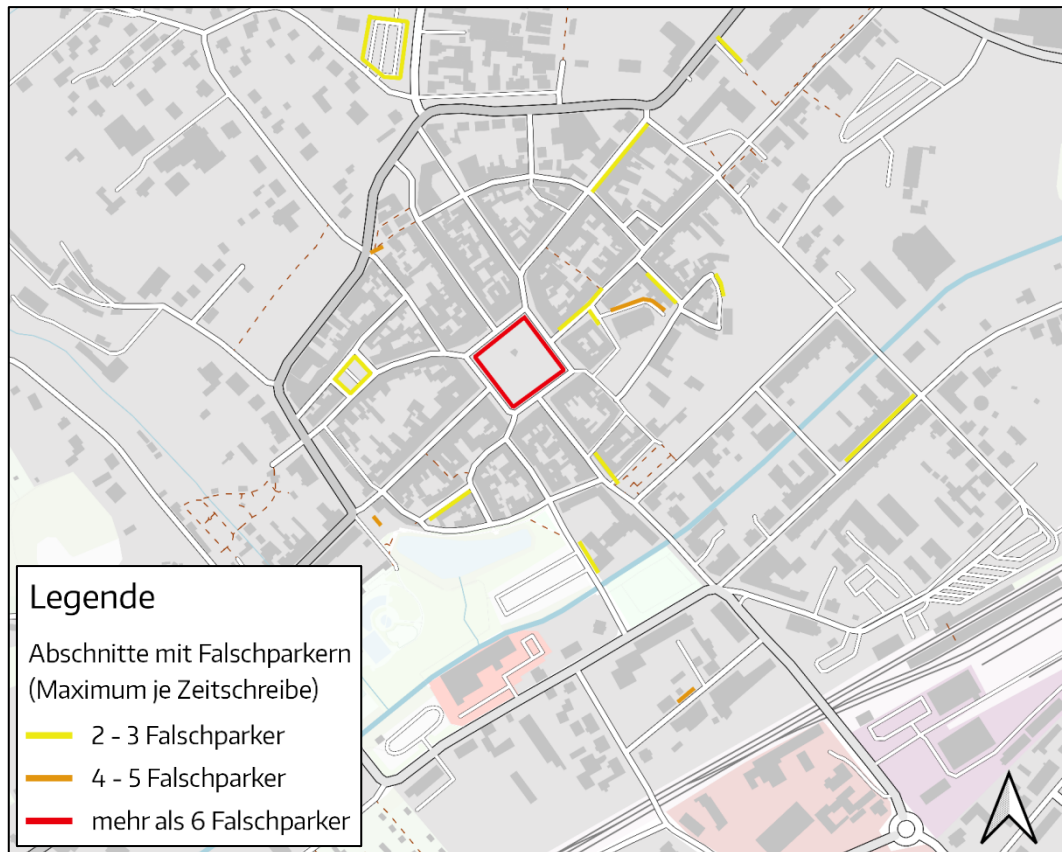


Abb. 20 erhobene Falschparker

Kartengrundlage: eigene Darstellung basierend auf © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/>

Abseits des Marktes decken sich die vorrangig von Falschparkern betroffenen Abschnitte mit den Bereichen, in denen insgesamt eine hohe Parkraumnachfrage zu verzeichnen ist. Dies betrifft beispielsweise die westliche Kirchstraße, die Straßenabschnitte nördlich der Christuskirche sowie auch die Parkierungsflächen auf dem Neumarkt sowie am Rammenauer Weg.

Insbesondere in den schmalen, historisch geprägten Straßen (z. B. Bautzner Straße, Kirchstraße, Kirchgasse) ergeben sich durch das Parken außerhalb der gekennzeichneten Flächen teilweise Probleme. Das Vorbeifahren sowie Abbiegen kann mitunter durch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge nur unter Benutzung der Seitenbereiche erfolgen. Vereinzelt trägt dabei auch eine unzureichende Ausweisung der Parkstände zu den entsprechenden Konflikten bei.

3.3 Öffentlicher Personenverkehr

3.3.1 Regionale und überregionale Anbindung

Die Stadt Bischofswerda ist mit dem Bahnhof „Bischofswerda“ unmittelbar an das Schienennetz angeschlossen. Hier verkehren folgende Regionalexpress- bzw. Regionalbahnlinien:

- RE 1 (Dresden) – Bischofswerda – Bautzen – Löbau – Görlitz
(stündlich Mo-Sa sowie alle 2 Std. sonntags)
- RE 2 Dresden – Bischofswerda – Ebersbach – Zittau
(alle 2 Std. Mo-Sa)
- RB 60 (Dresden) – Bischofswerda – Bautzen – Löbau – Görlitz
(stündlich Mo-Fr sowie alle 2 Std. samstags und sonntags)
- RB 61 Dresden – Bischofswerda – Ebersbach – Zittau
(alle 2 Std. Mo-Sa)

Durch die jeweils zeitversetzten Abfahrtszeiten zwischen Regionalexpress und Regionalbahn ergibt sich in und aus Richtung Dresden und Görlitz jeweils etwa alle halbe Stunde eine Fahrtmöglichkeit. In und aus Fahrtrichtung Zittau verkehren die jeweils alle zwei Stunden abfahrenden Regionalexpress- und Regionalbahnlinien ebenfalls zeitversetzt. Darüber hinaus erfolgen regelmäßige grenzüberschreitende Fahrten ins polnische Zgorzelec sowie ins tschechische Liberec / Reichenberg.

Von den Regionalbahnlinien wird im Stadtgebiet Bischofswerda zusätzlich der Haltepunkt „Weickersdorf (Sachs)“ bedient.

In Summe ist durch das bestehende SPNV-Angebot eine gute Anbindung der beiden benachbarten Oberzentren Dresden und Bautzen gewährleistet. Negativ ist jedoch die fehlende Flexibilität aufgrund der bisher nicht erfolgten Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – Görlitz.

Hinweis für die nachfolgenden Betrachtungen:

Die Bestandsanalysen zum ÖPNV basieren auf dem Fahrplan 2021 / 2022.

Im Zuge der Projektbearbeitung erfolgten zum Fahrplanwechsel am 11.12.2022 bereits eine Neustrukturierung des Stadtverkehrs sowie verschiedene Anpassungen im Regionalverkehr im Bereich Bischofswerda. Mit der Bündelung des bis dato aus drei Linien bestehenden Stadtverkehrsangebotes in einer regelmäßig verkehrenden Stadtbuslinie ist nunmehr ein Taktfahrplan mit Bahnanschlüssen entstanden. Wegfallende Angebote in den Ortsteilen wurden größtenteils durch zusätzliche Fahrten im Regionalverkehr kompensiert. Für den Ortsteil Pickau ist die direkte Anbindung an den Stadtbusverkehr allerdings weggefallen.

Insgesamt sorgen die vorgenommenen Änderungen jedoch für eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Bischofswerda und berücksichtigen bereits eine Vielzahl der Handlungsempfehlungen des VEP-Entwurfes. Allerdings enthält das Handlungskonzept verschiedene weiterführende Vorschläge zur Optimierung des ÖPNV (siehe Kapitel 7.3), für welche jedoch teilweise erst die infrastrukturellen bzw. finanziellen Rahmenbedingungen zu schaffen sind.



Abb. 21 Liniennetzplan Stand 01.01.2022

Datenquelle: (ZVON, 2022)

Ausgehend vom unmittelbar am Bahnhof Bischofswerda liegenden ZOB bildet die Stadt auch einen wichtigen Verknüpfungspunkt für den Regionalbusverkehr. Insgesamt 14 Regionalbuslinien werden hier mit dem SPNV verknüpft. Mit den PlusBus-Linien +520 (Dresden (Johannstadt) - Radeberg - Großröhrsdorf - Bretnig -

Bischofswerda) und +535 (Bischofswerda - Elstra – Kamenz) wird größtenteils halbstündlich (an Schultagen), mindestens jedoch stündlich, von Montag bis Freitag ein gutes Angebot in die nahegelegenen Mittelzentren Radeberg und Kamenz gewährleistet. Auch am Wochenende erfolgt tagsüber mit einem 2-Stunden-Takt eine regelmäßige Anbindung.

Neben den Stadt-Umland-Verbindungen sorgen die Regionalbusverkehre parallel auch für eine regelmäßige Grunderschließung im Zuge der Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet selbst. Dies betrifft insbesondere die Verbindungen von und zum Bahnhof / ZOB. So besteht beispielsweise für den Ortsteil Geißmannsdorf bzw. für die Kamener Straße über die beiden PlusBus-Linien sowie die Linien 738 und 749 eine regelmäßige Fahrtmöglichkeit. Weitere wichtige Regionalbusachsen stellen die S 111 Bautzner Straße (Linien 733 / 734 / 735 / 737 / 739), die S 111 Dresdener Straße (Linien 747 / 748 / 750) sowie die Neustädter Straße (Linien 264 / 733 / 736) dar.

3.3.2 Bestandliniennetz im Stadtverkehr

Darüber hinaus existiert innerhalb der Stadt Bischofswerda ein Stadtbussystem. Aktuell werden folgende drei Linien bedient:

- Linie 24: Bahnhof – Südschule – Gewerbepark – Bahnhof – Kirchplatz -Kulturhaus – Gewerbegebiet Nord – Pickau – Geißmannsdorf – A.-König-Straße – Bahnhof
- Linie 25: Bahnhof – Kirchplatz – Kulturhaus – Goldener Löwe – Schönbrunn – Gewerbegebiet Nord – Pickau – Geißmannsdorf – A.-König-Str. – Rathaus – Bahnhof
- Linie 26: Bahnhof – Kirchplatz – Stadion – Friedhof – Belmsdorf – Südschule – Neustädter Straße – Bahnhof

Allerdings verkehren die Stadtbusse ausschließlich werktags und sind hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Ein Taktfahrplan mit regelmäßigen Abfahrtszeiten existiert nicht. Darüber hinaus verkehren die Linien aktuell jeweils nur in einer Richtung. Die daraus resultierenden Schleifenfahrten sowie teilweise das Weglassen von Haltestellen zu bestimmten Abfahrtszeiten insbesondere im Verlauf der Linien 24 und 25 erschweren die Verständlichkeit und verringern die Nutzerfreundlichkeit des Stadtbusangebotes erheblich. Die letzte Fahrt im Stadtbusverkehr endet 18.25 Uhr am Bahnhof. Insgesamt wird das aktuell bestehende Stadtbusangebot den Anforderungen und Funktionen im Hinblick auf die Daseinsvorsorge nicht gerecht. Für viele relevante Nutzergruppen ist der Stadtbusverkehr nicht ausreichend attraktiv.

Diese zeigt sich auch bei den Anschlüssen am Bahnhof / ZOB (siehe Abb. 22). Aufgrund des fehlenden Taktfahrplans im Stadtbusverkehr besteht keine ausreichende Verknüpfung mit dem SPNV. Insbesondere für die Anbindung der Regionalexpresslinien aus Dresden fehlen eine klare Anschlusspriorisierung im Stadtbusverkehr. Eine Weiterfahrt mit der Linie 24 mit der Schleifenfahrt nach Norden ist in manchen

Stunden erst nach 40 Minuten Wartezeit möglich. Auch für die anderen Stadtbuslinien sind deutliche Verknüpfungsdefizite mit dem SPNV erkennbar.

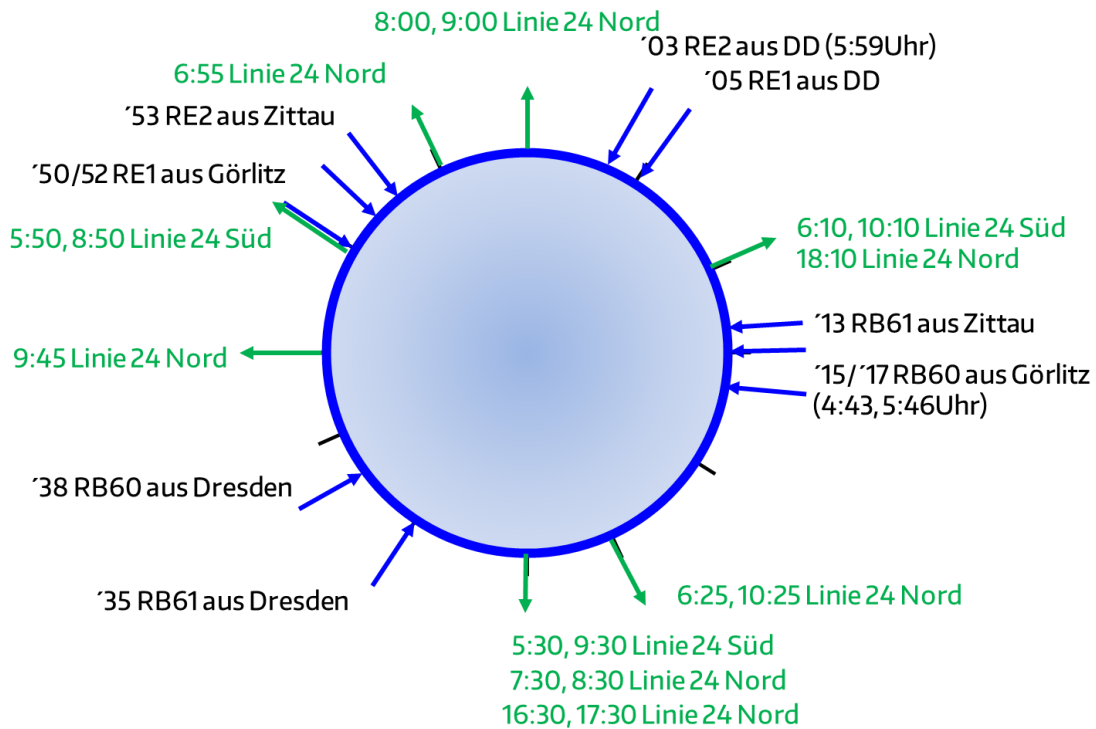


Abb. 22 Anschlussuhr am Bahnhof Bischofswerda – SPNV / Stadtbus-Linie 24

3.3.3 Haltestellenerschließung

Bei der Betrachtung der Erschließungswirkung durch die bestehenden Haltestellen (siehe Abb. 23) ist auf den ersten Blick eine gute Abdeckung des Stadtgebietes zu verzeichnen. Hierbei wurde für die Bushaltestellen von einem Einzugsbereich von 300 m Luftlinie und für den Bahnhof von 1.000 m Luftlinie ausgegangen.

Allerdings ist für verschiedene Haltestellen, welche abseits des Hauptstraßennetzes lediglich durch den Stadtbus angefahren werden, zu berücksichtigen, dass hier aufgrund der geringen Bedienungshäufigkeit die Erschließungswirkung dennoch eingeschränkt sein kann. Dies ist beispielsweise in den südwestlichen Randbereich bzw. im Ortsteil Belmsdorf der Fall.

Darüber hinaus bestehen jedoch auch weitere strukturelle Erschließungslücken im Stadtgebiet. Dies betreffen beispielsweise die Wohngebiete westlich der Neustädter Straße (südwestlicher Bereich der Süßmilchstraße / Am Hunger sowie des Gewerbegebietes Drebnitzer Weg). Außerdem bestehen längere Haltestellenzu- und abgangswege für das Wohngebiet Geschwister-Scholl-Str. / An der Kampfbahn / Heinrich-Zille-Straße sowie im Ortsteil Geißmannsdorf im Umfeld der Freiwilligen Feuerwehr.

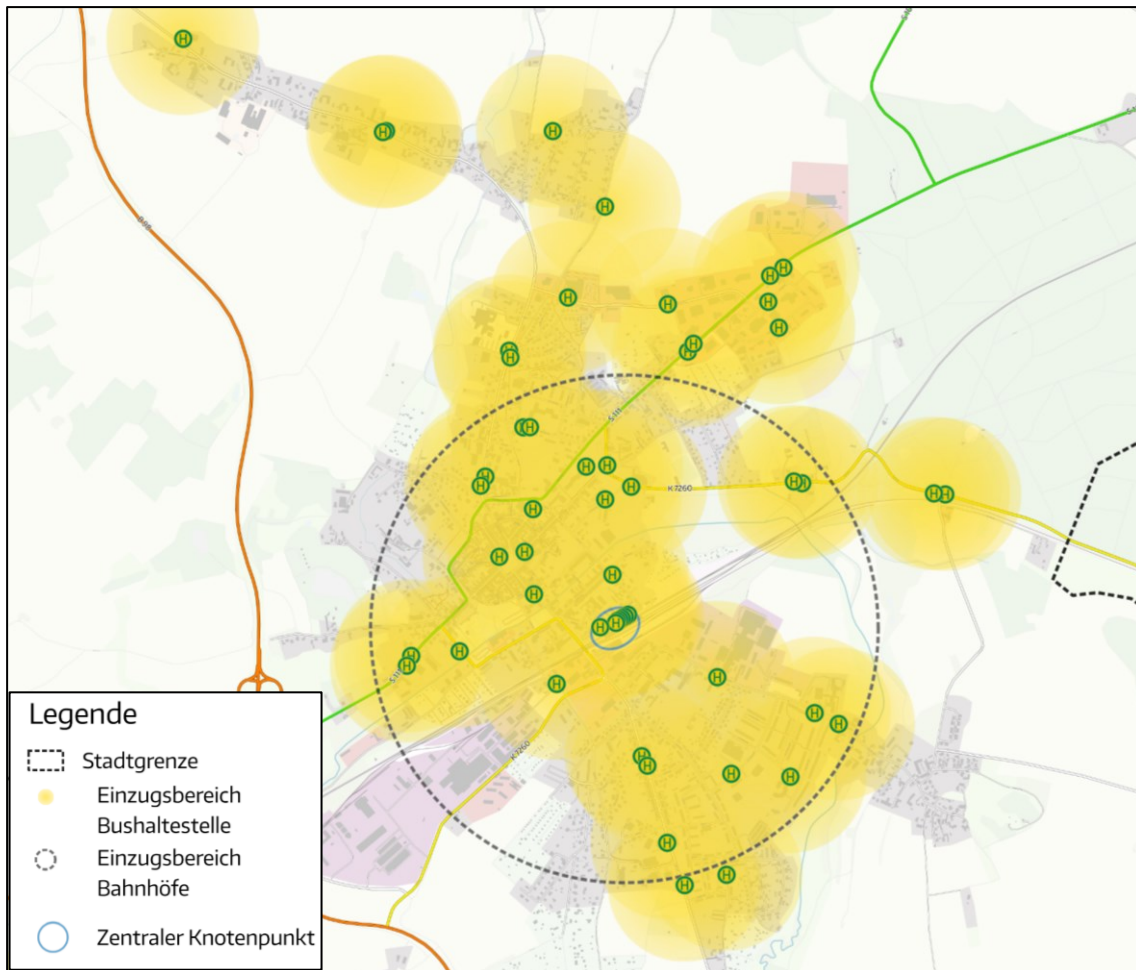


Abb. 23 Haltestellen-Isochronen

Kartengrundlage: eigene Darstellung basierend auf © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/>

Obschon nahezu alle Regional- und Stadtbuslinien den nördlichen Altstadttring im Bereich Am Lutherpark / Tierpark befahren, ist hier die ÖPNV-Erschließung unzureichend. In diesem Bereich ist keine Bushaltestelle vorhanden. Vor allem für das nordwestlich angrenzende Wohngebiet sowie den Tierpark sind entsprechend die Erschließungsbedingungen nicht optimal. Ähnliche Probleme bestehen im Bereich der Stolpener Straße.

3.3.4 Barrierefreiheit

Die Bestandsituation an den Haltestellen ist sehr heterogen. Neben vorbildlich ausgestatteten und barrierefreien Haltestellen, wie z. B. „Bischofswerda Stadion“ bzw. „Bischofswerda, Südschule“ existieren auch eine Vielzahl von Haltestellen mit erheblichen Entwicklungspotenzialen (siehe Abb. 24).

Gemäß § 8 Personenbeförderungsgesetz sollen bis zum 1. Januar 2022 alle Haltestellen in Deutschland barrierefrei zugänglich sein. Dieses sehr ambitionierte Ziel konnte auch in Bischofswerda bislang nicht erreicht werden. An verschiedenen Haltestellen bestehen aktuell noch erhebliche Entwicklungspotenziale (siehe Abb. 24).

Vor allem wichtige zentrale Haltestellen, wie bspw. am Kirchplatz oder Am Kulturhaus stellen aktuell noch ein wesentliches Zugangshindernis für mobilitätseingeschränkte Personen dar (siehe Abb. 24, mittig). Darüber hinaus fehlen vor allem in den Ortsteilen bspw. in Belmsdorf oder in Schönbrunn neben den barrierefreien Zustiegsmöglichkeiten oftmals auch ausreichende Warteflächen bzw. weitere Elemente der Haltestellenausstattung (z. B. Fahrgastunterstände).

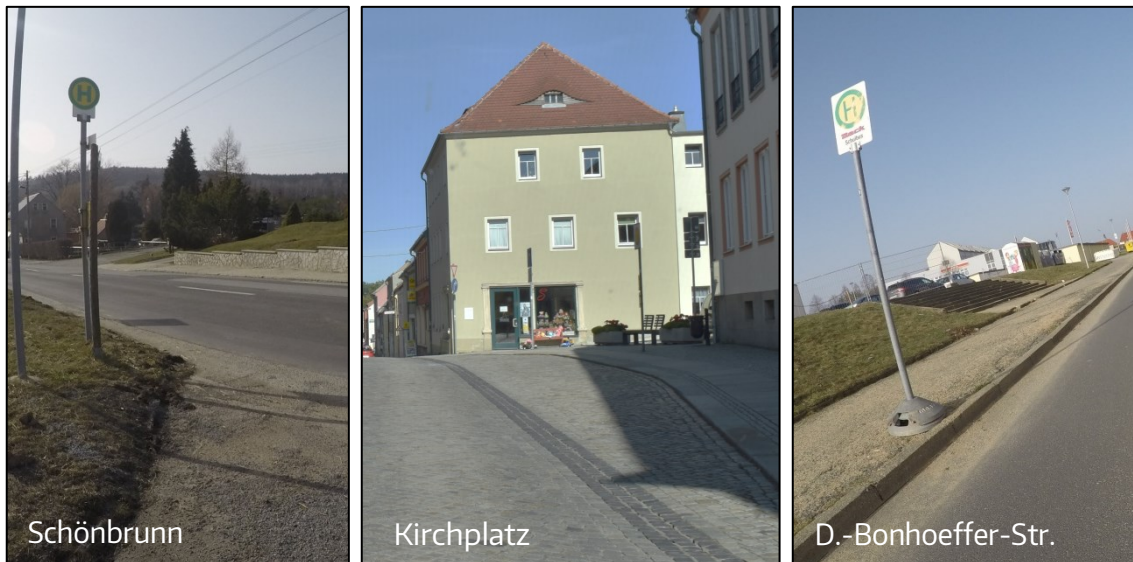


Abb. 24 Haltestellen mit Entwicklungspotenzialen

Auch hinsichtlich der Zu- und Abgangswege ist vielfach keine sichere und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen gewährleistet. Trampelpfade, wie z. B. vom Klengetweg zur Haltestelle Krankenhaus oder in Bischofswerda Süd verdeutlichen augenscheinlich den bestehenden Bedarf.

Eine weitere zentrale Problemstelle im Hinblick auf die Barrierefreiheit befindet sich am Bahnhof in Bischofswerda. Bisher ist der Bahnhofstunnel lediglich über Treppenanlagen angebunden. Damit sind die Bahnsteige 2 und 3 für verschiedene Nutzergruppen nicht bzw. für andere lediglich mit hohem Aufwand erreichbar. Allerdings befindet sich eine Installation von Aufzügen seitens der DB Station & Service in Planung und für das Dritte Quartal 2023 in Planung. Weitere Einschränkungen finden sich auf dem Bahnhofsvorplatz. Hier ist aufgrund der Bordsituation teilweise keine direkte Wegführung für Personen mit Mobilitätsbeschränkungen gegeben. Auch am Hp. Weickersdorf ist eine weitreichende Barrierefreiheit noch nicht hergestellt.

3.4 Radverkehr

3.4.1 Führung auf der Strecke

Die aktuell in Bischofswerda vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist in Anlage 6 zusammenfassend dargestellt. Qualitativ bestehen hierbei deutliche Unterschiede. Generell ist zu berücksichtigen, dass diese in unterschiedlichen Zeitenräumen entstanden bzw. erneuert und angepasst worden ist. Seitdem haben sich teilweise die Empfehlungen zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen sowie die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen grundlegend geändert. Die bestehenden Radverkehrsanlagen sind deshalb zum Teil nicht mehr zeitgemäß.

Radfahr- bzw. Schutzstreifen als fahrbahnahe Radverkehrsführungen sind derzeit im Stadtgebiet auf längeren Streckenabschnitten nicht vorhanden. Lediglich unmittelbar vor einzelnen Knotenpunkten werden kurze Schutzstreifen-Abschnitte zur Überführung des Radverkehrs in den Mischverkehr auf der Fahrbahn verwendet (siehe hierzu auch Kapitel 3.4.2).

Entsprechend wird der Radverkehr zumeist im Seitenraum auf getrennten Geh- / Radwegen bzw. gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Abgesehen von einzelnen Ausnahmen handelt es sich dabei um benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen. Während im Außerortsbereich die Benutzungspflicht den Regelfall darstellt, ist innerorts eine Benutzungspflicht nur dann gerechtfertigt, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht. Maßgebend sind hierbei insbesondere die Verkehrsaufkommen sowie die zulässigen Geschwindigkeiten. Eine Benutzungspflicht ist in der Regel dann geboten, wenn gemäß den Vorgaben in den ERA eine Separation des Radverkehrs empfohlen wird (rot markierter Bereich in Abb. 31 auf Seite 47).

Grundsätzlich ist festzustellen, dass eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum anlagenspezifisch vor allem dann problematisch ist, wenn starke Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr bzw. eine Vielzahl von Ein- und Ausfahrten existieren. Ein weiteres Problem bilden Fehlnutzungen entgegen der zulässigen Fahrtrichtung (Fahren auf der „linken Seite“).

Für die bestehenden benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Zuge der S 111 im Bereich des nördlichen Altstadtringes (siehe Abb. 25 links und Mitte) sowie in der Bautzner Straße sind verschiedene Probleme und Konflikte festzustellen. Die Anlagen sind teilweise zu schmal und weisen Engstellen bzw. Behinderungen durch Einbauten auf. Zudem bestehen Defizite im Bereich der Knotenpunkte, Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten (siehe Kap. 3.4.2).



Abb. 25 benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet

Auch im Verlauf des Schmöllner Weges (K7260) (siehe Abb. 26, links) sind die Flächen im Seitenraum für eine gemeinsame Nutzung für den Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend. Dennoch existiert hier einseitig eine Benutzungspflicht für beide Fahrrichtungen. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass innerorts entsprechend der Novellierung der Straßenverkehrsordnung 2017 Zweirichtungsradwege nur noch im begründeten Ausnahmefall zur Anwendung kommen sollen. Auch hinsichtlich der besonderen Gefahrenlage erscheint angesichts der aktuellen Verkehrsaufkommen eine Nutzungspflicht hier nicht gerechtfertigt. Die anderen Abschnitte mit benutzungspflichtigen Zweirichtungsradwegen betreffen im wesentlichen Außerortsabschnitte. Hier ist vor allem eine verkehrssichere Gestaltung der Verknüpfungspunkte im Ortseingangsbereich wichtig. Akuter Handlungsbedarf besteht hierbei in der Dresdener Straße am südwestlichen Ortseingang. Hier ist bisher keine Querungshilfe zur Überführung des stadteinwärtigen Radverkehrs in den Richtungsverkehr auf der Fahrbahn vorhanden.

Weitere benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Seitenraum finden sich abseits des klassifizierten Straßennetzes z. B. in der Neustädter (siehe Abb. 25, rechts), der Belmsdorfer Straße sowie in der Bergstraße (siehe Abb. 26). Diese Anlagen sind teilweise erheblich zu schmal. Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht ist aufgrund der deutlich geringeren Kfz-Verkehrsaufkommen fraglich. Neben den Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr besteht vor allem an den Ein- und Ausfahrten ein erhöhtes Konfliktpotenzial.

Am nördlichen Rand des Stadtgebietes sind in der Carl-Maria-von-Weber-Straße und entlang des Klengelweges eigenständige Radwege beschildert. Diese stehen im Widerspruch zu den jeweils parallel bestehenden Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs. Darüber hinaus bestehen in der Carl-Maria-von-Weber-Straße auch für den Radverkehr selbst verschiedene weitere Probleme. Diese betreffen eine unzureichende Fahrbahnanbindung, Nutzungsüberlagerungen mit Parkenden bzw. ein- und ausbiegenden Fahrzeugen sowie schlechte Sichtbedingungen.

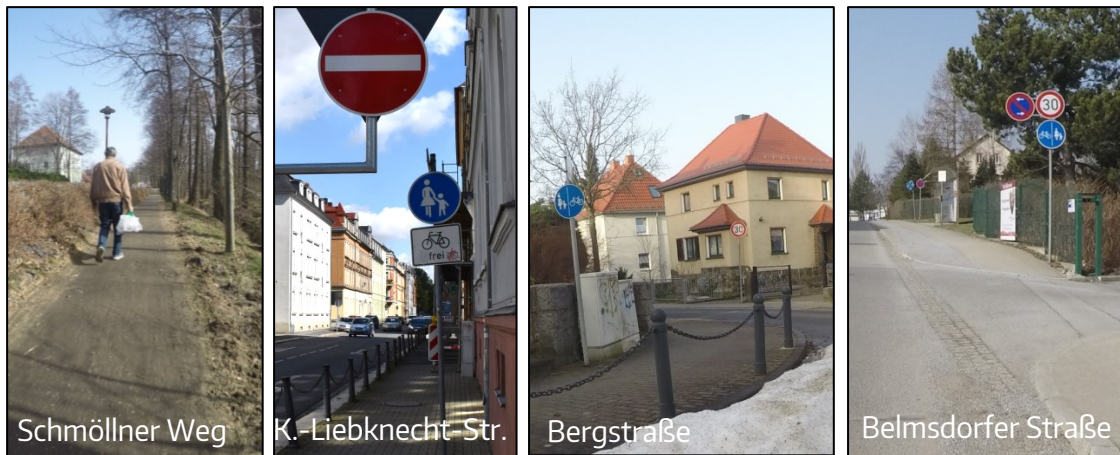


Abb. 26 weitere Radverkehrsanlagen im Bestand

Neben den benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist in verschiedenen Bereichen der Gehweg zur Nutzung für den Radverkehr freigegeben. Dies ist zum Beispiel im nordöstlichen Teil der Bautzner Straße (S 111) der Fall. Damit wird zwar den unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Nutzergruppen im Radverkehr entsprochen. Allerdings sind auch für die freigegebenen Gehwege häufig ähnliche Konfliktpotenziale, wie für die benutzungspflichtigen Radverkehrsangebote im Seitenraum zu verzeichnen (Probleme mit abbiegenden Kfz sowie dem Fußverkehr). Diese werden lediglich dadurch abgeschwächt, dass schnellere Radfahrer zumeist die Fahrbahn nutzen und damit lediglich etwas langsameren Nutzer im Seitenbereich verbleiben. Allerdings darf gemäß Straßenverkehrsordnung bei dieser Regelung der Gehweg vom Radverkehr lediglich mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Dies ist im Sinne der Radverkehrsförderung nicht optimal.

In der Karl-Liebknecht-Straße sowie in der Kirchstraße wurde die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr genutzt, um eine gegenläufige Befahrbarkeit der Einbahnstraße gewährleisten zu können. Angesichts der schmalen Seitenräume, der Vielzahl von Hauseingängen sowie des unmittelbar angrenzenden Parkstreifens ergeben sich hieraus in der Karl-Liebknecht-Straße (siehe Abb. 26) verschiedene Konflikte. Zudem sind die Zufahrtmöglichkeiten im Bereich des Knotenpunktes an der Polizei nur unzureichend geregelt.

Teilweise stehen dem Radverkehr in Bischofswerda auch zusätzliche Wegeverbindungen abseits des regulären Straßennetzes zur Verfügung. Diese dienen insbesondere dem touristischen und Freizeitradverkehr werden aber teilweise auch als wichtige innerstädtische Querverbindungen genutzt.

Hierbei handelt es sich zumeist wie beispielsweise beim Rammenauer Steg um landwirtschaftliche Wege bzw. kleinteilige Wegeverbindungen, welche gemeinsam mit dem Fußverkehr genutzt werden. Eine wichtige innerstädtische Verbindung bildet der Schwarze Weg.

3.4.2 Führung an Knotenpunkten

Noch wichtiger als auf der freien Strecke ist eine Führung des Radverkehrs im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten. Hier bestehen die höchsten Konfliktpotenziale. Bei Führungen im Seitenbereich bedarf es einer frühzeitigen Überführung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau bzw. einer klar erkennbaren Gestaltung des Vorranges an untergeordneten Einmündungen bzw. Ein- und Ausfahrten.

Vereinzelt sind im Bestand bereits Furtmarkierungen für den geradeausfahrenden Radverkehr, teilweise mit Roteinfärbung vorzufinden. An der Einmündung Bautzner Straße / Lindenstraße wird diese Furt allerdings abgesetzt über den Einmündungsbereich geführt (siehe Abb. 27 rechts). Optimale Sichtbedingungen können damit nicht gewährleistet werden. An der Einmündung S 111 / Kamenzer Straße ergeben sich durch die weitläufigen Einmündungsbreiten verschiedene Nutzungskonflikte (Siehe Abb. 27 links). Neben hohen Abbiegegeschwindigkeiten beim Kfz-Verkehr wird die Furt häufig von wartenden Kfz blockiert. Dies führt teilweise gleichzeitig dazu, dass Fußgänger im Bereich der Radfurt queren.



Abb. 27 Furtmarkierungen im Knotenpunktbereich

Insgesamt bestehen im Stadtgebiet hinsichtlich der Radverkehrsführung an den Knotenpunkten noch deutliche Verbesserungspotenziale. Die abknickenden Vorfahrtstraßen im Zuge der S 111 (siehe Abb. 28) stellen dabei erhebliche Gefahrenstellen dar. Prinzipiell ist es sinnvoll den Radverkehrs im Vorfeld des Knotenpunktes aus dem Seitenraum ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu überführen. Am Knoten Bautzner Straße / Töpferberg erfolgt der Wechsel auf die Fahrbahn jedoch erst kurz vor der Kurve ohne einen ausreichenden Verflechtungsbereich (siehe Abb. 28 Mitte). Insbesondere in Bezug auf den Schwerverkehr ergeben sich daraus wesentliche Konfliktpotenziale. Im Bereich des Knotenpunktes Dresdener Straße / Lutherstraße erfolgt die Überführung zwar rechtzeitig vor dem Knotenpunkt, die Gestaltung der Verflechtungsstrecke ist jedoch auch hier nicht optimal (siehe Abb. 28 links).



Abb. 28 kritische Radführungen im Bereich der abknickenden Vorfahrtsstraßen der S 111

Vielfach existiert im Verlauf der bestehenden Radinfrastruktur in Bischofswerda keine ausreichenden Markierungen für den querenden Radverkehr. Hinzu kommen teilweise Hindernisse, wie Ketten, Grünflächen bzw. Hecken. Direkte und umwegfreie Fahrtmöglichkeiten im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs können so nicht gewährleistet werden. So existiert beispielsweise Am Lutherpark im Bereich der Einmündung Lutherstraße keine Radfurt (siehe Abb. 28 rechts). Auch im Bereich von Ein- und Ausfahrten fehlt es häufig an Furtmarkierung, wie z. B. entlang der Belmsdorfer Straße.

3.4.3 Radroutennetz (Zielnetz Radverkehr)

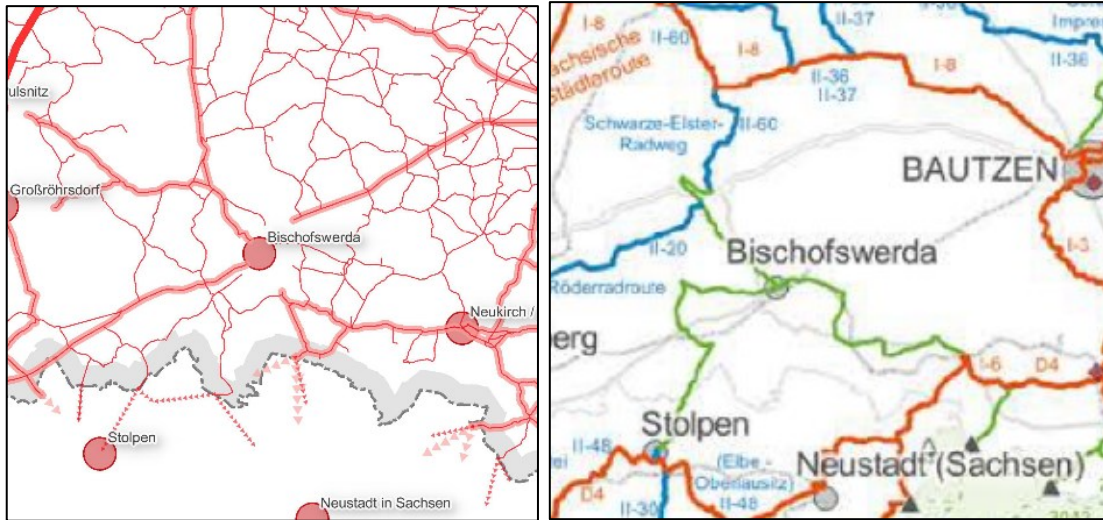
Grundsätzlich stehen dem Radverkehr alle unbeschränkt nutzbaren öffentlich gewidmeten Wege und Straßen zur Verfügung. Entsprechend sind die Belange des Radverkehrs flächendeckend zu berücksichtigen. Allerdings ergeben sich auf Basis der strukturellen Rahmenbedingungen für verschiedene Netzelemente Bündelungseffekte im Radverkehr, welche eine besondere Qualität des infrastrukturellen Angebotes bedingen. Diese Vorrangrouten werden im Radverkehrsnetz zusammengefasst.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA (FGSV, 2010) erfolgt die Netzplanung für den Radverkehr unter Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinien für die Integrierte Netzplanung, RIN (FGSV, 2008). Im Sinne einer Angebotsplanung bilden dabei die Verbindungen zwischen Zentralen Orten sowie den vorhandenen und zukünftigen innerörtlichen Quellen und Zielen die Basis.

In der Radverkehrskonzeption für den Landkreis Bautzen wurde bereits 2015 ein Radverkehrsnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr in Form eines Zielnetzes entwickelt (siehe Abb. 29, links). Dabei wurden Verbindungen außerhalb bebauter Gebiete in der Gemarkung Bischofswerda in die Netzkategorien „Verbindungen Grundzentren“ (RIN AR III) sowie „Verbindungen zwischen Ortschaften“ (RIN AR IV) eingestuft.

In der Fortschreibung des SachsenNetz Rad 2019 (siehe Abb. 29, rechts) werden aus drei Himmelsrichtungen touristische Routen der Kategorie „sonstige Strecke im SachsenNetz Rad“ an das Stadtgebiet herangeführt. Damit besteht in Richtung Norden die Anbindung an die regionalen Hauptrouten (SNR II), die „Röderradroute“ (II-

20) sowie den „Schwarze Elster Radweg“ (II-60). In Neukirch/Lausitz sowie in Stolpen erfolgt der Anschluss an den Fernradweg (SNR I/ D4).



Ausschnitt Radverkehrsnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr des Lk Bautzen (ISUP GmbH, 2015)

Ausschnitt SachsenNetz Rad 2019 des Freistaates Sachsen (Freistaat Sachsen, 2019)

Abb. 29 bestehende überregionale Radverkehrsnetze

Im städtischen Zielnetz werden diese „von Außen“ kommenden Verbindungen priorisiert als durchgängige Hauptroute weitergeführt.

Darüber hinaus bestehen im Stadtgebiet weitere Nutzungsanforderungen für den zielorientierten Alltagsradverkehr. Hierbei sind direkte und widerstandsarme durchgängige Verbindungen zwischen den innerstädtischen Quellen und Zielen zu priorisieren. Mit dem Wunschliniennetz in Anlage 7 werden die potenziellen Verbindungen zwischen den Quellen (Wohnen) und den vielfältigen Zielen (Arbeiten, Bildung, Einkaufen) schematisch als Luftlinien dargestellt. Bei der Umlegung auf das Straßennetz entsteht das innerstädtische Zielnetz, welches in Haupt-, Neben- und Ergänzungsrouten gegliedert ist (siehe Abb. 30). Eine gesamtstädtische Darstellung einschließlich der Ortsteile befindet sich Anlage 8.

Die Hauptrouten bilden die Verlängerung der überregionalen Radrouten bis ins Zentrum (RIN IR/AR III) und erfüllen dabei gesamtstädtische Verbindungsfunktion. Nebenrouten verteilen den Radverkehr auf Stadtteilebene (RIN IR/AR IV). Die dritte Ebene, das Ergänzungsnetz (IR V) dienen der Vernetzung zwischen den Haupt- und Nebenrouten bzw. bietet kleinteilige Alternativverbindungen. Unterhalb des ausgewiesenen Radroutennetzes dient das Nachbarschaftsnetz der flächenhaften Feinerschließung bzw. zur Sicherung der Erreichbarkeit der Grundstücke. Entsprechend gehören diesem alle angebauten Straßen sowie das gesamte vom Radverkehr befahrbare Wegenetz an. Eine gesonderte Ausweisung erfolgt nicht. Radverkehrsanlagen sind hier in der Regel ebenfalls nicht erforderlich.

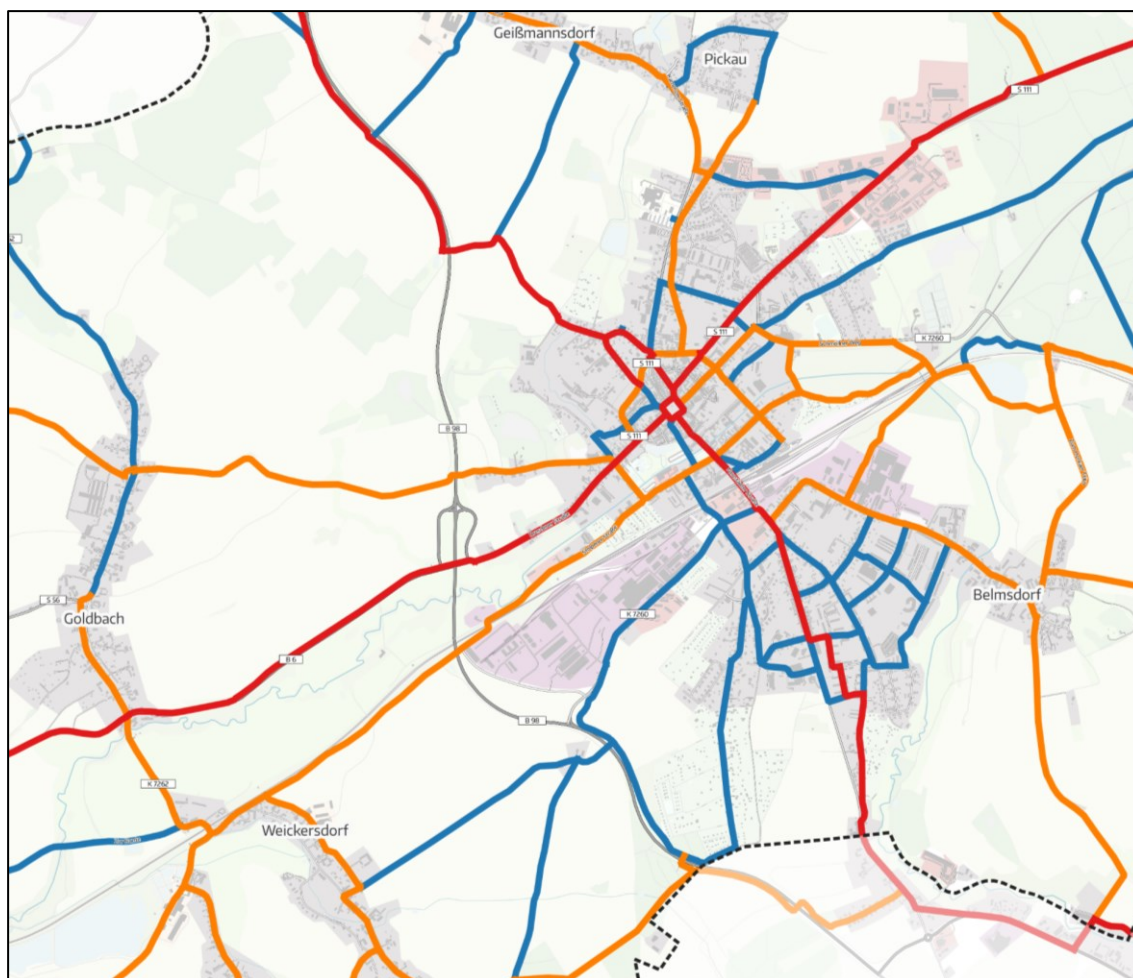


Abb. 30 Zielnetz Radverkehr für das zentrale Stadtgebiet Bischofswerda

Kartengrundlage: eigene Darstellung basierend auf © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/>

Abgeleitet aus der Bedeutung für den Kfz-Verkehr ist grundsätzlich davon auszugehen, dass alle innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen auch für den Radverkehr von hoher Bedeutung sind. Daher sind diese zumeist ein wichtiger Bestandteil des Haupt- und Nebenroutennetzes.

3.4.4 Angebots- und Netzlücken

Die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen leitet sich gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) aus den Kfz-Verkehrsaufkommen und dem Geschwindigkeitsniveau ab (siehe hierzu auch Kapitel 3.1.5).

In Abb. 31 sind die Regeleinsatzbereiche für die einzelnen Führungsprinzipien dargestellt. Zwischen diesen bestehen keine harten Grenzen, sondern ein fließender Übergang. Das Nomogramm dient der Vorauswahl. Anschließend ist die Realisierbarkeit des Führungsprinzips im Rahmen eines Vergleiches der geeigneten Führungsformen zu prüfen. In begründeten Fällen (starke Steigung, starker / schwacher Schwerverkehr, große Fahrbahnbreiten, unübersichtliche Linienführung) kann von den Entscheidungskriterien auch abgewichen werden.

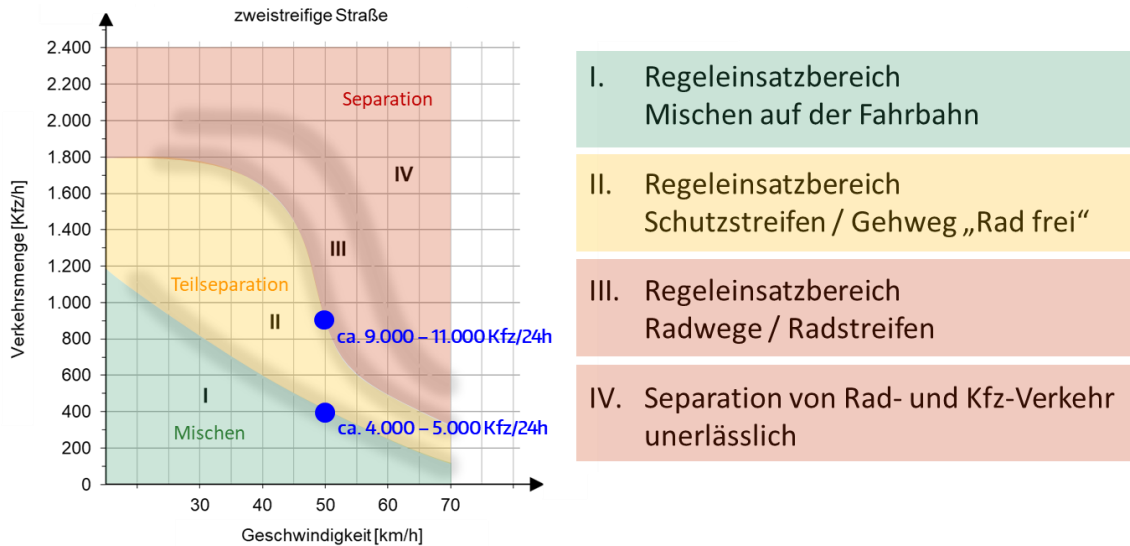


Abb. 31 Regeleinsatzbereiche von Radverkehrsanlagen gemäß ERA

Datenquelle: (FGSV, 2010)

Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr ist innerorts gemäß ERA (FGSV, 2010) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 400 Fahrzeugen pro Stunde (entspricht ca. 4.000 – 5.000 Kfz/24 h) als verträglich einzuschätzen. Bei höheren Verkehrsmengen wird eine Teilseparation, bei deutlich höheren Verkehrsmengen eine Separation des Radverkehrs (über ca. 9.000. - 11.000 Kfz/24h) empfohlen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erweitert sich der Anwendungsbereich für den Mischverkehr bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 800 Fahrzeugen pro Stunde.

Wie anhand der Darstellung des Radverkehrsanlagenbestandes in Anlage 6 deutlich wird, bestehen in Bischofswerda wesentliche Lücken im Radverkehrsangebot. Aktuell existiert kein zusammenhängendes und engmaschiges Radverkehrsnetz. Durchgehend sichere Radverkehrsverbindungen zwischen allen wichtigen Quellen und Zielen existieren nicht. Das bestehende Radverkehrssystem ist lückenhaft.

Werden die empfohlenen Einsatzkriterien gemäß ERA (FGSV 2010) auf das Zielnetz Radverkehr übertragen, zeigen sich vor allem entlang der Haupttradrouten im klassifizierten Hauptstraßennetz mit hohen Verkehrsaufkommen Lücken im Radverkehrsangebot. Auch auf wichtigen Achsen, wie im Verlauf der S 111 fehlen abschnittsweise Radverkehrsanlagen. In der Dresdner Straße betrifft dies beispielsweise den Teilabschnitt zwischen dem westlichen Ortseingang und dem Abzweig Am Lutherpark. Östlich weiterführend ist bis zur Kamener Straße trotz Verkehrsaufkommen von ca. 10.000 Kfz/24h lediglich in einer Fahrtrichtung eine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden. In Fahrtrichtung Osten besteht hier eine Angebotslücke.

Auch im Zuge der Haupttradroute entlang der Neustädter Straße fehlen sichere Radverkehrsanlagen. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt zwischen Bergstraße und Stolpener Straße. Dieser fungiert verkehrsträgerübergreifend als Hauptverbindung

zwischen den südlichen Stadtgebieten und der Altstadt. Im Bereich der Bahnunterführung kommt es durch die Bündelungseffekte zu erheblichen Nutzungsüberlagerungen und Konflikten.

Darüber hinaus sind für folgende weitere Straßenabschnitte im Hauptstraßennetz Angebots- und Netzlücken zu verzeichnen:

- Stolpener Straße / Beethovenstraße zwischen Neustädter Straße (K 7260) und Dresdener Straße (S 111)
- Kamenzer Straße zwischen S 111 und Carl-Maria-von-Weber-Straße
- Schmöllner Weg (K 7260) zwischen Schulstraße und Friedhof
- Carl-Maria-von-Weber-Str. zwischen Kamenzer Str. und Bautzner Str. (S 111)

Darüber hinaus ergeben sich weitere Angebotslücken durch qualitativ unzureichende Radverkehrsanlagen sowie Probleme und Lücken im Bereich von Knotenpunkten (siehe Kapitel 3.4.1 und 3.4.2).

Hinzu kommen verschiedene weitere kleinteilige Angebots- und Netzlücken. So sind bspw. Brücken über die Wesenitz entlang des Schwarzen Wegs sowie der parallelen Wegeverbindung Zum Wiesengrund nördlich der Bahntrasse aktuell für den Radverkehr nicht befahrbar bzw. dürfen nur schiebend genutzt werden. Auch ein Befahren der Haselmausbrücke ist aktuell nicht erlaubt. Zudem fehlt es einer ausgebauten Verbindung zwischen Haselmausbrücke und dem Gebiet Am Hunger / Waldweg / An der Eiche.

Punktuell bestehen zudem kleinteilige Gehwegverbindung welche im Bestand nicht für den Radverkehr freigegeben sind. Dies betrifft beispielsweise den Weg zwischen dem Gewerbegebiet Nord I und Zum Stadtwald, die Verbindung zwischen Gartenstraße und Stadtrandsiedlung sowie verschiedene Sackgassen wie z. B. die Hans-Volkmann-Straße. Durch die fehlende Radfreigabe entstehen vor allem an den Stadträndern erhebliche Umwege bzw. Fehlnutzungen.

3.4.5 Einbahnstraßen

Weitere Beschränkungen für den Radverkehr ergeben sich durch eine Vielzahl von Einbahnstraßen. Diese betreffen teilweise auch wichtige Verbindungen im Radverkehrsnetz, bspw. im Töpferberg oder in der Bahnhofstraße. Dadurch ergeben sich teilweise signifikante Umwege für den Radverkehr. Parallel ist zudem häufig ein Ausweichen auf die Gehwege festzustellen.

Bisher können lediglich drei Einbahnstraßen im Stadtgebiet durch den Radverkehr in Gegenrichtung befahren werden. In allen drei Fällen wird dies durch eine Nutzungsfreigabe des Gehweges entgegen der Einbahnstraßenrichtung gewährleistet. Entsprechende Regelungen existieren im Umfeld des Bahnhofes in der Karl-Liebknecht-Straße und in der Bischofstraße.

In der Kirchstraße ist der nördliche Seitenraum als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert und ermöglicht so das Fahren entgegen der Einbahnstraßenrichtung. Besonders mit Blick auf die hohen Fußverkehrsaufkommen durch den morgendlichen Schülerverkehr ist die gemeinsame Nutzung des Seitenraums jedoch als kritisch einzuschätzen. Zumal im Verlauf der Kirchstraße Potenziale für eine klassische Einbahnstraßenfreigabe existieren.



Abb. 32 Bedingungen für den Radverkehr in Einbahnstraßen

Freigegebene Einbahnstraße sollten generell den Regelfall darstellen und Durchfahrtsbeschränkungen nur dort existieren, wo es die Verkehrssicherheit zwingend gebietet. In Bischofswerda überwiegen Einbahnstraßenregelungen ohne Nutzungsfreigabe für die Gegenrichtung. Es bestehen daher deutliche Entwicklungspotenziale, welche jedoch jeweils einer Einzelfallprüfung bedürfen.

Hierbei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass mit der Einbahnfreigabe auch Synergieeffekte für den Fußverkehr entstehen. Bei Einbahnstraßen ohne Nutzungsfreigabe für die Gegenrichtung wird vom Radverkehr häufig der Gehweg befahren, was zu erhöhten Konfliktpotenzialen mit dem Fußverkehr führt.

3.4.6 Oberflächenbeschaffenheit

Die Oberflächenbeschaffenheit hat einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzungsqualität und den Fahrkomfort im Radverkehrsnetz. In der Bischofswerdaer Altstadt ist aus Gründen des Denkmalschutzes häufig Natursteinpflaster verbaut, welches für eine Einschränkung der Nutzungsqualität sorgt. Vor allem ältere Streckenabschnitte im nachgeordneten Nebenstraßennetz, die noch nicht saniert wurden, sind hierbei besonders problematisch. Dies betrifft beispielsweise die Birken-, Wall-, bzw. Brauhausgasse sowie vor allem aber die Alte Gasse. Hierüber verläuft auch eine touristische Radroute. Im Bereich der sanierten Abschnitte sind die Komforteinbußen deutlich geringer. Die verbleibenden Einschränkungen sind angesichts der städtebaulichen und gestalterischen Anforderungen in der historischen Altstadt hinzunehmen.

Auffälligkeiten bezüglich der Oberflächenbeschaffenheit bestehender Radverkehrsanlagen existieren u. a. in der Belmsdorfer Straße. Etliche Ein- und Ausfahrten sind

dabei durch kurze unbefestigte Abschnitte gekennzeichnet, die den Fahrkomfort einschränken. Darüber hinaus stellen auch die Oberflächendefizite im Verlauf des Schwarzen Wegs erhebliche Einschränkungen in Bezug auf den Fahrkomfort dar.



Abb. 33 Oberflächendefizite im Stadtgebiet

Ansonsten finden sich eher in den Randbereichen des Stadtgebietes temporäre unterschiedlich stark ausgeprägte Einschränkungen durch unbefestigte Wirtschaftswege bzw. Feldwege und Wegeverbindungen zwischen den Ortsteilen. Hierzu zählen beispielsweise der Rammenauer Steg parallel zu B 98, die Zugangswege zur Haselmausbrücke, der östliche Teil der Verlängerung Zum Wiesengrund sowie die Verbindung zwischen Stadtrandsiedlung und Maximilian-Kolbe-Straße. Im Ortsteil Weickersdorf ergeben sich durch die Pflasteroberflächen in der Weickersdorfer Straße nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern auch für den im Mischverkehr fahrenden Radverkehr spürbare Einschränkungen.

Auch im Nebenstraßennetz sind Probleme bezüglich der Oberflächenqualität für verschiedene Straßenabschnitte zu verzeichnen. Hier finden sich teilweise Pflasteroberflächen, so z. B. in der Dr.-Lange-Straße, Johann-Sebastian-Bach-Straße oder der Schulstraße. Aufgrund der groben Pflasteroberflächen wird in diesen Bereichen häufig zu Lasten des Fußverkehrs in die Seitenbereiche ausgewichen. Andernorts ergeben sich Einschränkungen durch unbefestigte Fahrbahnoberflächen sowie durch Löcher, Flickstellen und Unebenheiten.

3.4.7 Punktuelle Problemstellen

Poller, Umlaufsperrern und ähnliche Hindernisse stellen ein erhebliches Gefährdungspotenzial für den Radverkehr dar. Problematisch ist einerseits deren generelle Erkennbarkeit, insbesondere bei Dunkelheit. Nicht alle Poller oder Einbauten im Stadtgebiet verfügen über eine auffällige und retroreflektierende Farbgebung. Andererseits besteht bei unmittelbar hintereinander fahrenden Radfahrern, Radfahrgruppen sowie Radfahrern mit Anhänger ein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Nachfolgende Nutzer können das Hindernis erst zu spät erkennen. Zudem wird der Bewegungsspielraum deutlich eingeschränkt.



Abb. 34 Einbauten und Hindernisse

Deshalb sollten diese Elemente bei Radverkehrsanlagen in der Regel nicht zur Anwendung kommen. In Bischofswerda bestehen lediglich punktuelle Einschränkungen durch Poller. Insbesondere an vielgenutzten Durchgängen, wie bspw. am Ausgang vom Altmarkt in die Fleischergasse besteht entsprechender Handlungsbedarf. Vielmehr stellen Sperrketten nicht nur ein Hindernis im Verlauf bestehender Radverkehrsanlagen, wie z. B. entlang der Bautzner Straße dar. Sie führen auch zu Umwegen im Bereich von Querungsstellen, wie z. B. in der Bergstraße oder an der Kreuzung an der Polizei. Auch fehlende Bordabsenkungen stellen ein erhebliches Hindernis dar. Dies betrifft teilweise auch touristischer Routen, wie z. B. die Wegeverbindung am Schillerpark. Hier sind die Einschränkungen für Radfahrende mit Gepäck oder Anhängern nochmals größer.

3.4.8 Fahrradparken / Intermodale Verknüpfungen

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur und sind in allen wichtigen Quell- und Zielbereichen des Radverkehrs notwendig. Öffentliche bzw. private Radabstellanlagen sollten vor allem an Einzelhandelsstandorten, an öffentlichen und touristischen Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen, sowie an Bildungsstandorten ausreichend vorhanden sein und über eine ansprechende Qualität und Nutzerfreundlichkeit verfügen.



Abb. 35 gute Beispiele für Radabstellanlagen

Hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit städtischer Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum, an Schulen sowie am Bahnhof ist grundsätzlich eine gute Bestandssituation festzustellen. In der Regel handelt es sich wie in Abb. 35 dargestellt um

Anlehnbügel oder ähnliche Abstellrichtungen, die ein bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder ermöglichen. Am Bahnhof sowie am Goethegymnasium stehen sogar überdachte Anlagen zur Verfügung. Allerdings besteht quantitativ Optimierungsbedarf insbesondere auch im Bereich der Altstadt.



Abb. 36 negative Beispiele für Radabstellanlagen

Weitere wesentliche Verbesserungspotenziale bestehen an öffentlichen Einrichtungen, Einzelhandelseinrichtungen sowie innerhalb der Wohngebiete (siehe Abb. 36). Dort werden teilweise ebenfalls bereits im Bestand Abstellanlagen angeboten, allerdings reichen diese häufig nicht aus bzw. bestehen aus dem sogenannten „Felgenklemmer“.

3.4.9 Tourismus, Service und Wegweisung

Durch die Stadt Bischofswerda verlaufen fünf Themenrouten, deren innerstädtischer Verlauf in Abb. 38 dargestellt ist. Die touristischen Radrouten sind weitestgehend durchgehend beschildert. Grundsätzlich werden dabei alle Verbindungen eher abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt. Dennoch müssen teilweise kurze Abschnitte in Bereichen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen bspw. zwischen Rammenauer Weg und Friedhof bewältigt werden. Um unnötige Querungen der S 111 zu vermeiden, werden mitunter die Gehwege auf der falschen Seite mitbenutzt.

In der Altstadt werden die Touristen teilweise durch Gassen mit erheblichen Oberflächenschäden, wie bspw. durch die Alte Gasse geführt. Im Randbereich des Stadtgebietes bestehen ebenfalls verschiedene fahrbahnoberflächenbedingte Nutzungseinschränkungen aufgrund von unbefestigten Oberflächen. Dies ist beispielsweise im Verlauf des Schwarzer Weges, des Horkaer Weges oder Am Hunger der Fall.



Abb. 37 Bestandssituation für den touristischen Radverkehr

Für die Anbindung der sonstigen Routen an das überregionale SachsenNetz Rad bestehen derzeit Planungen zur Routenführung bzw. Beschilderung. Hierbei könnten sich durch eine begleitende Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung insbesondere im Kernstadtgebiet zukünftig zusätzliche Freiheitsgrade hinsichtlich einer direkteren Routenführungen in beiden Richtungen ergeben.

Wegbegleitende Informationsangebote, spezielle Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten oder andere Serviceangebote für Radtouristen existieren aktuell in Bischofswerda nicht. Rastmöglichkeiten werden lediglich punktuell, wie z. B. am Schwarzen Weg / Horkaer Weg angeboten.

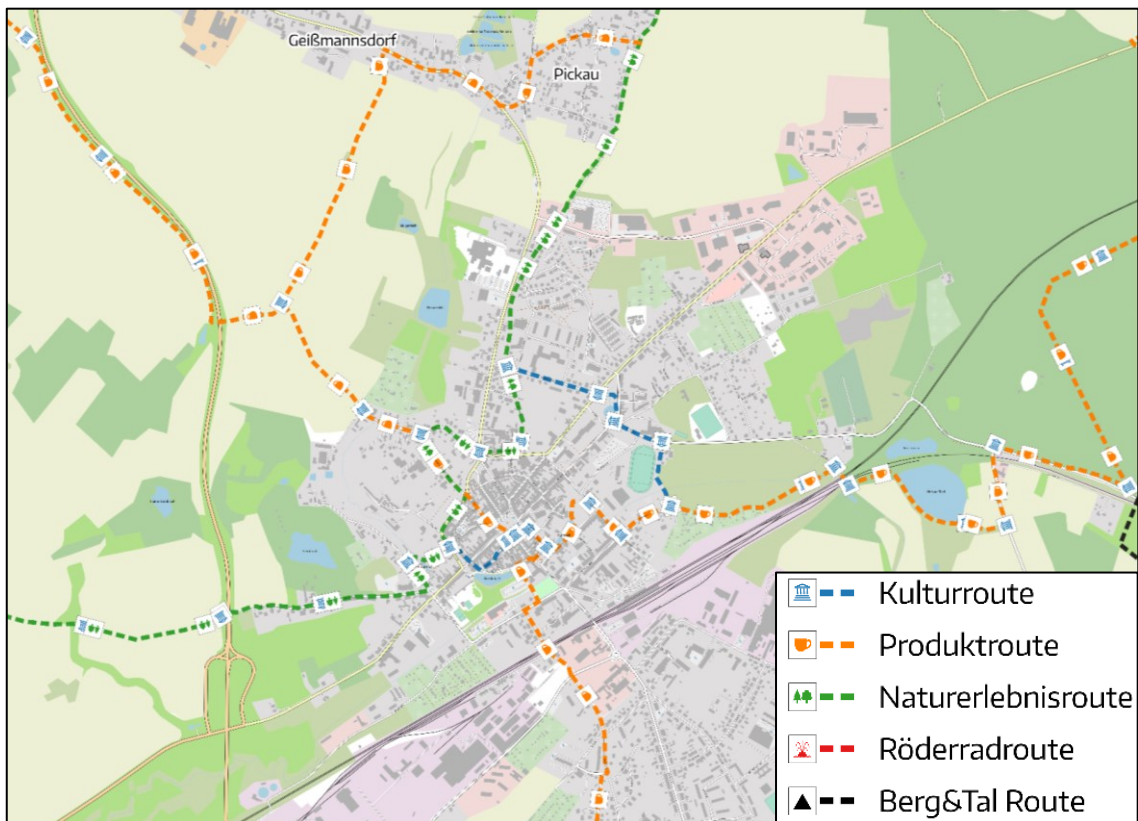


Abb. 38 innerstädtischer Verlauf der Themenradrouten

Insgesamt bestehen beim Ausbau der touristischen Angebote noch deutliche Entwicklungspotenziale in der Stadt Bischofswerda.

3.5 Fußverkehr

Bischofswerda bietet prinzipiell gute Voraussetzungen für den Fußverkehr. Wie in fast allen Städten in Deutschland ist die Fußverkehrsförderung als fester, strategischer Bestandteil der Verkehrsplanung in Bischofswerda jedoch noch nicht ausreichend verankert.

Der Fußverkehr gewinnt an Bedeutung. Sowohl in der fachplanerischen Welt, in Stadtentwicklung, Sozial- und Verkehrsplanung, als auch bei den Menschen selbst. Die Bevölkerung bewertet die Lebensqualität in Städten verstärkt nach Flächen zum Aufenthalt und zu Fuß gehen, vom Kind bis zur hoch betagten Generation. Ob eine Kommune Kinder- und Senioren-freundlich ist, ist in entscheidendem Maße davon abhängig, ob sie fußverkehrsfreundlich ist.

3.5.1 In der Altstadt zu Fuß

Für die zentrale Altstadt bilden die zu Fuß Gehenden eine der wichtigsten Nutzer- und Kundengruppe. Sie nutzen die vorhandenen Angebote und Dienstleistungen intensiver, da die Nutzung am wenigsten zielgerichtet und teilweise spontan aus dem Vorbeigehen heraus („Bummeln“ bzw. „Flanieren“) erfolgt. Zudem fungiert der Fußverkehr als Bindeglied zu den anderen Verkehrsmitteln. Urbanität, Aufenthalts- und Lebensqualität sind eng mit den Rahmenbedingungen für den Fußverkehr verknüpft. Die Nutzungsanforderungen für das Zufußgehen sowie die zugehörige Infrastruktur sind in der Altstadt entsprechend besonders hoch.

Ein gesonderter Vorrangbereich für den Fußverkehr existiert aktuell in der Bischofswerdaer Altstadt nicht. Das Straßennetz wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr genutzt. Teilweise ergeben sich daraus erhebliche Einschränkungen für zu Fuß Gehende. Deren Nutzungsanforderungen sind nicht in ausreichendem Maß berücksichtigt. Zentrales Problem bilden die vergleichsweise hohen Kfz-Verkehrsaufkommen mitten durch die „gute Stube“ der Stadt. Diese wirken sich einerseits negativ auf die Kommunikationsmöglichkeiten sowie Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität aus. Zum anderen werden die Bewegungsfreiheit der zu Fuß Gehenden sowie die flächenhaften Querungsmöglichkeiten durch die verkehrsbedingten Trennwirkungen eingeschränkt. Vor allem die Nutzung der zentralen Altstadt durch gebietsfremde Verkehre (z. B. Relation Bahnhofstraße / Kirchstraße) ist in Bezug auf den Fußverkehr kontraproduktiv.

Verstärkt werden die Probleme und Konflikte durch vielfach fehlende bzw. unzureichend breite Gehwege (siehe Abb. 39). Ein Begegnen im Seitenraum ist teilweise nicht möglich und die zu Fuß Gehenden müssen auf die Fahrbahn ausweichen. Im südlichen Teilabschnitt der Kamenzer Straße sowie in den Randbereichen des Marktes bestehen Probleme durch das Gehwegparken. Nutzer von Rollstühlen, Rollatoren

und Kinderwagen sind davon besonders betroffen. Bei diesen ergeben sich teilweise zusätzliche Behinderungen durch unzureichende Bordabsenkungen sowie Einbauten im Seitenbereich. Auch hinsichtlich der Linierung sowie Begeh- und Berollbarkeit bestehen Einschränkungen bei wichtigen Themen der Barrierefreiheit. Diese ist lediglich in Bereichen gewährleistet, welche in der jüngeren Vergangenheit saniert worden sind.

3.5.2 Gehwegverbindungen

Aber auch außerhalb der historisch geprägten Altstadt mit ihren schmalen Straßenräume ergeben sich im Stadtgebiet erheblichen Nutzungseinschränkungen durch zu schmale Gehwege. So ist beispielsweise die aktuell verfügbare Seitenraumbreite in der Süßmilchstraße zwischen Bahnunterführung und Stolpener Straße nicht ausreichend. Mitunter werden die Seitenbereiche auch durch die Mitbenutzung der Gehwege durch parkende Fahrzeuge in ihrer Nutzbarkeit beschränkt. Das Gehwegparken ist dabei teilweise offiziell beschildert, wie z. B. in der Bischofstraße, Karl-Lieb-knecht-Straße oder der August-König-Straße. Durch die Mitnutzung der Gehwege werden die Flächen für zu Fuß Gehende sowie zum Aufenthalt und Verweilen sowie zur Kommunikation deutlich eingeschränkt. Teilweise ist die verbleibende Restgehwegbreite so gering, dass parkende Pkw durch Kinderwagen und Rollstuhlfahrer gerade noch passiert werden können. Die gemäß den Empfehlungen für Fußgänger-verkehrsanlagen (EFA) erforderliche Mindestgehwegbreite von 2,30 m (bei unmittelbar angrenzenden Gebäuden 2,50 m) wird deutlich unterschritten. Ein Begegnen zweier Fußgänger ist kaum möglich.



Abb. 39 nicht ausreichend breite Gehweganlagen

Auch durch die gemeinsame Führung zusammen mit dem Radverkehr ergeben sich aufgrund der Geschwindigkeitsdifferenzen, den teilweise zu schmalen Seitenräumen und den angeordneten Benutzungspflichten Konfliktpotenziale. Insbesondere entlang des Schmöllner Weges besteht bezüglich der Mischnutzung bzw. Benutzungspflicht auf dem südlichen Gehweg erheblicher Handlungsbedarf. Auch im Verlauf der S 111 bestehen teilweise Nutzungsüberlagerungen zwischen Fuß- und Radverkehr.

Während im Anliegernetz nicht überall gesonderte Gehwege erforderlich sind, sollten entlang der Hauptverkehrs- und Erschließungsstraße durchgängig möglichst beidseitig Gehwege vorhanden sein. Lediglich in Bereichen, die durchgängig ausschließlich einseitig angebaut sind, kann auf einen Gehweg verzichtet werden.



Abb. 40 Gehweglücken im Stadtgebiet

Im Verlauf der S 111 ist diese Am Lutherpark im Teilabschnitt zwischen Wallgasse und Kamenzer Straße (Abzweig Altstadt) nicht der Fall. Dies führt zu Umwegen sowie zu erhöhten Konfliktpotenzialen. Auch in der Neustädter Straße zwischen Ringstraße und kleiner Gartenstraße besteht Angebotslücken im Hinblick auf die Fußinfrastruktur. Die Einschränkungen betreffen hierbei die Zu- und Abgangsmöglichkeiten der Haltestellen sowie die Erreichbarkeit des nahegelegenen Einzelhandelsstandortes. Die bestehenden unbefestigten Trampelpfade zeigen in beiden Bereichen deutlich die Nutzungsanforderungen im Fußgängerlängsverkehr.

3.5.3 Trennwirkungen und Querungsdefizite

Angesichts der hohen Verkehrsaufkommen sind im innerörtlichen Haupt- und Erschließungsstraßennetz abseits der definierten Querungsstellen weitgehend durchgängig linienhafte Trenn- und Barrierewirkungen zu verzeichnen. Regelmäßige sichere Querungsstellen sind nicht an allen wichtigen Verknüpfungspunkten vorhanden. Teilweise stehen über längere Strecken keine sicheren Querungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Einen Schwerpunktbereich bildet hierbei die S 111. Zum einen sind hier die mit Abstand höchsten Verkehrsaufkommen im Innerortsbereich zu verzeichnen. Zum anderen ergibt sich durch die Lage unmittelbar am Altstadtrand ein hoher Querungsbedarf. Punktuell helfen bereits Mittelinseln bzw. Lichtsignalanlagen beim Queren. Allerdings beträgt die Entfernung zwischen den Querungsstellen teilweise mehr als 300 m (siehe Abb. 41). Dies ist angesichts des flächenhaften Querungsbedarfes unmittelbar am Altstadtrand nicht ausreichend.

Mitunter sind auch an bereits bestehenden Querungshilfen fehlende Sichtbeziehungen bei Tempo 50 erkennbar. Dies betrifft bspw. die Mittelinsel im östlichen Arm des Knotenpunktes S 111 Kamenzer Straße / H.-Muntschick-Str.

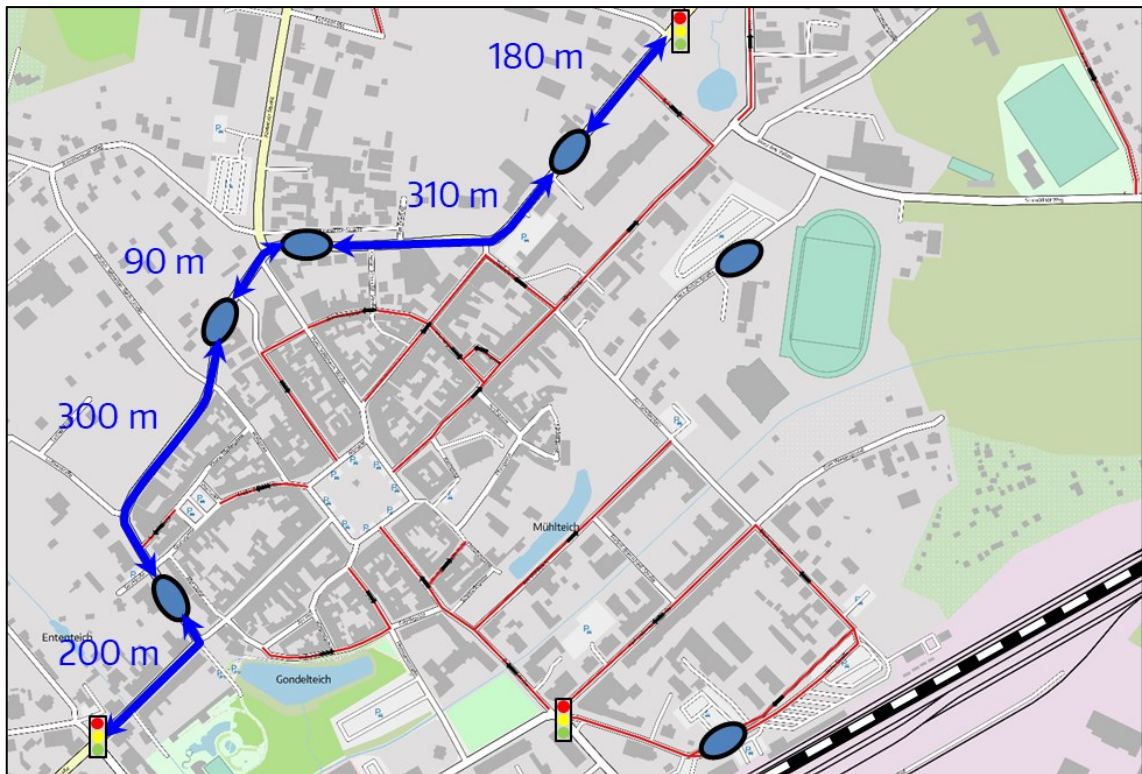


Abb. 41 Entfernung zur nächsten Querungshilfe im Zuge der innerstädtischen S 111

Kartengrundlage: eigene Darstellung basierend auf © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/>

An folgenden Punkten besteht erhöhter Handlungsbedarf hinsichtlich einer Verbesserung der Querungsmöglichkeiten:

- S 111 Dresdener Straße im westlichen Bereich der abknickenden Vorfahrtstraße
- S 111 Am Lutherpark zw. Lutherstraße und J.-Sebastian-Bach-Straße
- Knotenpunktbereich S 111 Hellmuth-Muntschick-Str. / Bautzner Straße / Töpferberg
- S 111 Bautzner Straße im Knotenpunktbereich Lindenstraße / Lessingstraße
- S 111 Bautzner Straße im Haltestellenbereich „Bautzner Straße“

Darüber hinaus bestehen auch im weiteren Haupt- und Erschließungsnetz Defizite in Bezug auf sichere Querungsmöglichkeit. Die Neustädter Straße ist vorwiegend von angrenzender Wohnbebauung geprägt. Daher besteht auch hier in verschiedenen Bereichen erhöhter Querungsbedarf. Gesicherte Querungsstellen existieren momentan nicht. In Höhe der Dr.-Lange-Str. spielt neben der Erreichbarkeit der Haltestelle „Neustädter Straße“ auch die kreuzende Wegebeziehung zwischen den Wohngebieten Hellmuth-Tischler-Straße / Siegfried-Hedusch-Straße und Ernst-Thälmann-Straße / Siedlerstraße eine Rolle. Diese spielt insbesondere auch als Schulweg von und zur Südschule von wichtiger Bedeutung. Im Rahmen der Fußverkehrszählungen (siehe Kapitel 3.1.2) hat sich gezeigt, dass in diesem Bereich einen erhöhten

Querungsbedarf von ca. 20 Fußgängern in der Spitzenstunde existiert. Dieser ist maßgeblich auf den Schülerverkehr zurückzuführen. Zwischen Ringstraße und kleiner Gartenstraße sind vor allem die grundlegenden Versorgungswege der Wohngebiete östlich der Neustädter Straße (Umfeld Ring-, Süd-, Gartenstraße) und der Einzelhandel westlich der Neustädter Straße von Relevanz. Auch hier existiert bisher keine sichere Querungsstelle u. a. für die Erreichbarkeit der Haltestelle „Bischofswerda Süd“.

Entlang der Kamenzer Straße nördlich der S 111 bis zum Ortsausgang befinden sich verschiedene wichtige Quellen und Zielen. Im südlichen Teilabschnitt ergibt sich durch die nahegelegenen Schulstandorte (Förderzentrum Bischofswerda "Schule am Lutherpark" und Goethe Gymnasium) ein erhöhter Querungsbedarf. In den Unfallkarten der vergangenen Jahre sind in diesem Bereich mehrere Überschreiten-Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Fußgängern vermerkt worden. Der nördliche Abschnitt der Kamenzer Straße ist vorwiegend durch den Austausch zwischen den östlich angrenzenden Wohngebieten und dem Einzelhandel auf der Westseite geprägt. Zudem befindet sich hier auch das Krankenhaus Bischofswerda. Auffällig ist dabei der hohe Querungsbedarf an den Übergangsstellen von bzw. zum parallel verlaufenden Klengelweg bzw. zur Haltestelle „Bischofswerda Krankenhaus“.



Abb. 42 fehlende Querungshilfe Carl-Maria-von-Weber-Str. (westl. Abschnitt)

Generell sind im Umfeld der Haltestellen im Stadtgebiet zumeist keine sichere Querungsstellen vorhanden. Erhöhter Querungsbedarf besteht beispielsweise im westlichen Abschnitt der Carl-Maria-von-Weber-Straße zwischen Kamenzer Straße und Kändlerstraße. Zusätzlich zur Haltestelle „Bischofswerda, Rewe“ befinden sich im Umfeld verschiedene Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen (Rewe, Ärztehaus, Apotheke, etc. siehe Abb. 42).

Auch die Erreichbarkeit der Grund- und Oberschule von der Bushaltestelle „Bischofswerda Kulturhaus“ ist aktuell als unzureichend einzuschätzen. Wie die Fußverkehrszählung (siehe Kapitel 3.1.2) gezeigt hat, besteht ein differenziertes Querungsbild im Umfeld des Doppelknotens Schulstraße / Kirchstraße / Lindenstraße / Schmöllner Weg. Insgesamt wurden in der Frühspitze 70 Fußgänger gezählt, die entweder die

Lindenstraße oder die Kirchstraße gequert haben. Gerade im Hinblick pulkartig auftretender Schülergruppen fehlen hier definierte sichere Querungsstellen.

Darüber hinaus bestehen für den Fußverkehr an vorfahrtgeregelten Knotenpunkt- und Einmündungsbereichen teilweise zusätzliche Einschränkungen aufgrund von großzügigen Abbiegeradien und breiten Einmündungs- bzw. Zufahrtsbereichen. Hohe (Abbiege-) Geschwindigkeiten, fehlende Erkennbarkeit und Begreifbarkeit sind die Folge.



Abb. 43 Unfallhäufungsstelle Süßmilchstraße / Drebnitzer Weg (jetzt: STOPP beschildert)

Mitunter befinden sich die für den Fußverkehr vorgesehenen Querungsstellen bzw. abgesenkten Bordsteine, sehr weit vom Einmündungsbereich sowie der eigentlichen Gehwegachse abgerückt. Damit wird die Erkennbarkeit der grundlegenden Bevorrechtigung des „geradeauslaufenden“ Fußverkehrs gegenüber abbiegenden Fahrzeugen eingeschränkt bzw. teilweise auch aufgelöst.



Abb. 44 Neustädter Straße / Bergstraße (Einbahnstraße)

Zusätzlich werden die direkten Laufwege teilweise durch Sperrketten unterbunden. Dies ist beispielsweise im Bereich des Abzweigs der Bergstraße von der Neustädter Straße der Fall. Im Kreuzungsbereich H.-Muntschick Straße / Bautzner Straße /

Töpferberg stellen hingegen wiederum die sehr fahrdynamisch ausgelegten Abbiegeradien ein erhöhtes Konfliktpotenzial für querende Fußgänger dar.

3.5.4 Kleinteilige Wegeverbindungen und Oberflächen

In Bischofswerda existieren eine Vielzahl kleiner Wege und Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen, die wesentlich zu einer kleinteiligen Vernetzung beitragen. Dadurch werden Umwege vermieden und das Zufußgehen für die Bewältigung alltäglicher Wege attraktiver gestaltet. Auch die Parkanlagen ermöglichen kleinteilige und ruhige Verbindungen abseits des Hauptstraßennetzes und dienen gleichzeitig als wichtigen innerstädtischen Aufenthalts- und Erholungsbereich.



Abb. 45 mangelhafte Wegeoberflächen

Mitunter bestehen allerdings erhebliche Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Qualität der Gehweg-Oberflächen. Dabei bestehen punktuelle Oberflächenschäden bspw. im Zuge der Ein- und Ausfahrten entlang Belmsdorfer Straße. Darüber hinaus sind wichtige kleinteilige Verbindungswege, wie z. B. zwischen den Wohngebieten der Stadtrandsiedlung und Maximilian-Kolbe-Straße oder zwischen Siedlerstraße und Belmsdorfer Straße betroffen.

4 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit ist ein wichtiger Indikator in Bezug auf die generellen verkehrlichen Rahmenbedingungen. Die Zahl der Verkehrstoten in Europa und Deutschland sinkt zwar. Von dem Ziel „Null Verkehrstote“ (Vision Zero), wie es vom Wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministeriums gefordert (Beckmann et al., 2010) und vor allem in Schweden engagiert umgesetzt wird, ist Deutschland noch einiges entfernt.

Eine reine Fokussierung auf die gemeldeten Unfälle (inkl. der getöteten Menschen) im Verkehr greift jedoch zu kurz. Es treten auch viele gefährliche Situationen und

Konflikte im Straßenraum auf, die nicht statistisch erfasst bzw. gemeldet werden. Im Folgenden werden deshalb die Unfallstatistik ausgewertet und Orte mit hohem Konfliktpotenzial analysiert.

4.1 Unfallauswertung

Grundlage der Unfallanalysen bilden die amtlichen Daten der elektronischen Unfalltypensteckkarte der Polizeidirektion Bautzen aus den Jahren 2015 bis 2020.

Da sich die Auswirkungen der Maßnahmen zur Einschränkung der Corona-Pandemie (Lockdown, Home-Office, etc.) mit Beginn des Frühjahrs 2020 auch auf das Mobilitätsverhalten der Menschen sowie die Unfallsituation ausgewirkt haben, beziehen sich die nachfolgenden statistischen Auswertungen überwiegend auf den „Vorher-Zeitraum“ zwischen 2015 bis 2019.

In entsprechenden 5-Jahres-Zeitraum haben sich im Stadtgebiet Bischofswerda insgesamt 1.578 Unfälle ereignet. Dies entspricht ca. 315 Unfälle pro Jahr. Beim überwiegenden Teil der Kollisionen war lediglich Sachschaden zu verzeichnen. Die Unfälle mit Personenschaden haben einen Anteil von durchschnittlich ca. 13 %. Bei etwa einem Drittel der Unfälle mit Personenschaden in Bischofswerda waren schwere Verletzungsfolgen zu verzeichnen. Im Zeitraum zwischen 2015 und 2019 ereigneten sich zwei Verkehrsunfälle mit Todesfolge.

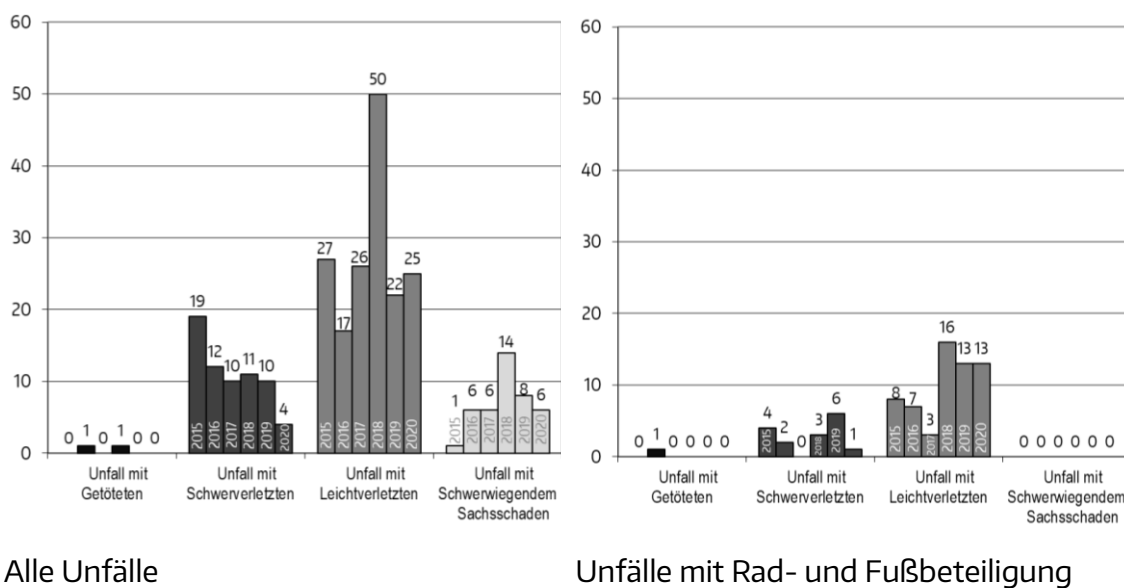


Abb. 46 Verkehrsunfälle nach Unfallkategorie (Unfallschwere) (2015 bis 2020)

Datenquelle: (Polizeidirektion Bautzen, 2020)

Besonderes Augenmerk ist auf den Anteil der Unfälle mit Personenschaden beim Fuß- und Radverkehr zu legen. Diese waren bei ca. 14 Unfällen mit Verletzungsfolge pro Jahr beteiligt. Bezogen auf alle Unfälle mit Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs haben die Unfälle mit Personenschaden einen besonders hohen Anteil von ca. 86 %. Einerseits ist das natürliche Verletzungsrisiko größer. Andererseits ergibt sich dieser

hohe Anteil auch aus den Meldegepflogenheiten. Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern ohne größere Folgen werden häufig nicht bei der Polizei gemeldet. Hier besteht eine hohe Dunkelziffer.

Hinsichtlich der Verteilung der Unfälle mit Personenschaden auf die einzelnen Unfalltypen (siehe Abb. 47) wird deutlich, dass neben den Unfällen an Knotenpunkten beim Abbiegen von der Hauptstraße (Abbiege-Unfall) sowie beim Zufahren aus der Nebenrichtung (Einbiegen-Kreuzen-Unfall) auch eine Vielzahl von Unfällen im Längsverkehr erfolgt. Hauptursachen sind hier zumeist zu geringe Abstände und nicht angepasste Geschwindigkeiten.

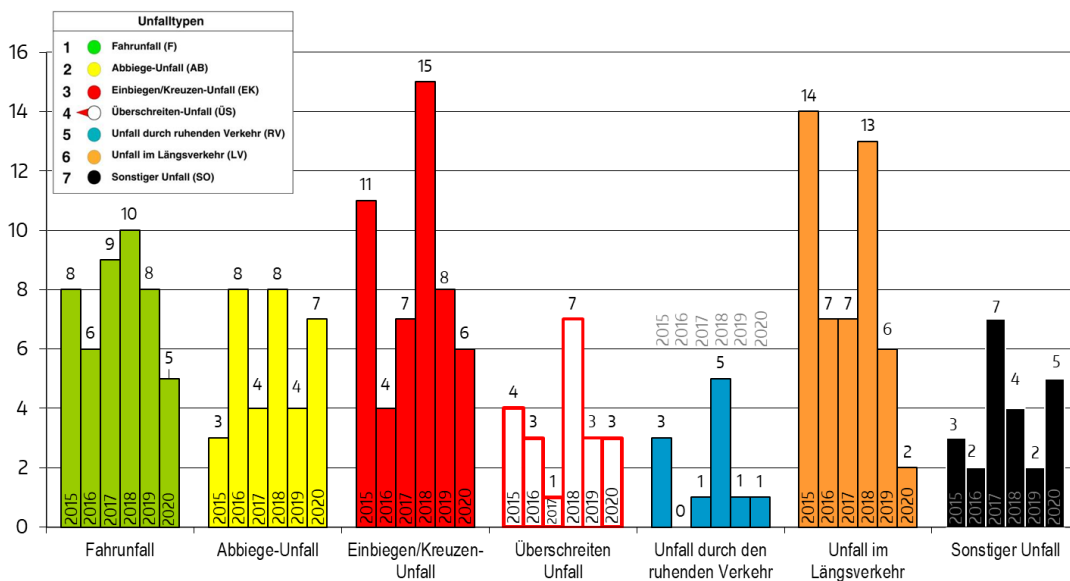


Abb. 47 Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen (2015 bis 2020)

Datenquelle: (Polizeidirektion Bautzen, 2020)

Beim Radverkehr sind hingegen am häufigsten Unfälle mit einbiegenden und kreuzenden Fahrzeugen (Typ 3) zu verzeichnen. Allein 37 % der Unfälle im Radverkehr sind diesem Unfalltyp zuzuordnen. Bei den Kollisionen mit Beteiligung des Fußverkehrs handelt es sich im Wesentlichen um Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn.

4.2 Orte mit hohem Konfliktpotenzial

Neben der statistischen Auswertung der Unfalldaten zeigt sich anhand der Unfallssteckkarte (siehe Abb. 48) eine Konzentration der Unfälle mit Personenschäden vor allem im Haupt- und Erschließungsstraßennetz. Dabei stehen aktuell folgende drei Unfallhäufungsstellen unter regelmäßiger Beobachtung durch die Unfallkommission:

- Drebnitzer Weg / Süßmilchstraße (hauptsächlich Einbiegen-Kreuzen-Unfälle nach Vorfahrtänderung im Zuge der Netzerweiterung Drebnitzer Weg bis zum Kreisverkehr, 2022 Erhöhung der Aufmerksamkeit durch STOPP-Beschilderung)

- Bautzner Straße (S 111) / Carl-Maria-von-Weber-Straße (vielfältige Unfalltypen, unklare Hauptursache)
- Bautzner Straße (S 111) westlich der Ortslage Kynitzsch (Unfälle im Längsverkehr sowie viele Wildunfälle, Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen)

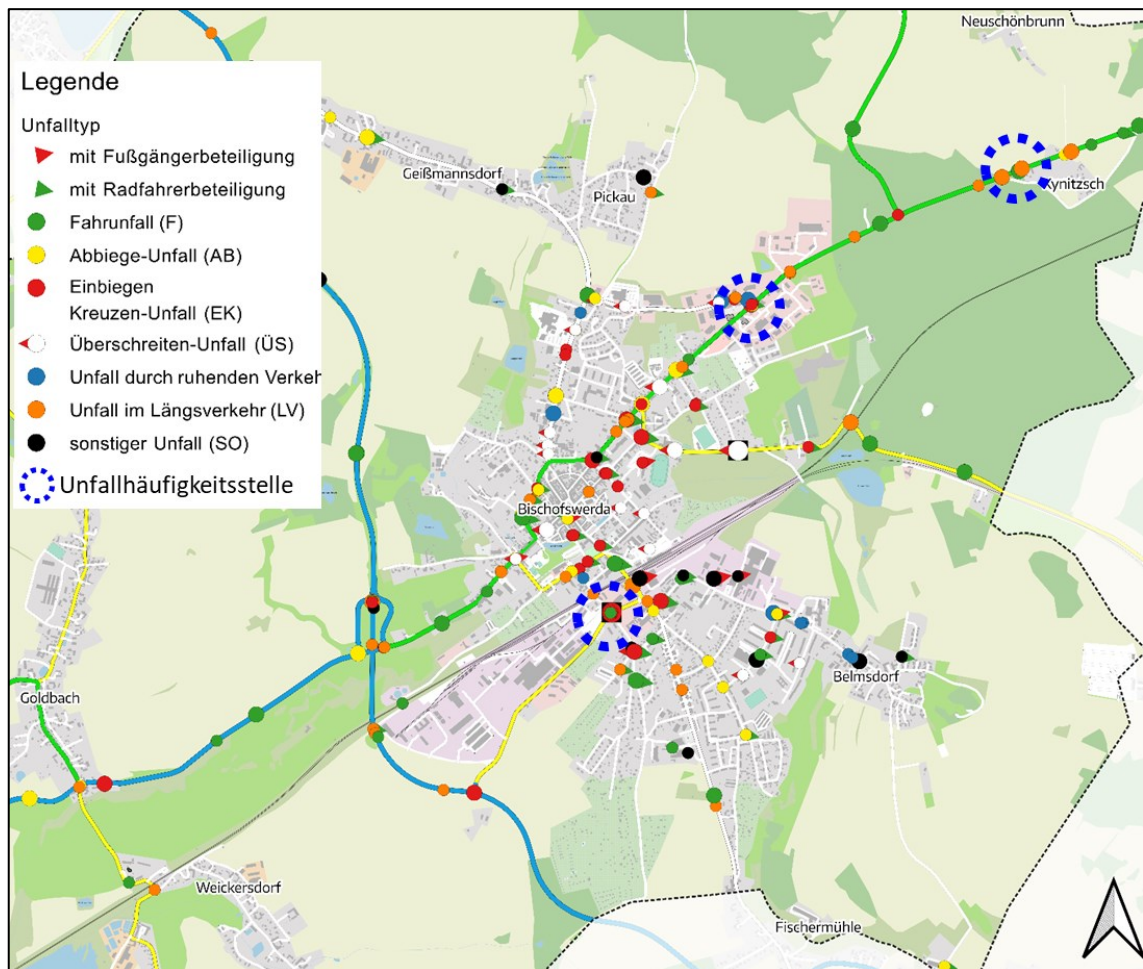


Abb. 48 Unfälle mit Personenschaden im Stadtgebiet Bischofswerda 2015 – 2019

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Datenquelle: (Polizeidirektion Bautzen, 2020)

Darüber hinaus sind im Zuge der Kamenzer Straße zwischen S 111 und Krankenhaus vermehrt Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung vom Typs Überschreiten zu verzeichnen. Im Nebenstraßennetz sind vor allem entlang der Ernst-Thälmann-Straße die Vielzahl unterschiedlicher Konflikte auffällig.

5 Beteiligungsformate

5.1 Lenkungskreis

Neben regelmäßigen internen Abstimmungen mit dem zuständigen Stadtplanungsamt gab es in einem prozessbegleitenden Lenkungskreis die Möglichkeit einer frühzeitigen Abstimmung:

09.09.2021 Analyse und Leitbilddiskussion

24.03.2022 Maßnahmendiskussion

Neben Vertretern aus den unterschiedlichen Fachbereichen der Stadtverwaltung und vom Landkreis wurden auch die Politik sowie weitere Interessenvertreter beispielsweise vom Behindertenverband Bischofswerda inklusiv im Rahmen der Lenkungsgruppen frühzeitig am Bearbeitungsprozess beteiligt.

5.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Auch die Bevölkerung sollte frühzeitig durch einen Bürger-Workshop in den Beteiligungsprozess zum Verkehrsentwicklungsplan mit einbezogen werden. Die geplante Öffentlichkeitsveranstaltung konnte aufgrund von Coronaschutzauflagen jedoch nicht durchgeführt werden. Als Alternative wurde stattdessen eine Online-Bürgerumfrage durchgeführt.

Ziel der Umfrage war es einerseits, Informationen zur Einschätzung der Bestandssituation zu sammeln. Auf der anderen Seite sollte über den Fragebogen eine Möglichkeit für Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge angeboten werden.

Generell ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Umfrage um keine repräsentative Befragung handelt. Vielmehr sollte damit vor allem eine frühzeitige Beteiligungsmöglichkeit am Bearbeitungsprozess angeboten werden. Im Zeitraum vom 14.12.2021 bis zum 13.02.2022 haben insgesamt 328 Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit genutzt sich über den Fragebogen an der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes zu beteiligen.

Mit Blick auf das Alter zeigt sich, dass Menschen zwischen 40 und 65 Jahren überproportional an der Umfrage teilgenommen haben (siehe Abb. 49). Die jüngeren und älteren Bevölkerungsschichten sind hingegen im Vergleich zur ihrem Anteil an der Bevölkerung unterrepräsentiert.

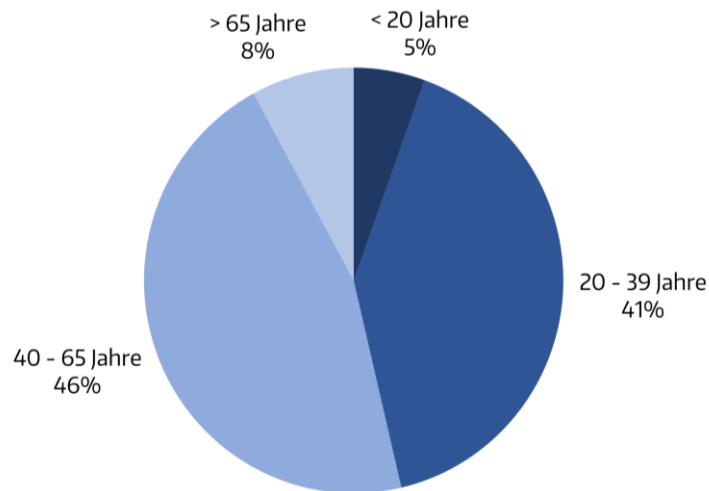


Abb. 49 Altersverteilung der Teilnehmenden

Bei den meisten Teilnehmenden handelt es sich um Bewohnerinnen und Bewohner aus Bischofswerda (74 %) (siehe Abb. 50). Alle weiteren Rückmeldungen verteilen sich auf die umliegenden Ortsteile Schönbrunn, Geißmannsdorf, Belmsdorf, Großdrebnitz und Goldbach mit Anteilen von je 4 bis 7 %.

Aus den Ortsteilen Weickersdorf und Kynitzsch haben sich zusammen lediglich 4 Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Aufgrund des zu geringen Stichprobenumfangs werden diese in der folgenden Auswertung nicht separat aufgelistet.

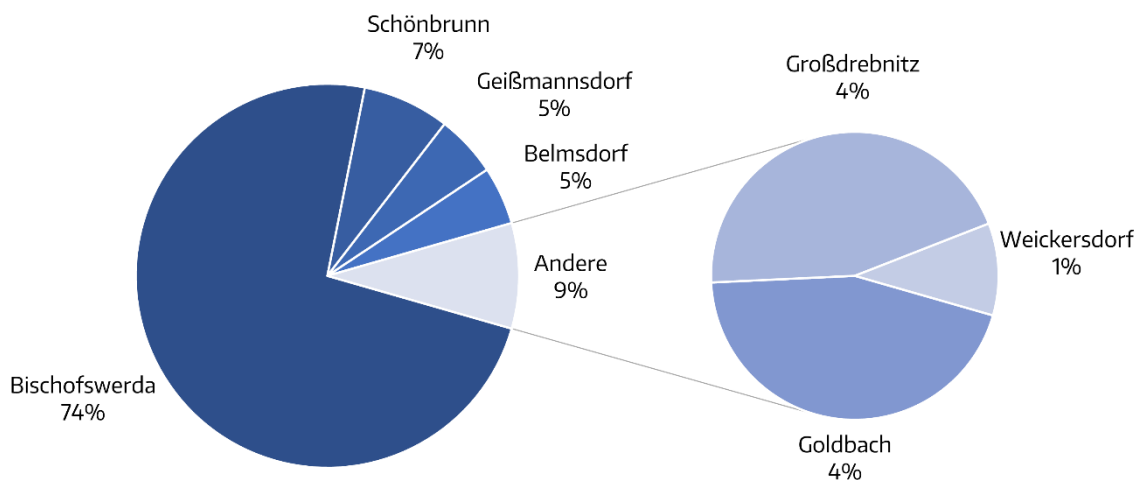


Abb. 50 Wohnort der Teilnehmenden

Im Rahmen der Bürgerbefragung wurden verschiedene Fragen hinsichtlich der Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner gestellt, wobei alle Nutzergruppen mit ihren spezifischen Anforderungen berücksichtigt wurden. Befragungsschwerpunkte bildeten dabei die Themen Parken, Einkaufen in der Innenstadt sowie die Barrierefreiheit und der Radverkehr.

Zunächst wurde abgefragt, welches das häufigste Verkehrsmittel ist, welches die Teilnehmenden innerhalb der Stadt nutzen (Abb. 51). Das Kfz wird von 43 % aller

Befragten als „Fahrer“ oder „Mitfahrer“ am häufigsten als Verkehrsmittel gewählt. Danach folgt mit 38 % der Weg zu Fuß.

Das Fahrrad wurde nur von 15 % der Teilnehmenden als Hauptverkehrsmittel genannt. Dabei lässt sich ein Zusammenhang zwischen der für den Radverkehr schlecht bewerteten Bestandssituation (siehe Abb. 53 Bewertung der Bestandssituation der verschiedenen Verkehrsmittel) und der daraus resultierenden geringen innerstädtischen Nutzung herstellen.

Am wenigsten wurden von den Teilnehmenden der Busverkehr als am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in der Stadt genannt. Dies betrifft sowohl den Stadt- als auch den Regionalbusverkehr.

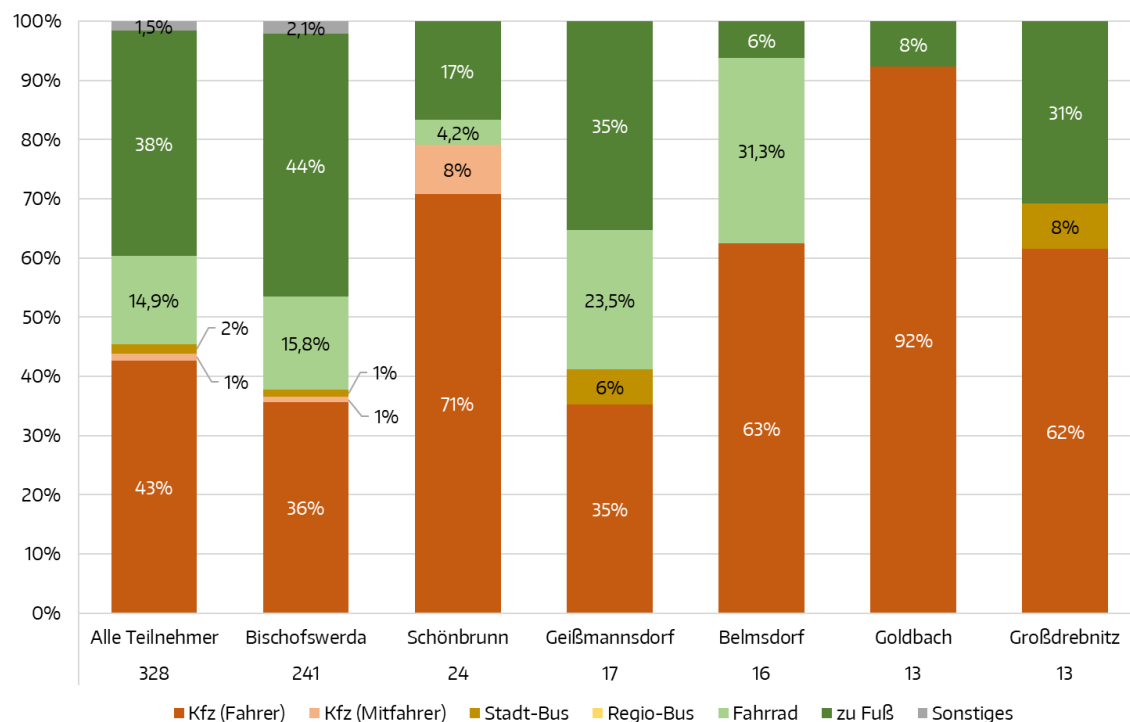


Abb. 51 Hauptverkehrsmittel innerhalb der Stadt

Anschließend wurde gefragt, welches das Hauptverkehrsmittel der Teilnehmenden von bzw. nach Bischofswerda ist (Abb. 13). Im Vergleich zum innerstädtischen Verkehr gibt es eine weitere Antwortmöglichkeit durch die Eisenbahn Anbindung, welche von knapp 8 % aller Teilnehmenden genannt wurde.

Das Kfz ist auch hier eindeutig das Hauptverkehrsmittel von bzw. nach Bischofswerda und hat im Vergleich zum innerstädtischen Verkehr seinen Wert mit 75 % fast verdoppelt. Der Stadtbus- und Fußverkehr sind hingegen erwartungsgemäß von untergeordneter Bedeutung.

Auch der Radverkehr weist mit 9 % einen geringeren Anteil als für die innerstädtischen Wege auf. Bei den Nennungen aus den Ortsteilen gaben allerdings 29 % der Teilnehmenden aus Geißmannsdorf an hauptsächlich das Fahrrad zu benutzen.

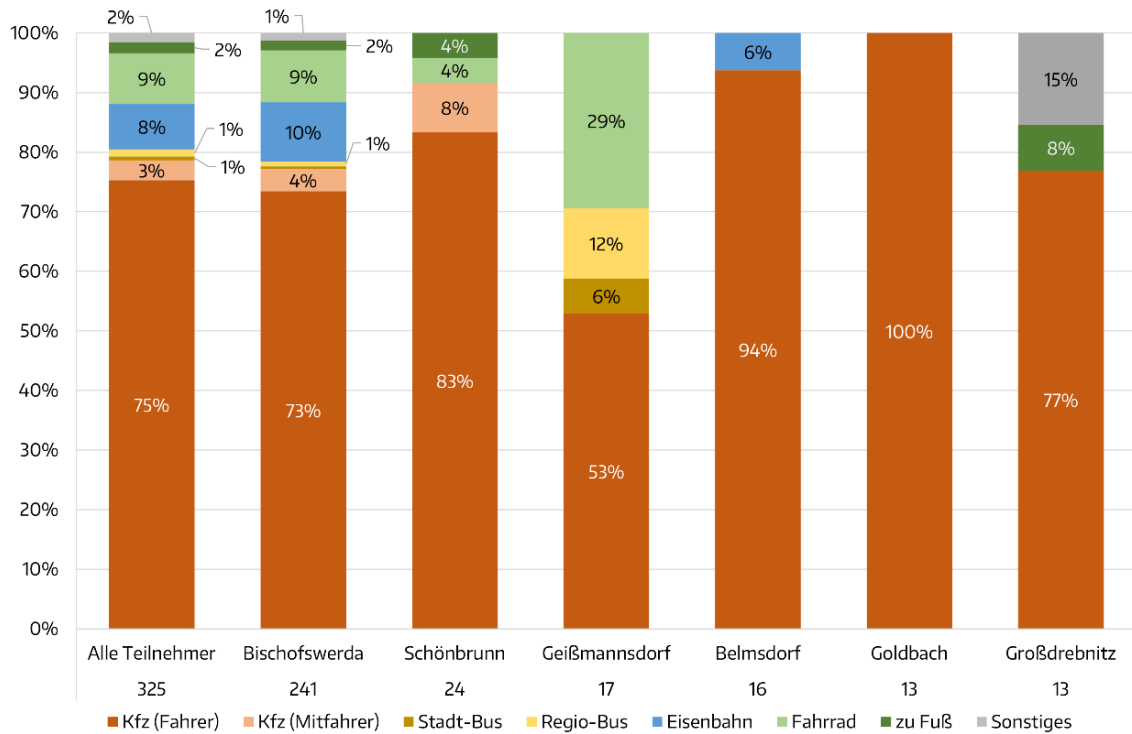


Abb. 52 Hauptverkehrsmittel von / nach Bischofswerda

Als nächstes sollten die Teilnehmenden die Bestandssituation der verschiedenen Verkehrsmittel zur Fortbewegung innerhalb Bischofswerdas bewerten (siehe Abb. 53). Insbesondere der Kfz-Verkehr wurde dabei von 88 % der Befragten mit „gut“ oder „eher gut“ sehr positiv bewertet. Auch der Fußverkehr hat bei 77 % der Antwortenden überwiegend positiv abgeschnitten.

Am schlechtesten wurde die Situation für den Radverkehr bewertet. Dort haben 65 % der Teilnehmenden mit „schlecht“ oder „eher schlecht“ geantwortet.

Auffällig ist die hohe Anzahl an Befragten von fast 40 %, die die Bestandssituation des Busverkehrs in der Stadt nicht bewerten können. Konkret auf den Weg in die Innenstadt bezogen sind es sogar 48 %. Demzufolge nutzt eine große Menge der Teilnehmenden den Busverkehr entweder gar nicht oder nur in sehr geringem Maße, so dass sie keine Beurteilung vornehmen können. Beim Schienenverkehr ist es ähnlich, wo ein Viertel die Bestandssituation nicht bewerten kann.

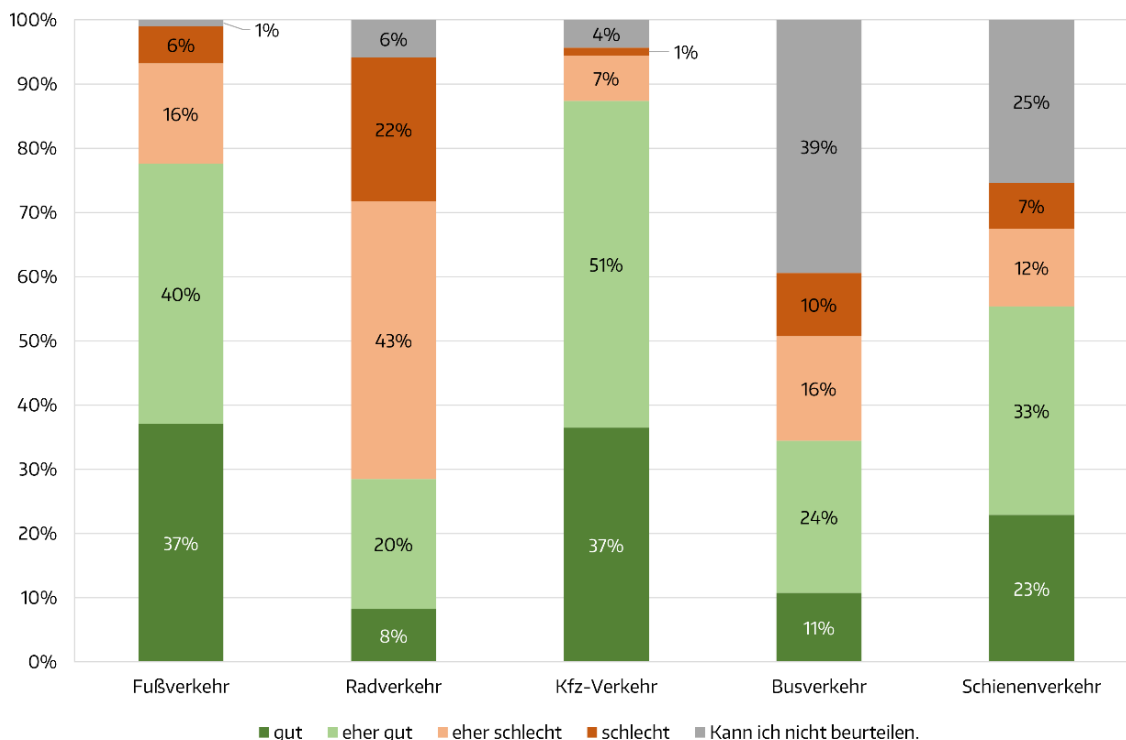


Abb. 53 Bewertung der Bestandssituation der verschiedenen Verkehrsmittel

Im Rahmen der Bürgerbefragung wurde außerdem das Thema Parken näher beleuchtet. Konkret wurden die Teilnehmenden gefragt, welche Bereiche sie häufig zum Parken nutzen. Die fünf meistgenannten Parkstandorte beinhalten neben dem Altmarkt durchgehend zentrumsnahe Parkmöglichkeiten in dessen direktem Umfeld (siehe Abb. 54). Interessant ist, dass trotz der hier bestehenden Gebührenpflicht der Altmarkt von ca. 19 % der Befragten als häufigster Parkplatz genannt worden ist.

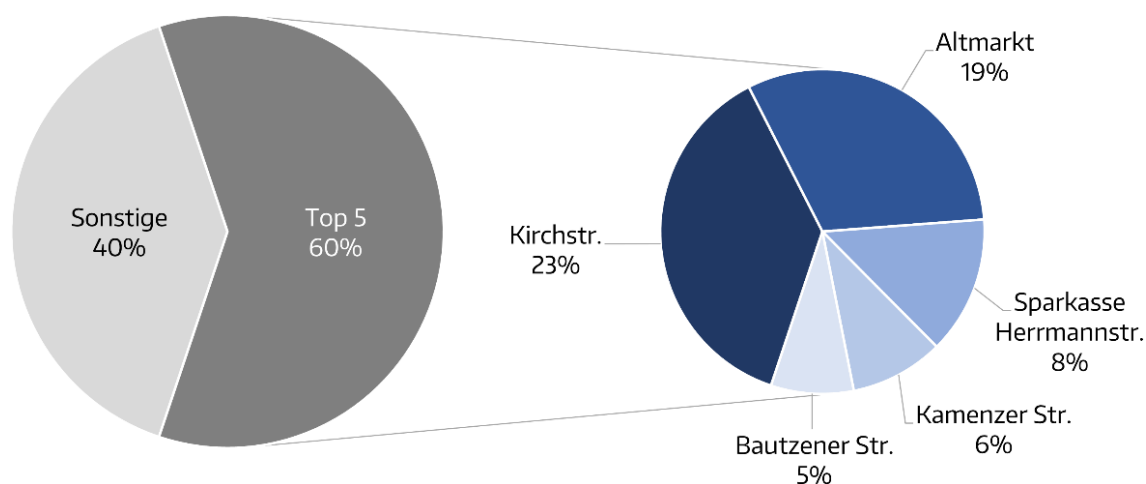


Abb. 54 Häufigste Parkstandorte

Generell bildet die Altstadt einen zentralen innerstädtischen Versorgungs- und Dienstleistungsschwerpunkt. Von den Teilnehmenden kauft die Hälfte gern in der Altstadt ein. Wobei zu je einem Drittel angegeben wird, dass die Bürgerinnen und

Bürger lokale Unternehmen unterstützen wollen, die Läden fußläufig erreichbar sind und das Sortiment die Dinge des täglichen Bedarfs abdeckt (siehe Abb. 55).

Die andere Hälfte der Teilnehmenden, die nicht gern in der Altstadt einkaufen, nennen zu 62 % die zu geringe Auswahl an Geschäften als Hauptgrund für ihre Entscheidung. Für sie ist das Angebot über den täglichen Bedarf hinaus zu gering. Weitere Gründe sind zu wenig kostenlose Parkplätze und unzureichend barrierefreie Geschäfte (Abb. 55, rechts).

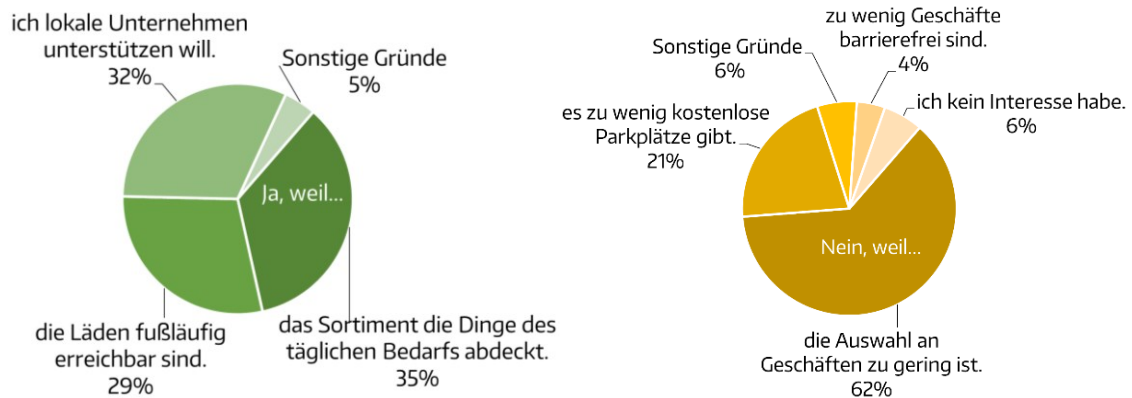


Abb. 55 Frage: Kaufen Sie gern in der Altstadt ein?

Ein weiterer Schwerpunkt in der Bürgerbefragung bildet der Radverkehr. In Bezug auf die Nutzungszwecke (siehe Abb. 56) sind deutliche Unterschiede bei der Radnutzung festzustellen. Beim Freizeitverkehr wird das Fahrrad von der überwiegenden Mehrheit (ca. 68 %) häufig oder fast immer genutzt. Auch im Einkaufsverkehr spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle.

Bei den Wegen von und zur Arbeit wurde das Fahrrad immerhin von ca. 35 % der Antwortenden als Hauptverkehrsmittel (fast immer / häufig) genannt. In Bezug auf die Wege von und zur Schule bzw. Kita ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der relevanten Nutzergruppe in der Stichprobe am niedrigsten war. Es ist davon auszugehen, dass hier auch Befragte, für welche das Thema nicht relevant ist mit „nie“ geantwortet haben.

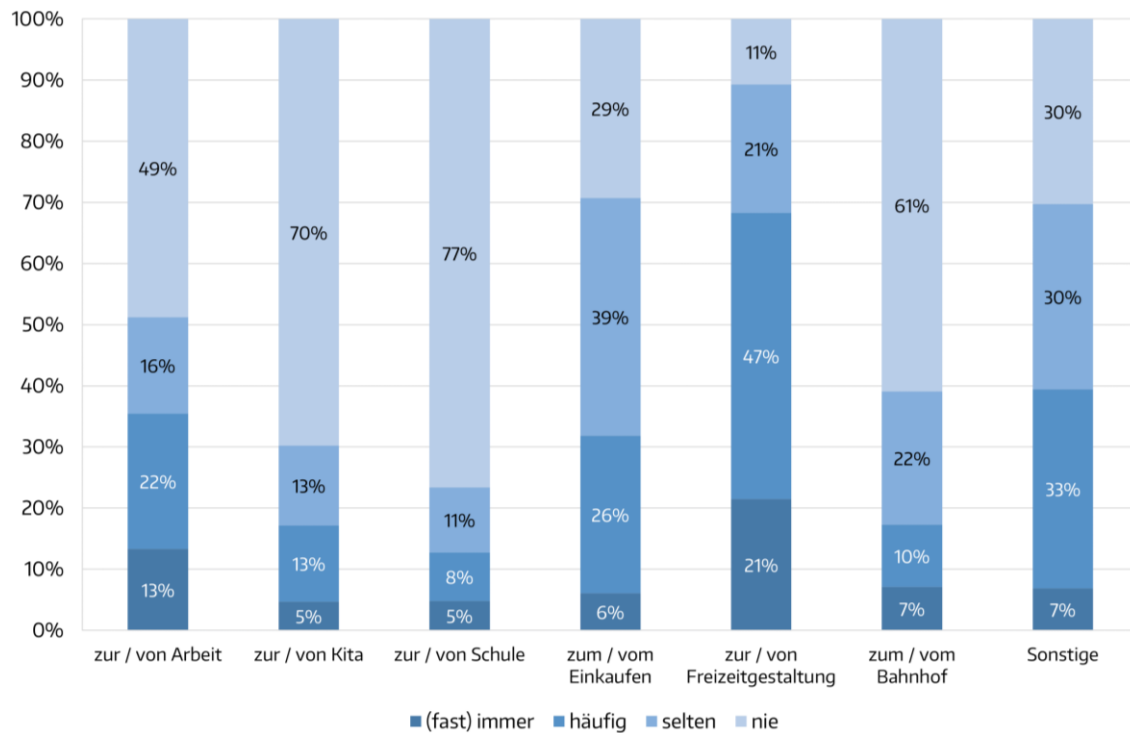


Abb. 56 Häufigkeit der Fahrradnutzung für verschiedene Wegezwecke

Neben der Rückmeldung zur Nutzung des Fahrrades wurde auch der Zustimmungsgrad zu verschiedenen Aussagen zum Radverkehrssystem in Bischofswerda abgefragt. Die Ergebnisse sind in Abb. 57) zusammengestellt.

Demnach wird deutlich, dass der überwiegende Teil der Befragten (ca. 60 %) sich nicht bzw. eher nicht sicher fühlt, wenn er mit dem Rad in Bischofswerda unterwegs ist. Ähnlich ist die Einschätzung in Bezug auf die Anzahl der Radabstellmöglichkeiten. Am negativsten wird der Umfang der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur eingeschätzt. Aus Sicht von ca. 71 % der Antwortenden sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht ausreichend. Eher positiv wird hingegen die Erreichbarkeit der Ziele bewertet. Hier wirken sich die Wegeverbindungen abseits des Hauptstraßennetzes positiv aus.

Insgesamt werden die bestehenden infrastrukturellen Defizite beim Radverkehr durch die Ergebnisse der Bürgerumfrage nochmals bestätigt.

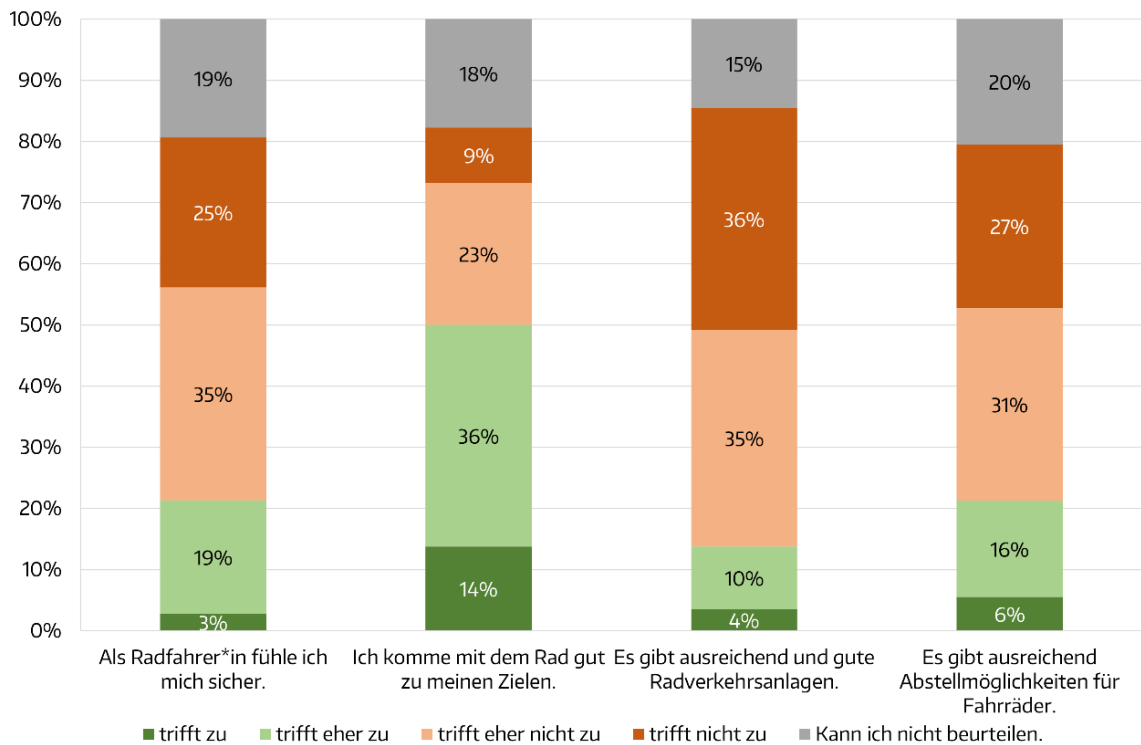


Abb. 57 Aussagen zum Radverkehr

In Bezug auf den Fußverkehr wird deutlich, dass die Erreichbarkeit der wichtigsten innerstädtischen Ziele zu Fuß als überwiegend gut eingeschätzt wird. Über die Hälfte der Befragten nimmt auch die Qualität der Gehwege als positiv wahr (siehe Abb. 58).

Dennoch gibt es erhebliche Defizite, was die Barrierefreiheit des Fußverkehrs betrifft. Nur ein Drittel kann sich fast überall barrierefrei im Stadtgebiet bewegen, obwohl die fußläufigen Erreichbarkeiten als überwiegend gut eingeschätzt worden sind. Weiterhin sieht über ein Viertel keine Alternative zum Besitz eines eigenen Autos in Bischofswerda.

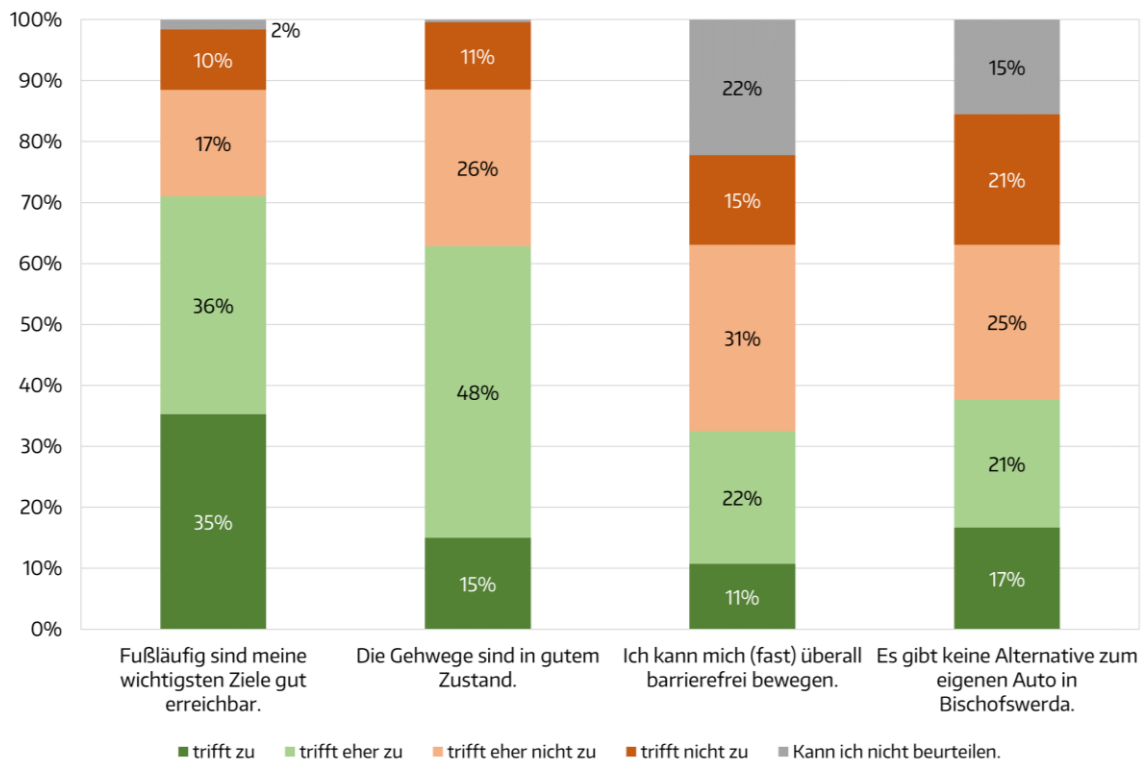


Abb. 58 Aussagen zum Fußverkehr

Nach den Aussagen zur Ist-Situation wurden die Teilnehmenden gefragt, welches Verkehrsmittel in Zukunft besonders gefördert werden sollte. Fast die Hälfte sieht das Fahrradfahren an erster Stelle, gefolgt vom Öffentlichen Verkehr mit 21 % (Abb. 59). Der hohe Handlungsbedarf dieser Verkehrsmittel deckt sich mit der fachplanerischen Bewertung der Bestandssituation. Eine besondere Förderung des Zufußgehens und des Kfz-Verkehrs wurde hingegen nur von 14 bzw. 11 % der Teilnehmenden angeregt. Am seltensten wurden die Sharing-Angebote genannt.

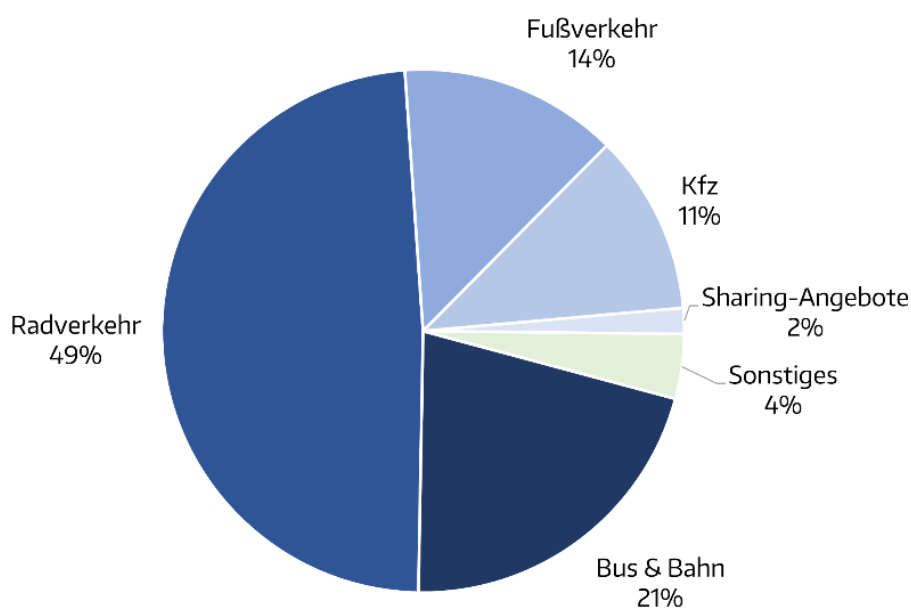


Abb. 59 Besonderer Förderbedarf in der Zukunft

Abschließend wurden die Teilnehmenden gefragt, welche verkehrlichen Verbesserungen sie sich im Stadtgebiet wünschen und konnten dafür drei Maßnahmenvorschläge und einen weiteren Vorschlag, der im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes beachtet werden soll, nennen. Insgesamt wurden 615 einzelne Maßnahmen genannt.

Ebenso wie beim zukünftigen besonderen Förderbedarf wurde auch hier Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr mit einem Anteil von 25 % am häufigsten genannt (siehe Abb. 60).

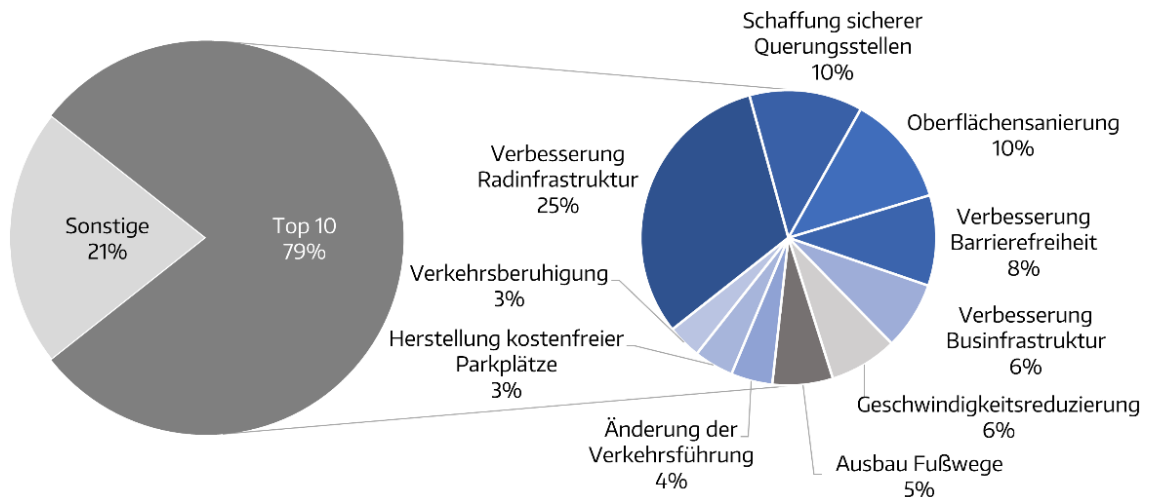


Abb. 60 Konkrete Verbesserungsmaßnahmen im Stadtgebiet

In direkter Verbindung mit dem Radverkehr steht ebenso die Oberflächensanierung und die Schaffung von sicheren Querungsstellen, die jeweils von 10 % der Teilnehmenden genannt wurden.

Des Weiteren sehen 8 % Handlungsbedarf bei der Verbesserung der Barrierefreiheit innerhalb der Stadt. Konkret genannte Maßnahmen bilden dabei das Absenken von Borden sowie die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnhof. An vierter Stelle wird die Businfrastruktur mit einem Anteil von 6 % erwähnt. Wobei eine Liniennetzerweiterung zusammen mit einer Taktverdichtung am häufigsten genannt wurden. Ferner sind Maßnahmen zu nennen, die den Ausbau der Fußwege, die Änderung der Verkehrsführung im Stadtgebiet, eine Verkehrsberuhigung in bestimmten Straßenabschnitten und die Herstellung kostenfreier Parkplätze in der Innenstadt betreffen.

6 Verkehrliches Leitbild

Die Stadt Bischofswerda will mit dem VEP 2030+ die Mobilität stadtverträglich gestalten und das Verkehrssystem langfristig weiterentwickeln. Dafür ist ein strategisch-konzeptioneller Rahmen nötig. Ein Leitbild fasst dabei sowohl eine übergeordnete Vision, also den anzustrebenden Gesamtzustand, als auch Leitlinien und Zielstellungen für die zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems zusammen.

6.1 Vision „Mobilität in Bischofswerda 2030+“

Viele verkehrspolitischen Programme, von kommunaler Ebene bis zum Weißbuch Verkehr der EU-Kommission werden entlang einer Vision entwickelt, wie das jeweilige Verkehrssystem in Zukunft aussehen soll. Die Entwicklung einer Vision fördert die Transparenz im Planungsprozess. Die Planenden, aber auch alle anderen Akteure, inklusive der Bevölkerung wissen: „Wo will die Planung hin?“.

Mit dem **Leitbild der Region „Tor zur Oberlausitz“ – Gemeinsam in die Zukunft! (2022+)** wurden bereits 2012 neben einer gemeinsamen Präambel auch fachspezifische Zielstellungen entwickelt und formuliert. Diese werden mit dem Verkehrsentwicklungsplan für die Zukunft der städtischen Mobilität nun vertiefend weiterentwickelt.

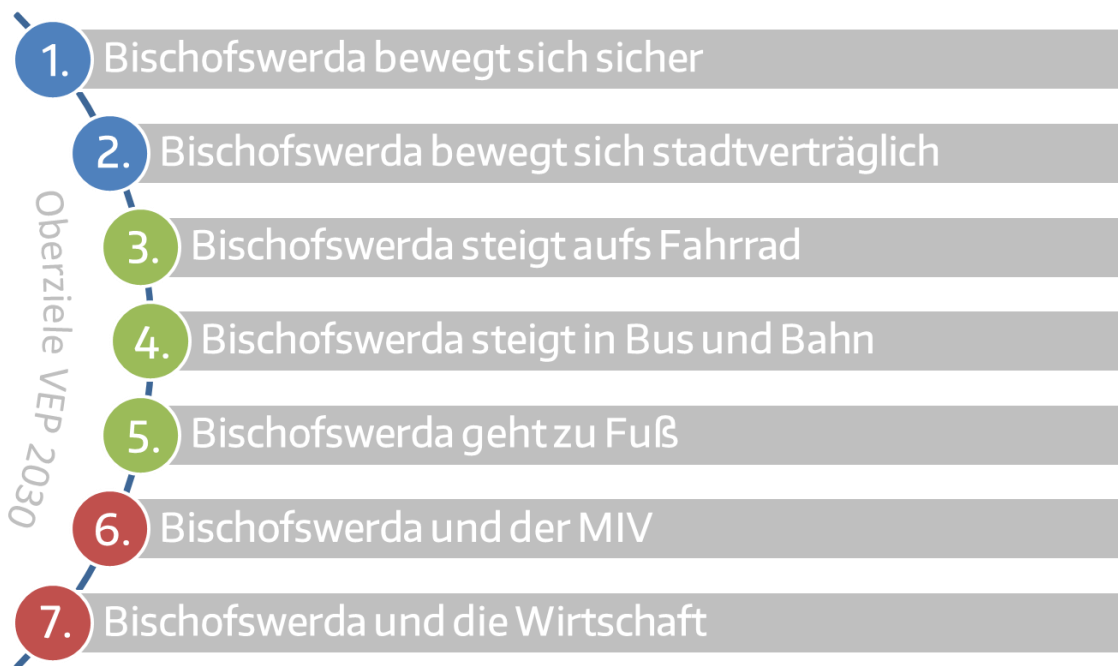
Vision Mobilität der Stadt Bischofswerda 2030+

1. Bischofswerda zeichnet sich durch kurze Wege zwischen Arbeit, Wohnen, Bildung und Freizeit aus. Die Nahversorgung ist zu Fuß bzw. mit dem Rad gut erreichbar. Bischofswerda ist eine „Stadt der kurzen Wege“.
2. Öffentlicher Raum ist ein kostbares Gut. Bei der Aufteilung des Verkehrsraumes werden alle Verkehrsarten gleichberechtigt berücksichtigt. Stadtverträgliche Verkehrsmittel werden besonders gefördert. Allen Menschen wird die Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglicht.
3. Der MIV hat in der Altstadt lediglich eine dienende Funktion und ordnet sich dem Umweltverbund unter.
4. Die Schulen und Kitas sind sicher zu Fuß, mit dem Rad sowie dem Bus erreichbar.
5. Gegenseitige Rücksichtnahme und das Verständnis für andere Verkehrsteilnehmer sind im Bewusstsein der Bischofswerdaer Bevölkerung fest verankert.
6. Bischofswerda ist in der Region gut vernetzt und damit ein attraktiver Wirtschaftsstandort.

6.2 Verkehrliche Leitziele

Mit der Vision wird der anzustrebende Zustand im Stadtgefüge skizziert. Auf dem Weg dorthin sind in der täglichen verkehrsplanerischen Arbeit weitere Aspekte (z. B. begründet durch andere verkehrliche, städtebauliche, grünordnerische Zielstellungen und Pläne usw.) zu berücksichtigen. Mit Hilfe von Leitlinien bzw. Zielstellungen können diese vielfältigen Anforderungen in einem gemeinsamen Rahmen gefasst werden. Darüber hinaus sind Zwischenschritte und Ziele für ein effektives Monitoring der Planung essenziell. Hierbei sind auch andere bereits beschlossene Rahmenplanungen zu berücksichtigen. Neben der Übernahme der Zielstellungen aus bestehenden Planungen wurden zusätzliche Vorschläge für Leitlinien der Verkehrsentwicklungsplanung in Bischofswerda entwickelt. Diese zusätzlichen Vorschläge basieren auf den in der Bestandsanalyse herausgearbeiteten Defiziten im Verkehrssystem in Bischofswerda, dem Status Quo in Wissenschaft und Best-Practice sowie der gutachterlichen Erfahrung.

In den folgenden Abschnitten sind die empfohlenen Zielstellungen für die Verkehrsentwicklungsplanung in Bischofswerda zusammengestellt.



1.

Bischofswerda bewegt sich sicher

- Vision Zero – Keine tödlichen Unfälle
- Unfälle mit schweren Personenschäden sinken bis 2030 um 30 %
- sichere Führung an Baustellen auch für den Fuß- und Radverkehr unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit
- systematische Berücksichtigung des Design für Alle bzw. der Barrierefreiheit bei der Straßenraumgestaltung

2.

Bischofswerda bewegt sich stadtverträglich

- Erhöhung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität der innerstädtischen Straßenräume
- Schaffung kleinteiliger Verweilangebote im Innenstadtbereich
- Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes um mindestens 5 % bis 2030
- Halbierung des MIV Anteils auf Strecken < 3 km bis 2030
- Senkung der Treibhausgasemissionen
- Reduzierung der Lärmbetroffenheiten

3.

Bischofswerda steigt aufs Fahrrad

- Schaffung einer Kultur des Radfahrens
- Anforderungen aller Nutzergruppen (Alltag, Freizeit und Tourismus) sowie Fahrzeugtypen (u. a. Lastenräder, Rehafahrräder, Handbikes, Kinderanhänger) im Radverkehr werden berücksichtigt
- möglichst direkte Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs (insbesondere zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen)
- kleinteilige, bequeme und sichere Radabstellmöglichkeiten sind flächendeckend vorhanden

4.

Bischofswerda steigt in Bus und Bahn

- Ausbau des Bahnhofes als intermodaler Knotenpunkt
- attraktive Stadt-Umland-Verbindungen
- attraktives ÖPNV Angebot, auch in den Abendstunden sowie am Wochenende und an Feiertagen
- ÖPNV ist in allen bebauten Gebieten fußläufig gut erreichbar
- barrierefreie Haltestelleninfrastruktur und Fahrzeugflotte

5.

Bischofswerda geht zu Fuß

- lückenloses Gehwegenetz
- ausreichend breite und gut begehbare Gehwege
- Hauptverkehrsstraßen verfügen an allen wichtigen Schnittpunkten mit Gehwegeverbindungen über eine sichere und barrierefreie Querungsstelle
- möglichst direkte Wegeverbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Fußverkehrs

6.

Bischofswerda und der MIV

- Bündelung des MIV auf den Hauptverkehrsstraßen
- Sicherung der Funktionen des Straßennetzes für den notwendigen Kfz-Verkehr
- zukunftsorientierte Dimensionierung der P+R Flächen im Bereich der intermodalen Verknüpfungspunkte
- intelligente Steuerung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt
- Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität

7.

Bischofswerda und die Wirtschaft

- Stärkung der Versorgungsfunktionen der Altstadt
- Konzentration der Gewerbeentwicklung im direkten Umfeld der OU B 98
- Vermeidung von Ansiedlungen in schlecht durch den Umweltverbund erschlossenen Bereichen

Das Leitbild soll der Stadt als Grundlage für die strategische Ausrichtung von Bau und Planung dienen und Impulse in weitere Akteursfelder geben (Städtebau, Schule, Wirtschaftsförderung etc.). Zudem sollen die politischen Akteure sich das Leitbild zu Eigen machen. Eine breite Akzeptanz des Leitbildes in der Stadt Bischofswerda ist wünschenswert.

7 Maßnahmenempfehlungen

Die Maßnahmenempfehlungen sind der Kern eines jeden Verkehrsentwicklungsplanes. Hier wird die Grundlage für die zukünftigen Aktivitäten in der Verkehrsplanung gelegt. Im Ergebnis der Maßnahmenentwicklung wurden im VEP Bischofswerda 2030+ fünf Maßnahmenpakete mit einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen verankert. Damit steht nunmehr eine umfassende Grundlage zur Verbesserung des Verkehrssystems und der Mobilität der Stadt Bischofswerda zur Verfügung. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist der Beitrag der Stadt Bischofswerda zur Erreichung der Ziele aus dem verkehrlichen Leitbild (siehe Kapitel 6).

Die ausgewählten Maßnahmen werden übersichtlich nach einem einheitlichen Schema dargestellt:

Ziel: Was soll erreicht werden?

Problemlage: Wo liegt Verbesserungspotenzial?

Beschreibung der Maßnahme: Was soll wie getan werden?

Zeitraum: Wann sollte die Umsetzung beginnen?

Akteure: Wer sollte bei der Maßnahmenumsetzung beteiligt werden? Wer ist verantwortlich für die Durchführung der Maßnahme? Wer trägt die Kosten?

Kostenkategorie (KK): Welche Kosten fallen an?

KK I: < 10.000 €

KK II: 10.000 - 50.000 €

KK III: 50.000 - 250.000 €

KK IV: 250.000 - 1 Mio. €

KK V: > 1 Mio €

Nicht gesondert aufgeführt ist die Wirkung der Maßnahmen auf andere Arbeits- und Politikfelder in der Stadt. Diese sollte jedoch mitgedacht werden. Denn die Maßnahmen tragen auch zur Lärminderung, Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit etc. bei und verbessern auch das Image der Stadt.

7.1 Fließender Kfz-Verkehr

Das wesentliche Ziel für die Entwicklung des Kfz-Verkehrssystems ist die Erreichbarkeit aller Quellen und Ziele im Stadtgebiet zu sichern. Dabei sollen negative Auswirkungen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Hierfür muss der Kfz-Verkehr innerstädtisch stärker als dienendes Element eingeordnet werden. Unterschiedliche Belange und Nutzungsanforderungen (Kfz-Verkehr, Seitenraumnutzung, Aufenthaltsfunktionen, Fuß- und Rad-verkehr, ÖPNV) müssen daher in Zukunft neu abgewogen werden.

Folgende Maßnahmen sollen dazu beitragen diesen Anforderungen in Zukunft noch besser gerecht zu werden:

- M1 Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung
- M2 Prüfung punktueller Tempo-30-Regelung im Hauptstraßennetz
- M3 Veränderung der Verkehrsorganisation im Bereich des Bahnhofs
- M4 Verkehrsorganisation Altstadt
- M5 Verkehrsorganisation Unterführung Bahntrasse
- M6 Umgestaltung von Knotenpunkten zu Kreisverkehren
- M7 Verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung im Nebennetz
- M8 Ortseingangsgestaltung
- M9 Verkehrs- und Geschwindigkeitsüberwachung

Jede der aufgeführten Maßnahmen wird auf den folgenden Seiten in einem separaten Kapitel beschrieben. Im Sinne einer integrierten Betrachtung werden bei den Maßnahmen die jeweiligen Auswirkungen und Effekte für den Umweltverbund von vornherein mitberücksichtigt. Ziel ist die Entwicklung eines effizienten, sicheren und stadtverträglichen Straßennetzes, welches die Verkehrsfunktionen für den notwendigen Verkehr erfüllt.

Für die regionalen und überregionalen Verkehrsströme zielt das Maßnahmenkonzept kurzfristig auf eine möglichst verträgliche Abwicklung sowie mittel- bis langfristig auf eine Verlagerung in weniger sensible Bereiche.

M1. Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung

Ziel: Stärkung der Aufenthalts- und Wohnqualität in Wohngebieten

Problemlage: In der Stadt Bischofswerda wurden in vielen Teilbereichen bereits Tempo-30- und Tempo-20-Zonen, punktuelle verkehrsberuhigte Bereiche bzw. streckenhafte Geschwindigkeitsbegrenzungen umgesetzt. In einigen städtischen Wohngebieten ist das Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr jedoch noch zu hoch. Dadurch ergeben sich Nutzungseinschränkungen und Konflikte für die Menschen in den Quartieren.

Grundsätzlich sollte außerhalb des Haupt- und Erschließungsstraßennetzes in den Wohngebieten eine flächendeckende Verkehrsberuhigung erfolgen.

Beschreibung der Maßnahme:

In folgenden Stadtgebieten ist die Einrichtung zusätzliche Tempo-30-Zonen bzw. die Ausweitung bestehender Zonen zu prüfen:

- (1) Westlich Altstadtring (Rammenauer Weg, J.-S-Bach-Straße, Steinweg)
- (2) Wohngebiet an der Geschwister-Scholl Str. (zw. S 111 Bautzner Str. / K 7260 Schmöllner Weg)
- (3) Wohngebiet im Umfeld der Ringstraße (ggf. Schaffung einer einheitlichen zusammenhängenden Regelung mit den bestehenden Zonen Stadtrandsiedlung sowie E.-Thälmann-Str./ D.-Bonhoeffer-Str. / M.-Kolbe-Str., ggf. unter Einbeziehung des der Putzkauer Str.)
- (4) Wohngebiet am Paul-Kegel-Weg / Süßmilchstraße
- (5) Siegfried-Hedusch-Str. und Hellmuth-Tischler Str. als Verkehrsberuhigter Bereich
- (6) Erweiterung Altstadtzone auf die Bahnhofstraße sowie Hermannstraße
- (7) Hinterweg im Ortsteil Goldbach (nördlicher Teil Prüfung Verkehrsberuhigter Bereich)
- (8) Nebennetz des Ortsteils Großdrebnitz (Seiten-, Damm-, Bergweg, Neudreb-nitzer Straße bis Sportplatzende)
- (9) Weickersdorfer Straße / Am Kirchsteig / Leite / Wiesenstr. im Ortsteil Weickersdorf, ggf. mit Bevorrechtigung im Zuge der Weickersdorfer Str.

Für einzelne Teilgebiete bestehen punktuelle Überlagerungen mit dem ÖPNV. Un-verhältnismäßige Einschränkungen für den Busverkehr sind in der Regel nicht zu er-warten. Die resultierenden Wechselwirkungen sind im Rahmen des jeweiligen Anord-nungsverfahrens zu prüfen. Abweichend zur üblichen Rechts-vor-Links-Regelung kann für die vom ÖPNV genutzten Straßenabschnitte mittels Zeichen 301 „Vorfahrt an der nächsten Kreuzung“ eine Vorfahrtberechtigung vorgesehen werden.

Neben der Ausweisung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sollte im Rahmen von Um- und Ausbaumaßnahmen im Nebennetz parallel eine verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung gemäß Maßnahme M7 erfolgen. Im Einzelfall sind auch bereits im Bestand kleinteilige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sinnvoll.

Zeitraum: kurz - mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda (Straßenverkehrsbehörde, Stadt- und Verkehrsplanung)

Kostenkategorie: I – II (je Einzelfall)

M2. Prüfung punktueller Tempo-30-Regelung im Hauptstraßennetz

Ziel: Verbesserung der Verkehrssicherheit im Umfeld von sensiblen Einrichtungen, Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, Reduzierung von Trennwirkungen, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr, Verstärkung des Verkehrsflusses, Reduzierung der Lärmbelastungen

Problemlage: Im Zuge verschiedener Hauptstraßenabschnitte existieren im direkten Umfeld sensible Einrichtungen, wie Schulen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser. Hinzu kommen teilweise Einschränkungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie Trennwirkungen.

Weiterhin ist im Verlauf einzelner Teilabschnitte die Anlage von Radverkehrsanlagen trotz Bedarf nicht bzw. nicht zeitnah möglich. Der Radverkehr muss auch zukünftig trotz hoher Verkehrsmengen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Beschreibung der Maßnahme:

Die Regelgeschwindigkeit im Zuge innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen beträgt 50 km/h. Allerdings kann gemäß § 45 StVO aus Gründen der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs im Einzelfall davon abgewichen werden. Dies ist u. a. auch zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, in Bereichen die überwiegend der Erholung dienen sowie zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung möglich.

Darüber hinaus heißt es in der zugehörigen VwV-StVO zu Zeichen 274 Absatz 9:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306).“

Entsprechend werden Tempo-30-Regelungen inzwischen auch verstärkt an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen eingesetzt.

Im Rahmen der Analyse wurden im Zuge des Bischofswerdaer Hauptstraßennetzes verschiedene Probleme und Konflikte identifiziert, die durch eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgeschwächt werden könnten.

Die Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde im Rahmen einer ermessensgerechten Einzelfallentscheidung unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen sowie der gesetzlichen Grundlagen (StVO, VwV StVO, Lärmschutz-Richtlinien-StV).

Für folgende Straßenabschnitte sollte eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h geprüft und insofern zulässig umgesetzt werden:

- (1) Bautzner Straße (S 111) zwischen Töpferberg und Lindenstraße (ganztags),
Begründung: qualifizierte Gefahrenlage Schulwegsicherheit, Altenpflegeheim
- (2) Kamenzer Straße im Bereich des Krankenhauses Bischofswerda (ganztags)
Begründung: qualifizierte Gefahrenlage Krankenhaus
- (3) Goldbacher Straße (K7262) im Bereich der Grundschule und Hort Goldbach (tags)
Begründung: qualifizierte Gefahrenlage Schulwegsicherheit, Verkehrssicherheit, potenziell erhöhte Geschwindigkeit (Gefälle), Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- (4) Am Lutherpark (S 111) / Hellmuth-Muntschick-Straße zwischen Kamenzer Straße (Süd, Altstadtzufahrt) und Töpferberg (ganztags)
Begründung: Verkehrssicherheit, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, fehlende Radverkehrsinfrastruktur in Fahrtrichtung Nordost

Die generelle Realisierbarkeit sowie die genaue örtliche und zeitliche Abgrenzung der Geschwindigkeitsbegrenzungen sind im Rahmen des Anordnungsverfahrens zu prüfen. Hauptkriterien bilden dabei:

- Wechselwirkungen mit der LSA-Signalisierung sowie mit Koordinierungsstrecken (Ableitung erforderlicher Anpassungen)
- Überlagerung mit ÖPNV-Linienwegen (Quantifizierung der Effekte)
- potenzielle Verdrängungseffekte in das Nebennetz (ggf. Festlegung von Begleitmaßnahmen)
- gesamtstädtische Abwägung und Prioritätensetzung (nachvollziehbare Umsetzungskriterien auf Grundlage der Betroffenheiten)
- Auswirkungen auf die Netzfunktion und Erreichbarkeit

Bei einigen Straßenabschnitten ist ggf. zudem eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch aus Lärmschutzgründen möglich. Allerdings liegen keine konkreten Informationen zur Lärmsituation vor. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeitsniveaus um 20 km/h ist eine Absenkung des Mittelungspegels um ca. 3 dB(A) möglich. Diese Pegelminderung ist vergleichbar mit den Effekten einer Halbierung der Verkehrsmenge des betreffenden Straßenzuges. Zusätzlich ergibt sich für die Spitzenpegel ein Minderungspotenzial von ca. 5 dB(A).

Grundsätzlich ist für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen eine Lärmberechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90 bzw. 19) erforderlich. Werden im Rahmen dieser Berechnungen

gesundheitsrelevante Beeinträchtigungen ermittelt, ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung als prioritäre Maßnahme zu prüfen.

Im Zuge der S 111 Am Lutherpark und H.-Muntschick-Straße dient die Geschwindigkeitsbegrenzung vorrangig einer sicheren Abwicklung des Radverkehrs. In beiden Straßenabschnitten existieren lediglich einseitig Radverkehrsanlagen. Dabei fehlen allerdings richtlinienkonforme Überführungsanlagen an den Knotenpunkten. Insbesondere im Bereich der Einmündung mit der Kamenzer Straße sind diese auf der Südseite aus Platzgründen kurzfristig nicht realisierbar und nur baulich umzusetzen. Durch die Tempo-30-Regelung werden die Geschwindigkeitsdifferenzen sowie damit verbundene Konflikte reduziert.

Bei den Landesstraßen im Stadtgebiet bedarf eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung zusätzlich der Anhörung und Zustimmung des zuständigen Straßenbaulastträgers, dem LASuV.

Zeitraum: kurzfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: I

M3. Veränderung der Verkehrsorganisation im Bereich des Bahnhofs

Ziel: Entlastung der Altstadt vom Durchgangsverkehr, Schaffung eines Alternativangebots zur Alstadtdurchfahrt in weniger sensiblen Bereichen, Entlastung Karl-Liebnecht-Str. vom Busverkehr, Umwandlung Gehwegparken auf der Fahrbahn, Unterbindung Schleichverkehr Am Mühlteich bzw. Am Schillerplatz

Problemlage: Aktuell besteht für die Süd-Ost-Relation die Möglichkeit, über die Bahnhof- und Kirchstraße direkt durch die Altstadt zu fahren. Des Weiteren wird auch die Durchfahrt Am Mühlteich sowie Am Schillerplatz genutzt. Eine kurze bzw. gut zugängliche Alternativverbindung existiert für diese Fahrtbeziehungen nicht. Ursächlich hierfür ist u. a. die Einbahnstraßenführung in der Karl-Liebnecht-Straße. Gemeinsam mit der Bahnhofstraße fungiert diese als Blockumfahrung für den Stadtbus- und Regionalbusverkehr. Entsprechend hoch sind mit ca. 10 % die Schwerverkehrsanteile in der Karl-Liebnecht-Straße. Zur Verbesserung der Durchfahrtmöglichkeiten für den Busverkehr wurde auf der Nordseite Gehwegparken regulär angeordnet. Dies führt zu Einschränkungen und Behinderungen für den Fußverkehr. Gleichzeitig ergeben sich durch die fehlenden Interaktionen mit der Gegenrichtung höhere Geschwindigkeiten, welche sich zusätzlich negativ auf die beidseitig der Straße dominierende Wohnfunktion auswirken.

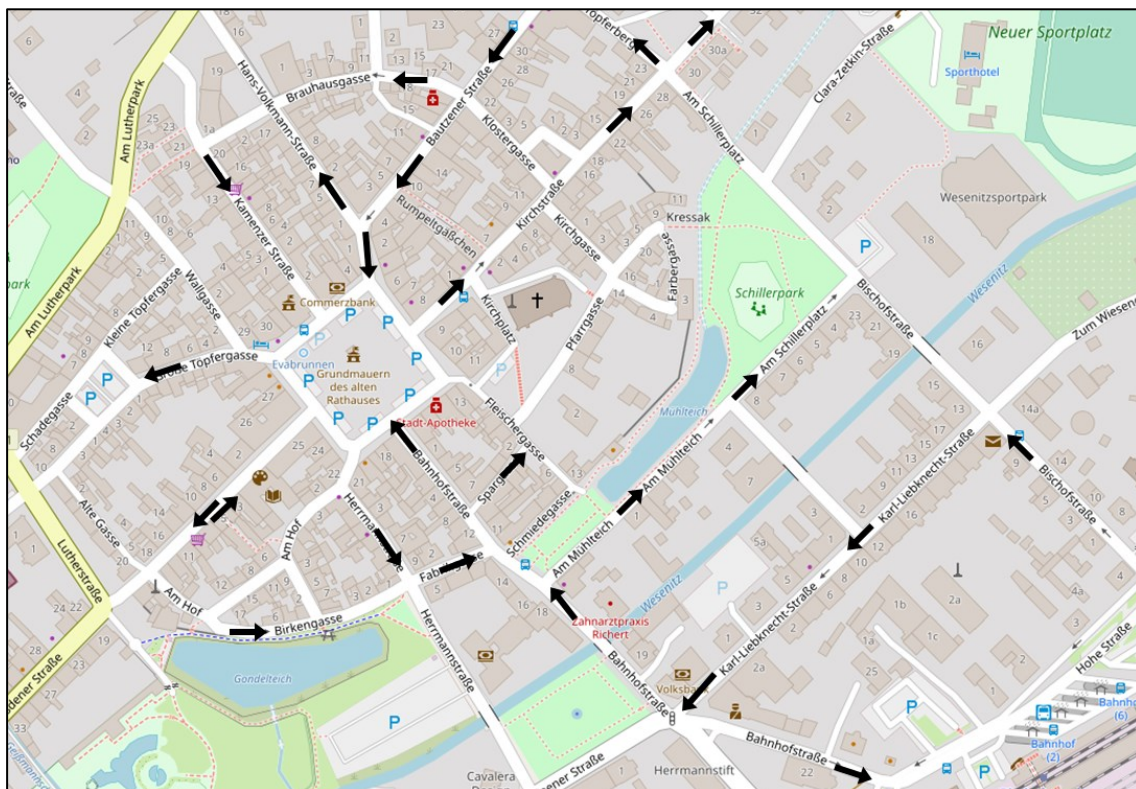


Abb. 61 Verkehrsorganisation im Bestand

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Beschreibung der Maßnahme

Hauptziel der Veränderung der Verkehrsorganisation bildet die Schaffung einer attraktiven Alternativroute für die Süd-Ost-Fahrtbeziehungen zwischen Neustädter Straße und Bautzener Straße.

Mit einer Öffnung der Karl-Liebknecht-Straße in beide Fahrrichtungen wird am südöstlichen Altstadtrand eine entsprechende Alternative in Fahrrichtung Osten angeboten. Dies ist allerdings nur unter Wegfall der Parkstände im öffentlichen Straßenraum umsetzbar. Hierzu sind perspektivisch Kompensationsflächen im näheren Umfeld bspw. im Bereich von Abrissflächen oder am westlichen Rand des Bahnhofsvorplatzes zu suchen. Eine Beibehaltung einseitiger Parkmöglichkeit im Verlauf der Karl-Liebknecht-Straße ist nicht zielführend. Die verbleibenden Flächen sind hierfür nicht ausreichend breit. Vielmehr sollten im Rahmen der Veränderung der Verkehrsorganisation zusätzlich die Rahmenbedingungen für den Radverkehr verbessert werden. Dies ist beispielsweise durch eine Markierung beidseitiger Schutzstreifen möglich. Die Bahnhofserschließung durch den Busverkehr ist weiterhin wie im Bestand möglich.

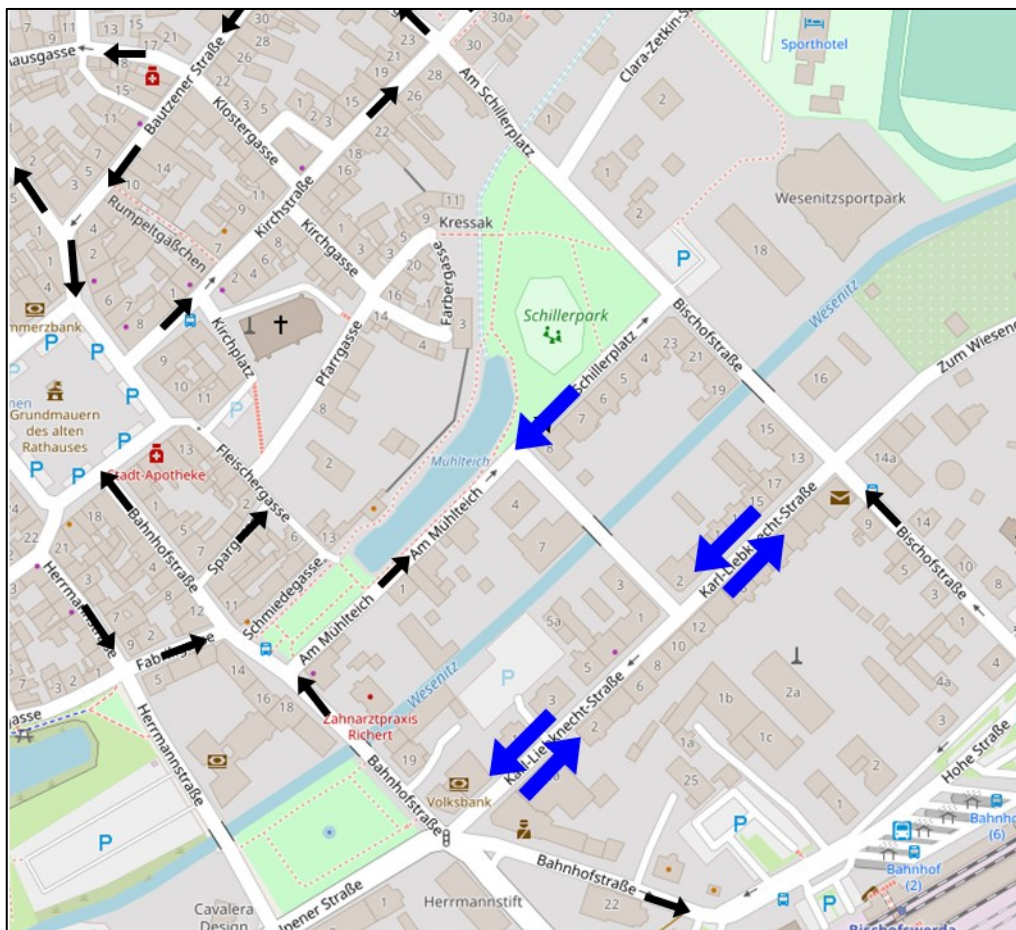


Abb. 62 Änderung der Verkehrsorganisation am Bahnhof

Kartengrundlage:

© OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Aktuell werden die Zufahrten zum Knotenpunkt an der Polizei jeweils separat ohne parallel bedingt verträgliche Kfz-Ströme signalisiert. Trotz des Beidrichtungsverkehrs in der Karl-Liebknecht-Straße ergeben sich damit im Hinblick auf die Signalsteuerung lediglich kleinteilige strukturellen Veränderungen (Wegfall des Linksabbiegestreifens in der K.-Liebknecht-Str., zusätzliche Abbiegeströme von der Neustädter sowie Stolpener Straße). Allerdings sollte im Rahmen der Anpassungen geprüft werden, ob zumindest für den Radverkehr eine Beidrichtungsnutzung in der Bahnhofstraße umsetzbar ist. Eine Öffnung des Abschnittes für den ÖPNV bzw. MIV ist ebenfalls denkbar, wäre jedoch mit deutlich größeren Eingriffen in die Signalisierung verbunden.

Parallel zu den Maßnahmen im Erschließungsstraßennetz ist zur Vermeidung von Schleichverkehren eine Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung für den Straßenzug Am Schillerplatz zwischen Bischofstraße und R.-Breitscheid-Straße zu empfehlen.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » Entlastung des Altstadt-kerns » Verlagerung des Verkehrs in weniger sensible Bereich » Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Anpassung der Verkehrsregelungen in der Altstadt » Unterbindung Schleichverkehr Am Schillerplatz » mehr Freiheitsgrade für den Radverkehr » Verbesserung des Radverkehrsangebotes in der Karl-Lieb-knecht-Straße 	<ul style="list-style-type: none"> » Wegfall der Parkstände in der Karl-Lieb-knecht-Str. » teilweise Anpassung der LSA-Regelung Knotenpunkt an der Polizei » Wegfall Linksabbiegestreifen in der K.-Liebknecht-Str. » zusätzliche Belastung der K.-Liebknecht-Str.

Tab. 1 Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte

Die angepasste Verkehrsführung ist als kleinteilige, aber dennoch attraktive Alternative im Sinne eines Ringschlusses um die Altstadt zu verstehen. Darüber hinaus bildet diese die Voraussetzung für weiterführende Maßnahmen im direkten Kernbereich der Altstadt (siehe M 4). Die Akzeptanz der neuen Routenführung im Vergleich zur Bestandstrasse über die Bahnhofstraße und die Kirchstraße kann durch eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes im Altstadt-kern erreicht werden.

Hierzu kann auch eine Änderung der Vorfahrtregelung am Knotenpunkt Kirchstraße / Am Schillerplatz / Töpferberg beitragen. Angesichts der besseren Sichtverhältnisse ist eine Umkehrung der Hauptstraßenregelung einschließlich einer Unterordnung

der Kirchstraße unabhängig von den verkehrsorganisatorischen Veränderungen in der Altstadt bereits kurzfristig sinnvoll.

Den Mehrbelastungen in der Karl-Liebknecht-Straße stehen deutliche Entlastungen in der Altstadt sowie im Verlauf des Straßenzuges Am Mühlteich / Am Schillerplatz gegenüber. Lärmseitig ist durch die heutigen verkehrlichen Nutzungen bereits eine Grundlärmpiegel in der Karl-Liebknecht-Straße vorhanden, welcher die Zunahme der Lärmpegel dämpft. Als weitere Begleitmaßnahme ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen, um die Auswirkungen der Zusatzbelastungen zu begrenzen.

Eine Umkehrung der Einbahnstraßenrichtungen in der Karl-Liebknecht-Straße wäre ebenfalls eine Alternative am südöstlichen Altstadtrand für die Süd-Ost-Fahrtrelation. Zur Sicherung der Bahnhofsanbindung ist dafür allerdings eine Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung im Zuge der Bischofstraße sowie die Öffnung der Bahnhofstraße für beide Richtungen notwendig. Damit ist auch in der Gegenrichtung weiterhin eine Tangentialverbindung am südöstlichen Altstadtrand gewährleistet. Für Buslinien, die den Bahnhof aus Richtung Nordosten von der Clara-Zetkin-Straße kommend anfahren, ergeben sich dadurch mitunter Schwierigkeiten beim Anfahren der Bussteige für die Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs.

Angesichts der strukturellen Veränderungen ist für die Umsetzung dieser Variante eine generelle Neuorganisation sowie teilweise Neugestaltung des Knotenpunktes an der Polizei (Neustädter Straße / Bahnhofstraße / Karl-Liebknecht-Straße / Stolpener Straße) erforderlich. Auch im Bereich des Bahnhofsvorplatzes wären punktuelle bauliche Anpassungen im Übergangsbereich Bahnhofstr. / Hohe Str. sowie an den Bussteigen notwendig.

Entsprechend ist zur Beibehaltung der Parkstände in der Karl-Liebknecht-Straße diese Variante nur unter erheblicher verkehrsorganisatorischer, signaltechnischer sowie baulicher Eingriffe umsetzbar.

In Vorbereitung der konkreten Umsetzung sind weitere Detailuntersuchungen erforderlich.

Zeitraum: kurz- mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: II

M4. Verkehrsorganisation Altstadt

Ziel: Vermeidung von Durchgangsverkehr, Gewährleistung der Erreichbarkeit der Altstadt für Anwohner und Besucher, Kfz-Verkehr vorrangig in dienender Funktion, Erhöhung der Aufenthalts-, Kommunikations- und Verweilmöglichkeiten, Sicherung eines stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus, Gewährleisten ausreichender Flächen für den Fußverkehr und für Barrierefreiheit (Vermeidung von Fehlnutzungen)

Problemlage: Über die Bahnhofstraße bzw. weiterführend über die Kirchstraße ist aus Richtung Süden kommend ein hoher Anteil an gebietsbezogenem Durchgangsverkehr erkennbar. Auch über den Töpferberg besteht eine direkte Durchfahrt über die Bautzner Straße zum Markt mit Ausfahrt über die Dresdener Straße. Häufig wird die angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 20 Km/h überschritten. Sowohl im Randbereich der Platzflächen am Markt als auch auf den Gehweg- und Auslageflächen in den Seitenbereichen sind regelmäßig Fehlnutzungen durch parkende Kfz festzustellen. Die Aufenthaltsfunktionen in der zentralen Altstadt („Guten Stube der Stadt“) sind sowohl durch den fließenden als auch den ruhenden Kfz-Verkehr eingeschränkt. Bereits realisierte verkehrsorganisatorische Maßnahmen (bspw. Freigabe Dresdener Straße für beide Richtungen) haben nicht die gewünschten Impulse zur Belebung der Altstadt gebracht.

Daher sind folgende verkehrsorganisatorische Anpassungen sowie Gestaltungsmöglichkeiten mit unterschiedlichen Eingriffstiefen in der Altstadt denkbar:

1. Grundvariante Diagonalsperre

Im Fokus steht hierbei eine möglichst strukturelle Unterbindung der relevanten Durchfahrtsrelationen. Maßnahmen, welche ausschließlich für eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes sorgen, sind erfahrungsgemäß nicht ausreichend, um die gebietsfremden Nutzungen wirksam zu unterbinden.

Kernelement der zur Neuorganisation des Verkehrssystems in der Altstadt bilden zwei Diagonalsperren am Markt (siehe Abb. 63). Mithilfe jeweils einer Polleranlage wird die Zufahrt von der Bautzener Straße sowie die Ausfahrt über die Hermannstraße unterbunden. Damit ist in der Nord-Süd-Richtung eine Durchfahrt durch die Altstadt nicht mehr möglich. Nördlich und südlich des Marktes entstehen zwei in sich geschlossene bzw. auch ohne Marktanbindung bezüglich der Ein- und Ausfahrt funktionierende Bereiche. Die Polleranlagen sind relativ aufwandswarm umsetzbar. Bei Bedarf ist auch der Einsatz von Senkpollern denkbar, die eine Durchfahrt bspw. für den Busverkehr weiterhin ermöglichen. Hierbei könnte die Haltestelle „Töpferberg“ in der Bautzner Straße bestehen bleiben.

Mit Hilfe der Diagonalsperren werden die Verkehrsaufkommen deutlich reduziert. Im Bereich des Marktes sowie in den zuführenden Straßen entstehen damit neue Potenziale für andere Nutzungen. Die Erreichbarkeit der Altstadt sowie des Marktes ist weiterhin gewährleistet.

Auf eine Unterbrechung der Verbindung von der Bahnhofstraße in die Kirchstraße wurde zugunsten des Busverkehrs bzw. einer direkten Busanbindung des Marktes verzichtet.

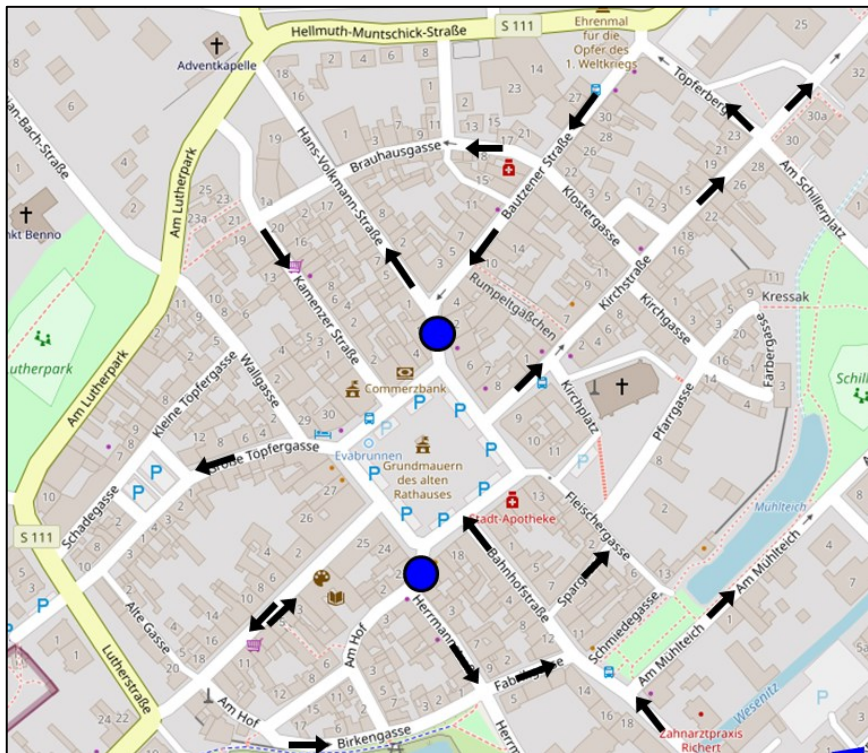


Abb. 63 Grundvariante Diagonalsperre

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/>

Sollte es für die Anlieferung der Händler und Geschäfte Probleme mit größeren Lkw z. B. in der Ausfahrt über die Hans-Volkmann-Straße ergeben, so würde auch für diese die Option bestehen, eine Ausfahrt über den Senkpoller zu ermöglichen.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » Unterbrechung des Durchgangsverkehrs von Norden kommend in Richtung Süden » Reduzierung der Verkehrsaufkommen in der Altstadt » Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie der Freiheitsgrade insbesondere am Markt » Entlastung des Knotenpunktes Bautzener Straße / Töpferberg 	<ul style="list-style-type: none"> » kleinteilige Umwege » Etwas höhere Belastungen in der Hans-Volkmann-Str. sowie westlichen Brauhausgasse » Bündelung des Busverkehrs aus Richtung Norden / Osten in der Kamenzer Straße (ohne Senkpoller)

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » Erreichbarkeit des Marktes weiterhin gesichert » keine Auswirkungen auf die Zahl der Parkmöglichkeiten » keine Auswirkungen auf den Busverkehr (mit Senkpoller) 	

Tab. 2 Rahmenbedingungen – Grundvariante Diagonalsperre

2. Hauptvariante

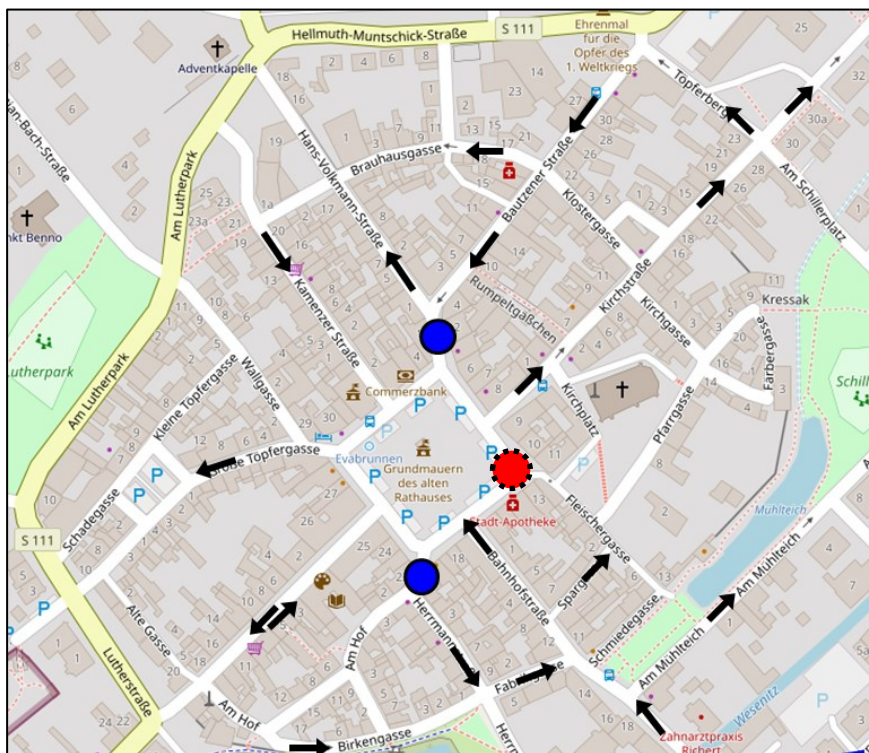


Abb. 64 Hauptvariante

Um auch für die maßgebliche Süd-Ost-Relation über die Bahnhofstraße / Kirchstraße die Verkehrsaufkommen minimieren zu können, bedarf es einer Anpassung der Verkehrsführung im Bereich Karl-Liebknecht-Straße (siehe Maßnahme M3). Entsprechend könnten dann auch für den östlichen Eckbereich (Fleischergasse) absenk- bare Polleranlagen vorgesehen werden. Für den Busverkehr sowie ggf. für Lieferver- kehr wäre diese Eckverbindung demnach weiterhin befahrbar. Hinsichtlich der Aus- fahrt des übrigen Verkehrs müsste allerdings eine generelle Anpassung der aktuellen Richtungsbeschilderung („nach Rechts“) vorgenommen werden. Die Fahrgassen- breiten geben eine Nutzung im Zweirichtungsverkehr unter Beibehaltung der Park- stände in Senkrechtaufstellung her.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » Unterbrechung des Durchgangsverkehrs von Norden kommend in Richtung Süden » Erhöhung Widerstandes für den Durchgangsverkehr von Süden kommend in Richtung Osten » Erhebliche Reduzierung der Verkehrsaufkommen in der Altstadt » Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie der Freiheitsgrade insbesondere am Markt » Entlastung des Knotenpunktes Bautzener Straße / Töpferberg » Erreichbarkeit des Marktes weiterhin gesichert » Senkpoller im östlichen Eckbereich sichern Erreichbarkeit des Busverkehrs aus Richtung Süden » keine Auswirkungen auf die Zahl der Parkmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> » kleinteilige Umwege » Etwas höhere Belastungen in der Hans-Volkmann-Str. sowie westlichen Brauhausgasse » Bündelung des Busverkehrs aus Richtung Norden / Osten in der Kamenzer Straße (ohne Senkpoller in der Bautzener Straße) » Höhere Interaktionen durch Beidrich-tungsverkehr (insb. beim Ausparken)

Tab. 3 Rahmenbedingungen – Hauptvariante

3. Variante Neugestaltung Markt

Als Ergänzung bzw. Erweiterung der beiden Diagonalsperren in der Grundvariante ist auch eine generelle Umnutzung der nördlichen und südlichen Eckbereiche des Marktes denkbar. Hierbei werden die Flächen zwischen Kirchstraße und Kamenzer Straße sowie zwischen Bahnhofstraße und Dresdener Straße gänzlich dem Kfz-Verkehr entzogen (siehe Abb. 65). Damit entsteht hier eine direkte Verbindung der Innenflächen des Marktes mit der angrenzenden Bebauung im Sinne eines Vorrangbereiches für den Fußverkehr, für Aufenthalt sowie gewerbliche Nutzungen.

Die Möglichkeiten zur Umfahrung des Marktes fallen weg. Dennoch ist dieser auch weiterhin aus allen Richtungen erreichbar. Durch eine erhebliche Verkehrs-entlastung ist mit einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität auszugehen.

Eine Beibehaltung der Parkmöglichkeiten in den beiden Eckbereichen wäre zwar generell denkbar, ist jedoch im Sinne der Verbesserung der Stadtqualität nicht zu empfehlen. Angesichts der verfügbaren Gesamtparkstandskapazitäten ist eine entsprechende Umnutzung nicht mit unverhältnismäßigen Einschränkungen verbunden.

Für den Busverkehr aus Richtung Norden bzw. Osten erfolgt die Anfahrt ebenfalls über die Kamenzer Straße. Eine Verlegung der Haltestelle „Töpferberg“ von der Bauzener Straße in die S 111 ist nur dann denkbar, wenn im direkten Umfeld eine sichere Querungsstelle geschaffen wird. Außerdem sind im Vorfeld die Anfahrtsmöglichkeiten der bestehenden Haltestelle „Rathaus“ auf dem Marktplatz zu prüfen.

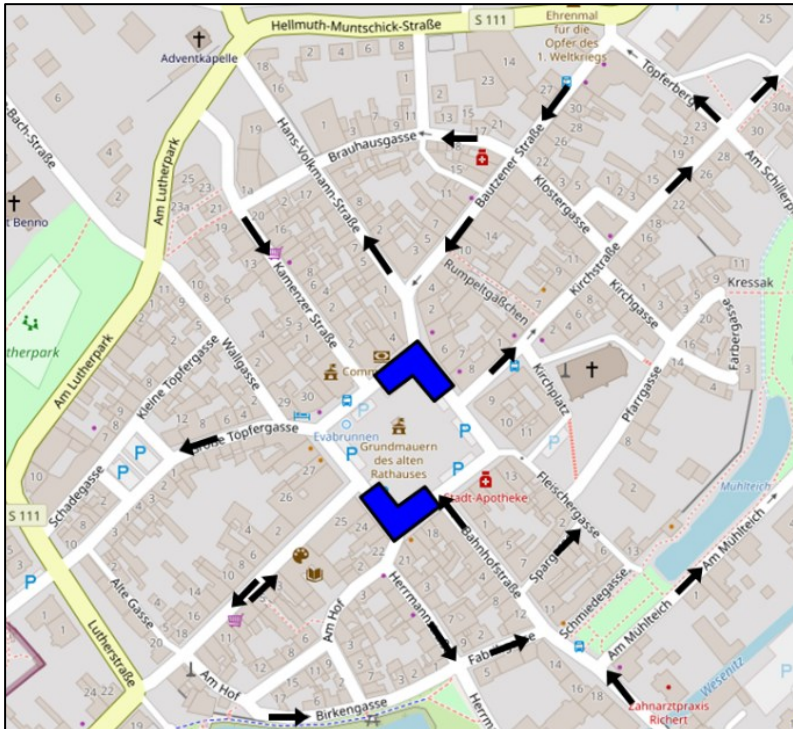


Abb. 65 Verkehrsorganisation Variante Neugestaltung Markt

Eine zusätzliche Herausnahme der östlichen Ecke (Fleischergasse) gemäß Hauptvariante ist dabei allerdings nicht zielführend. Damit wäre die Erreichbarkeit der Kirchstraße nicht mehr gewährleistet. Darüber hinaus müsste der nördliche Abschnitt der Bahnhofstraße für einen Zweirichtungsverkehr umgestaltet werden.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » Unterbrechung des Durchgangsverkehrs von Norden kommend in Richtung Süden » Reduzierung der Verkehrsaufkommen in der Altstadt » Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie der Freiheitsgrade insbesondere am Markt 	<ul style="list-style-type: none"> » Reduzierung der Parkstände in den gesperrten Eckbereichen » kleinteilige Umwege » etwas höhere Belastungen in der Hans-Volkmann-Str. sowie westlichen Brauhausgasse

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » Entlastung des Knotenpunktes Bautzener Straße / Töpferberg » Erreichbarkeit des Marktes weiterhin gesichert » Potenzialflächen für weiteren Nutzungen oder attraktive Gestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> » Bündelung des Busverkehrs aus Richtung Norden / Osten in der Kamenzer Straße » Verlegung der Haltestelle Töpferberg in die S 111 nur mit zusätzlicher sichere Querungsstellen denkbar

Tab. 4 Rahmenbedingungen - Variante Neugestaltung Markt

Im Ergebnis des Variantenvergleiches wird die unterschiedliche Eingriffstiefe der beiden Varianten deutlich. Bei Grundvariante ergeben sich durch einen geringeren Eingriff auch geringere Entlastungseffekte. Gleichzeitig sind jedoch auch die Auswirkungen in anderen Bereichen geringer. Bei der Variante Neugestaltung sind mit den tiefergehenden Einschränkungen auch größere Effekte im Hinblick auf die Erhöhung der Stadt- und Aufenthaltsqualität verbunden. Die Hauptvariante hätte die größten Effekte hinsichtlich der Minimierung des Durchgangsverkehrs. Allerdings ist diese abhängig von einer Anpassung der Verkehrsorganisation in der der Karl-Liebknecht-Straße.

Unabhängig davon haben alle drei Varianten im Vergleich zur Bestandssituation deutliche Vorteile. Mit Umsetzung der veränderten Verkehrsführung können jeweils die gebietsfremden Durchgangsverkehre im Bereich des Marktes reduziert werden. Die Umsetzung aller drei Handlungsansätze ist aus verkehrsplanerischer Sicht denkbar. Eine abschließende Entscheidung bezüglich der gewünschten Eingriffstiefe ist auf politischer Ebene zu treffen. In Vorbereitung der konkreten Umsetzung sind weitere verkehrsplanerische Detailuntersuchungen erforderlich. So wäre beispielsweise eine vertiefende Verkehrsuntersuchung zur weiteren Objektivierung der Grundlagendaten bzw. Erfassung der tatsächlich gebietsbezogen stattfindenden Durchgangsverkehrsströme denkbar. .

Neben diesen Varianten zur generellen Neuordnung der Verkehrsorganisation sind parallel folgende Zusatzmaßnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes bzw. zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Altstadt zu empfehlen:

- Ausweitung der Tempo 20 Zone in der Bahnhofstraße sowie der Hermannstraße bis zur Stolpener Straße
- klare Abgrenzung der definierten Parkstände
- bauliche sowie gestalterische Untersetzung des Niedriggeschwindigkeitszone im Rahmen der Straßenraumgestaltung
- Freigabe der Bahnhofstraße für den Radverkehr in der Gegenrichtung
- Weiterführung der beidseitigen Baumstandorte in der Bahnhofstraße (nördlich der Stolpener Straße)

- Prüfung einer geänderten Vorfahrtregelung am Knotenpunkt Kirchstraße / Am Schillerplatz / Töpferberg (Unterordnung der Kirchstraße)

Insgesamt sind die Hinweise einer verkehrsberuhigenden Straßenraumgestaltung im Nebennetz (Maßnahmen M7) zu berücksichtigen. Weitere Wechselwirkungen bestehen mit der zukünftigen Verkehrsorganisation im Bereich der Neustädter Straße.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda (Straßenverkehrsbehörde, Stadt- und Verkehrsplanung)

Kostenkategorie: I – III (unterschiedl. Ausbaumöglichkeiten innerhalb der Varianten)

M5. Verkehrsorganisation Unterführung Bahntrasse

Ziel: Bündelung des Verkehrs im Zuge der Ortsumgehung (B 98), Reduzierung der Verkehrsaufkommen im Zuge der Neustädter Straße, Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr zwischen Altstadt und den Stadtgebieten südlich der Bahn (Schaffung sicherer Radverkehrsanlagen)

Problemlage: Die angestrebten Entlastungseffekte durch die tangential am westlichen Kernstadtrand vorbeiführende Ortsumfahrung im Zuge der B 98 sind insbesondere für die Neustädter Straße (K 7260) bisher noch nicht in Gänze ausgeschöpft. Hier liegen die Verkehrsaufkommen weiterhin zwischen 4.500 – 7.500 Kfz/ 24h. Hinzu kommt, dass im Bereich der als Zwangspunkte fungierenden Bahnunterführungen Neustädter Straße (K 7260) und Süßmilchstraße zentrale Bündelungseffekte für alle Verkehrsarten für die Verbindungen zwischen dem südlichen Stadtgebiet und der Altstadt bestehen. Die Neustädter Straße (K 7260) sowie der Drebnitzer Weg (K 7260) sind in den letzten Jahren zur Aufnahme von überregionalem Kfz-Verkehr gemäß ihrer Funktion als Kreisstraße ausgebaut worden. Gleichzeitig fungiert Neustädter Straße (K 7260) dabei als Hauptradroute (AR/IR III). Aktuell wird der Radverkehr hier zusammen mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (siehe Abb. 66). Bei Tempo 50 und einem derzeitigen DTV von ca. 7.300 Kfz/24h kann dies gemäß ERA nicht als sichere und attraktive Radverkehrsführung bewertet werden.

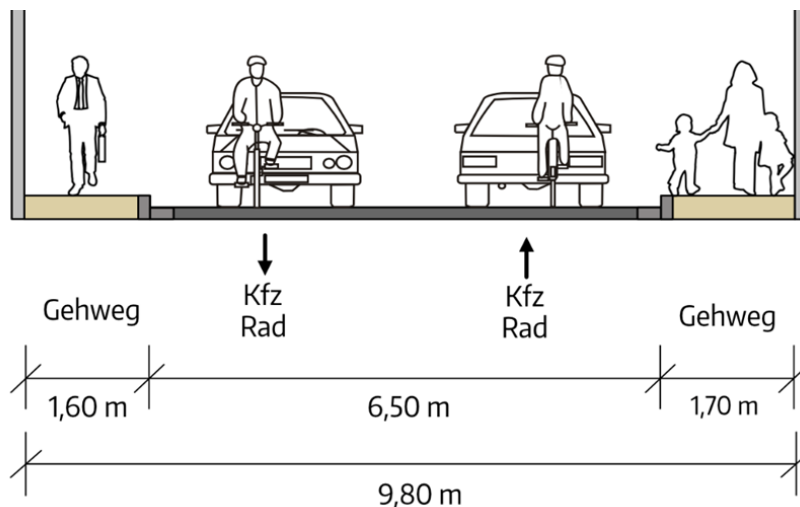


Abb. 66 Querschnitt im Bestand (Nullvariante)

Insbesondere für den anstiegbedingt langsam fahrenden bergwärtigen Radverkehr (Ri. Süden) sind häufig Behinderungen und Überholmanövern mit unzureichendem Abstand zu beobachten. Eine Nutzungsfreigabe der Gehwege für den Radverkehr ist aufgrund der zu geringen Breiten nicht möglich. Dennoch sind aufgrund der Konfliktpotenziale auf der Fahrbahn regelmäßig Fehlnutzungen im Seitenraum zu beobachten.

Beschreibung der Maßnahme:

Nachfolgend werden unterschiedliche Handlungsansätze für die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr beschrieben sowie hinsichtlich ihrer Rahmenbedingungen bzw. Vor- und Nachteile verkehrsplanerisch diskutiert. Angesichts der städtebaulich-räumliche Zwänge handelt es sich dabei vorrangig um verkehrsorganisatorische Maßnahmen.

Variante 1 Tempo 30 in der Neustädter Str.

Eine kurzfristige Verbesserung der Rahmenbedingungen ist durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h denkbar. Hierbei ergeben sich im Vergleich zum Bestand keine Veränderungen hinsichtlich der generellen Verkehrsführung oder bauliche Einschränkungen, die die Einstufung als Kreisstraße infrage stellen würde. Allerdings werden die Konfliktpotenziale für den Radverkehr deutlich reduziert und die Durchfahrtswiderstände leicht erhöht. Angesichts der geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen wird der Regeleinsatzbereich für eine Mischverkehrsführung von Kfz- und Radverkehr auf der Fahrbahn erreicht.

Begründung für die Geschwindigkeitsbegrenzung bildet die auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse bestehende Gefahrenlage, welche das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung übersteigt. In Bezug auf die Verkehrsmengen bzw. aktuell zulässigen Geschwindigkeiten ist gemäß ERA eine Teilseparation erforderlich. Diese ist bei einer Beibehaltung des Beidrichtungsverkehrs nicht umsetzbar. Durch die Steigungssituation fährt der Großteil der Radfahrenden besonders langsam. Ein Ausweichen in den Seitenbereich ist aufgrund der teilweise geringen Breiten ebenfalls mit besonderen Risiken verbunden.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » Reduzierung der Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr » Regeleinsatzbereich Mischverkehr Kfz / Rad wird erreicht » keine Umwege für alle Verkehrsteilnehmer » kostengünstig und zeitnah umsetzbar » Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes 	<ul style="list-style-type: none"> » insbesondere bergwärts kein Schutzraum für langsamen Radverkehr » Konfliktpotenziale (z. B. kritische Überholmanöver) lediglich reduziert, nicht aufgehoben

Tab. 5 Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante 1

Ergänzend ist im Bestand ein einseitiges Angebot für den (langsam fahrenden) Radverkehr in bergwärtiger Richtung nach Süden durch die Markierung eines Schutzstreifens möglich (siehe Abb. 67). Dieser kann theoretisch auch ohne eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umgesetzt werden.

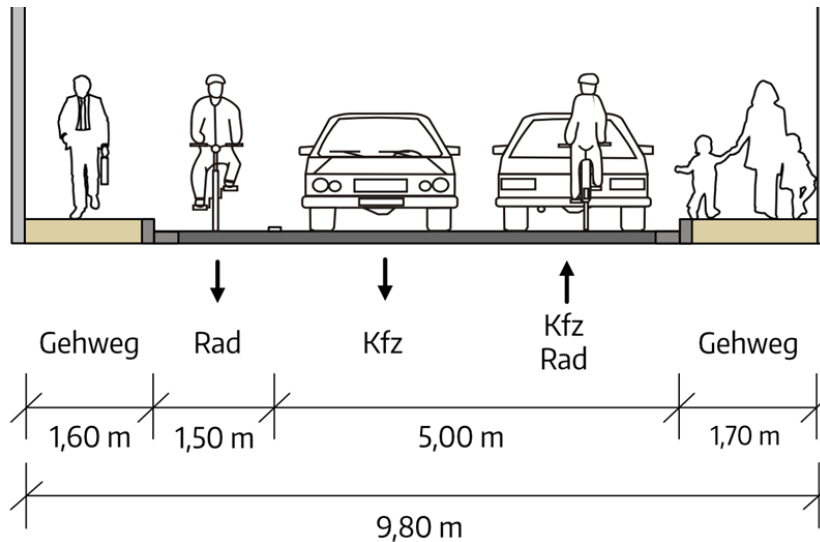


Abb. 67 Querschnittsaufteilung Nullfall + einseitigem Schutzstreifen (Blickrichtung Altstadt)

Variante 2 – Einbahnstraßensystem

Mit einer Einbahnstraßenregelung für die beiden innerstädtischen Bahnunterführungen ergeben sich in erster Linie zusätzliche Freiheitsgrade für die Anlage gesonderter Radverkehrsanlagen. So können im Zuge der Neustädter Straße (K 7260) entweder beidseitig Schutzstreifen oder ein Radfahrstreifen in bergwärtiger Richtung markiert werden (siehe Abb. 70)¹. Auch in der Süßmilchstraße ist zumindest einseitig die Einordnung einer Radverkehrsanlage möglich. Insgesamt wird damit der Nutzungsdruck im Seitenbereich deutlich reduziert. Vor allem die Neustädter Straße (K 7260) wird als Hauptradachse zwischen den Stadtgebieten nördlich und südlich der Bahnstrecke wesentlich Abb. 68 gestärkt.

Aufgrund der kürzlichen Sanierung der Neustädter Straße (K 7260) und Einstufung als Kreisstraße in Verbindung mit dem Drebnitzer Weg (K 7260) besteht für die Stadt eine Bindefrist. Darüber hinaus können bauliche und verkehrsorganisatorische Einschränkungen, wie z. B. Einbahnstraße und Engstellen, zu einer Herabstufung der Kreisstraße zu einer kommunalen Straße führen.

Zudem können sich durch die fehlenden Interaktionen mit der Gegenrichtung höhere Geschwindigkeiten ergeben.

¹ Gemäß StVO ist eine Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung ausschließlich bei einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h umsetzbar. Alternativ ist eine Beschilderung als sog. unechte Einbahnstraße denkbar.

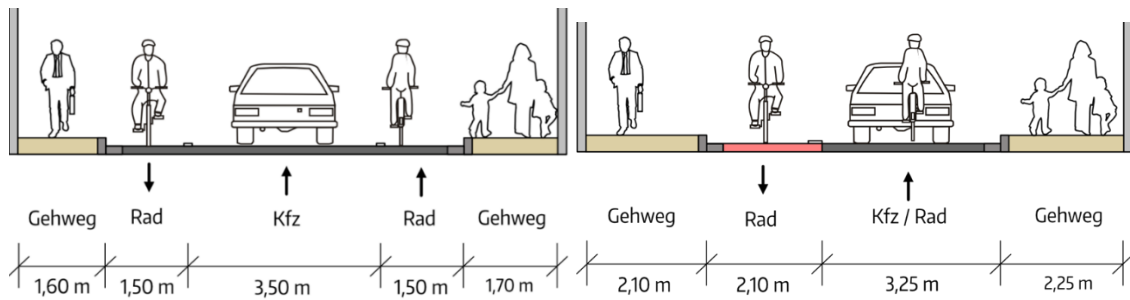


Abb. 68 Varianten zur Querschnittsaufteilung in der Neustädter Str. bei einer Einbahnstraßenführung in Ri. Norden (Blickrichtung Altstadt)

Demgegenüber stehen veränderte Fahrtbeziehungen für den Kfz-Verkehr. Hierbei sind zwei generelle Führungsvarianten denkbar.

Variante 2a – Einbahnstraßensystem gegen den Uhrzeigersinn

Bei einem Betrieb des Einbahnstraßensystems im Uhrzeigersinn wird die stadteinwärtige Fahrtrichtung über die Neustädter Straße geführt. In der Gegenrichtung steht die Süßmilchstraße zur Verfügung. Hier beschränkt sich die Einbahnstraßenführung auf den Teilabschnitt zwischen Margarethenstraße und Stolpener Straße (K 7260). Damit ist die Zufahrt zum Gewerbestandort südlich der Bahn weiterhin in beiden Richtungen gewährleistet.

Dennoch ergeben sich durch die Höhenbegrenzung im Zuge der Neustädter Straße (K 7260) Einschränkungen für den Schwerverkehr. In Fahrtrichtung Norden ist für Fahrzeuge mit einer Höhe von mehr als 3,5 m eine innenstadtnahe Querung der Bahnstrecke nicht mehr möglich.

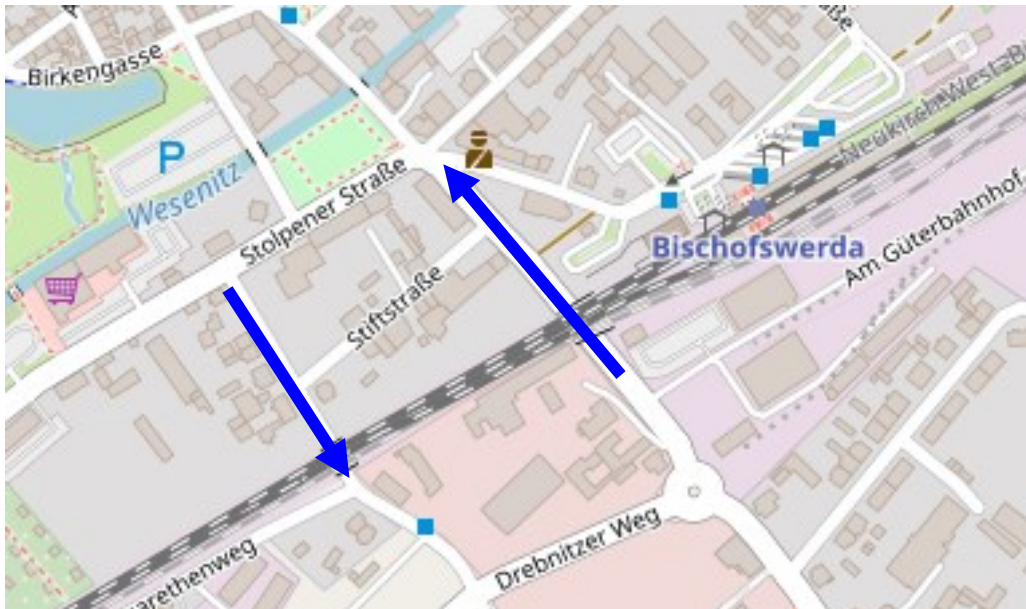


Abb. 69 Variante 2a – Einbahnstraßenregelung im Uhrzeigersinn

Darüber hinaus ergeben sich Änderungen an den Knotenpunkten. Während im Zuge der Stolpener Straße durch den Wegfall von Fahrtbeziehungen eine Entlastung bzw.

Vereinfachung erfolgt, kommt es am Knotenpunkt Süßmilchstraße / Drebnitzer Weg (K 7260) zu einer Zunahme der Verkehrsaufkommen. Betroffen ist dabei die Nebenrichtung der bereits in der Vergangenheit unfallauffälligen Kreuzung.

Darüber hinaus wäre die stadteinwärtige Bushaltestelle „Gewerbepark“ nicht mehr notwendig, welche erst kürzlich barrierefrei ausgebaut worden ist.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » lediglich kleinteilige Umwege » Flächenpotenziale für die Anlage von Radverkehrsanlagen in der Neustädter Straße » Reduzierung der Fahrbeziehungen an den Knotenpunkten im Zuge der Stolpener Straße 	<ul style="list-style-type: none"> » keine Auswirkungen auf der Durchfahrtrelation Neustädter Straße / Bahnhofstraße / Kirchstraße » Umwege für den stadteinwärtigen Lkw-Verkehr aufgrund der Höhenbegrenzung in der Neustädter Straße » Verkehrszunahme Süßmilchstraße » Zusatzbelastung für Verkehr aus der Nebenrichtung am Knotenpunkt Süßmilchstraße / Drebnitzer Weg » Umwege für den Busverkehr » Wegfall der erst kürzlich barrierefrei ausgebauten Haltestelle „Gewerbepark“

Tab. 6 Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante 2a

Variante 2b – Einbahnstraßensystem mit dem Uhrzeigersinn

Alternativ ist auch eine Einbahnstraßenführung mit dem Uhrzeigersinn denkbar. Hierbei fungiert der Knotenpunkt Süßmilchstraße / Drebnitzer Weg (K 7260) im Wesentlichen als Zufahrt für die Einbahnstraßenführung in stadteinwärtiger Fahrtrichtung. Die Neustädter Straße (K 7260) darf hingegen nur in stadtauswärtiger Richtung befahren werden. Damit wird aus Richtung Süden kommend die geradlinige Durchfahrtbeziehung im Zuge der Neustädter Straße (K 7260) / Bahnhofstraße gebrochen. Zudem wird bei dieser Variante der Kreisverkehr als leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsverteilerknotenpunkt besser genutzt. Für den Knotenpunkt an der Polizei ergibt sich hingegen eine zusätzliche Entlastung, da eine Zufahrtrichtung komplett entfällt.

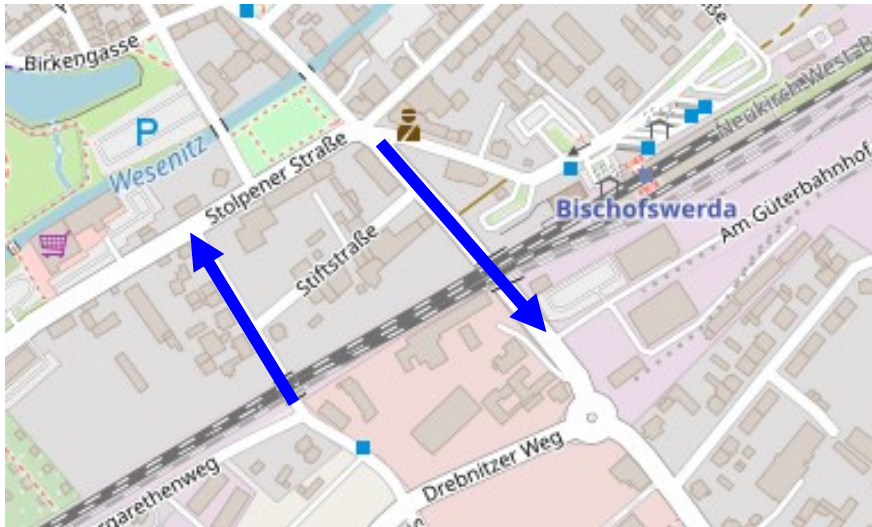


Abb. 70 Variante 2b – Einbahnstraßenregelung entgegen dem Uhrzeigersinn

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » lediglich kleinteilige Umwege » Flächenpotenziale für die Anlage von Radverkehrsanlagen in der Neustädter Straße » Reduzierung der Fahrbeziehungen an den Knotenpunkten im Zuge der Stolpener Straße (insbesondere Polizei-Kreuzung) » Brechung der Durchfahrtsrelation Neustädter Straße / Bahnhofstraße » Nutzung der sicheren und leistungsfähigen Verteilfunktionen des Kreisverkehrs Drebnitzer Weg » Weiternutzung der barrierefreien Haltestelle „Gewerbepark“ 	<ul style="list-style-type: none"> » Umwege für den stadtauswärtigen Lkw-Verkehr aufgrund der Höhenbegrenzung in der Neustädter Straße » Verkehrszunahme Süßmilchstraße » Zusatzbelastung für Verkehr aus der Nebenrichtung am Knotenpunkt Süßmilchstraße / Stolpener Straße » Umwege für den Busverkehr

Tab. 7 Positive Aspekte bzw. Herausforderungen / Konflikte – Variante 2

Insgesamt ist aus verkehrsplanerischer Sicht festzustellen, dass eine Einbahnstraßenregelung im Hinblick auf die beiden Bahnunterführungen im Innenstadtbereich denkbar und mit verschiedenen Vorteilen verbunden ist. Vorzugslösung bildet dabei Variante 2b. Allerdings bestehen gleichzeitig vielfältige Herausforderungen bzw. weiterer vertiefender Untersuchungsbedarf. Dies betrifft insbesondere den erforderlichen Umbauaufwand sowie die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen und

Effekte. Außerdem sind die Abhängigkeiten hinsichtlich der Bindefrist in Verbindung mit einer möglichen Herabstufung der Kreisstraßen zu klären. Für eine abschließende Bewertung bedarf es einer verkehrstechnischen Untersuchung in Verbindung mit einer Konzeptstudie zur konkreten Gestaltung.

Kurzfristig sollten daher die Maßnahmen entsprechend Variante 1 (Tempo 30, Schutzstreifen bergwärts) umgesetzt werden. Diese sind ohne größeren Aufwand kurzfristig umsetzbar und führen zu keinen signifikanten Einschränkungen, die die Straßennetzfunktion als Kreisstraße infrage stellen.

Zeitraum: mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: I - II (Variante 1)

M6. Umgestaltung von Knotenpunkten zu Kreisverkehren

Ziel: Verstetigung des Verkehrsablaufes, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Wartezeiten und Unterhaltskosten

Problemlage: Kreisverkehre bilden eine moderne, flexible und sichere Möglichkeit der Knotenpunktgestaltung mit vielen Vorteilen. Die Zahl an Konfliktpunkten ist gering und damit die Verkehrssicherheit in der Regel hoch. Im Vergleich zu Lichtsignalanlagen reduzieren sich zudem Unterhaltskosten und Wartezeiten.

An verschiedenen Knotenpunkten im Stadtgebiet bestehen Konflikte, welche sich durch eine Umgestaltung zum Kreisverkehr lösen lassen.

Beschreibung der Maßnahme:

Für den Einsatz von Kreisverkehren existieren u. a. folgende Gestaltungsmöglichkeiten:

KK Kleiner Kreisverkehr

Klassischer Kreisverkehr mit einem Durchmesser (innerorts) zwischen 26 - 40 m und einer begrünten oder anderweitig gestalteten Kreisinsel.

Regeleinsatzbereich 15.000 – 25.000 Kfz/24h

MK Minikreisverkehr

Kreisverkehr mit einem Kreisplatzdurchmesser zwischen 13 - 22 m sowie einer überfahrbaren und zumeist gepflasterten Kreisinsel (siehe Abb. 71),

Regeleinsatzbereich 8.000 – 18.000 Kfz/24h

Während der Minikreisverkehr vorrangig in städtebaulich gewachsenen, engen Bereichen sowie im Erschließungsstraßennetz eingesetzt wird, bildet der Kleine Kreisverkehr den klassischen Anwendungsfall sowohl im Innerorts-, als auch im Außerortsbereich. Darüber hinaus existieren noch verschiedene andere Kreisverkehrsgrundformen, z. B. mehrstreifig befahrbare Kreisverkehre und Turbokreisverkehre.



Abb. 71: Beispiele Minikreisverkehr (Dresden, Potsdam)

Für den Einsatz von Kreisverkehren sind verschiedene Rahmenbedingungen hinsichtlich Flächenverfügbarkeit, Verkehrsaufkommen, Leistungsfähigkeit sowie Wechselwirkungen mit anderen Knotenpunkten zu berücksichtigen. Auf Basis einer

Vorprüfung eignen sich in Bischofswerda folgende Knotenpunkte für weiterführende Betrachtungen hinsichtlich einer Umgestaltung zum Kreisverkehr:

- (1) Kamenzer Straße / Carl-Maria-von-Weber Straße (KK), unter Berücksichtigung einer vorgelagerten Überführung des Radverkehrs aus Ri. Geißmannsdorf kommend auf die Fahrbahn
- (2) Bautzner Straße (S 111) / Carl-Maria-von-Weber Straße (KK), ggf. mit Bypass
- (3) Bautzner Straße (S 111) / Geislinger Straße (KK), auch im Sinne einer geschwindigkeits-dämpfenden Ortseingangsgestaltung
- (4) Neustädter Straße /Friedrich-List-Straße (MK oder KK)
- (5) Drebnitzer Weg / Süßmilchstraße (MK oder KK), langfristig
- (6) Süßmilchstraße / Bergstraße (MK)
- (7) Stolpener Straße (K 7260) / Süßmilchstraße (MK)
- (8) Hauptstraße S 101 / Burkauer Straße (K 7266) (OT Schönbrunn) (MK)
- (9) Platz des Volkes / Kirchstraße / Lindenstraße (K 7260) (KK)

Darüber hinaus sollte beim Neu-, Um- und Ausbau die Möglichkeit der Anwendung von Kreisverkehren priorisiert mit geprüft werden.

Die Führung des Radverkehrs sollte innerorts in der Regel auf der Kreisfahrbahn erfolgen. Zudem ist für innerörtliche Kreisverkehre die Markierung von Fußgängerüberwegen wichtig (siehe auch Maßnahme F7).

Zeitraum: langfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: Minikreisverkehre KK II – III, kleine Kreisverkehre KK III- IV

M7. Verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung im Nebennetz

Ziel: Unterstützung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen, Gewährleistung des angeordneten Niedriggeschwindigkeitsniveaus, Verdeutlichung des Wohngebietscharakters

Problemlage: In vielen Wohngebieten wird die flächendeckende Verkehrsberuhigung im Bestand lediglich mittels Beschilderung gewährleistet. Eine unterstützende selbsterklärende Straßenraumgestaltung existiert kaum. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden teilweise überschritten. Dadurch wird Aufenthaltsqualität eingeschränkt. Es kommt zu Konflikten im Fußverkehr.

Beschreibung der Maßnahme: Im Rahmen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen im Nebennetz sollte sich die Straßenraumgestaltung an den Zielstellungen der Verkehrsberuhigung orientieren. Hierbei sind folgende Prämissen zu berücksichtigen:

- Beschränkung der Kfz-Fahrbahnbreite auf das tatsächlich erforderliche Maß
- Gewährleistung der Begegnungsmöglichkeiten zwischen zwei Kfz in der Regel über Ausweichstellen
- Abgrenzung zum Hauptnetz mittels Gehwegüberfahrten
- durchgehende Straßenraumbegrünung bzw. Anordnung von Baumtoren
- Einsatz von Fahrbahnanhebungen, Plateauaufpflasterungen, Fahrbahnversätzen etc.
- Markierung von „Haifischzähnen“ an gleichrangigen Einmündungen bzw. Knotenpunkten
- Ordnung / Abgrenzung der Flächen für den ruhenden Verkehr
- Gewährleistung ausreichend breiter Flächen für den Fußverkehr
- ggf. Gestaltung als Mischverkehrsflächen

Die Gestaltung der Straßenräume innerhalb der Wohngebiete sollte in Abhängigkeit von der jeweiligen Straßenstruktur sowie der Lage und Funktion des Straßenabschnitts im Verkehrsnetz erfolgen. Dabei sind drei Grundtypen zu unterscheiden:

1. klassische Straßenraumaufteilung
Gehweg – Fahrbahn inkl. einseitigem oder beidseitigen Parkstreifen – Gehweg,
z. B. Kändlerstraße
2. Mischverkehrsflächen z. B. Stadtrandsiedlung
3. Straßenräume innerhalb der Neubaugebiete mit oft einseitigen oder beidseitigen Senkrechtparkmöglichkeiten (z. B. Wohngebiet Ernst-Thälmann-Straße bzw. Maximilian-Kolbe-Straße)

Für die Straßenabschnitte mit einer klassischen Straßenraumaufteilung ist zukünftig eine stärkere Differenzierung zwischen den Flächen des ruhenden und des fließenden Verkehrs vorzusehen (siehe Abb. 72). Die Parkstreifen sollten daher mittels Materialwechsel (Pflaster) von der Fahrbahn abgegrenzt werden. Einhergehen sollte damit gleichzeitig eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs durch die Einbindung von regelmäßigen und durchgehenden Baumpflanzungen in die Parkstreifen. Zudem können hier auch Aufenthaltsbereiche und Radabstellmöglichkeiten integriert werden.

Durch diese Maßnahmen ist neben einer Reduzierung der Verkehrsverstöße im ruhenden Verkehr auch eine stadtverträglichere, d. h. geschwindigkeitsdämpfende Veränderung des Straßenraumeindrucks möglich. An den Knotenpunkten werden Plateauaufpflasterungen vorgesehen (siehe Abb. 72), welche zum einen die Erkennbarkeit der Kreuzungsbereiche deutlich verbessern und zum anderen ähnlich der Gehwegüberfahrten für sichere und barrierefreie Querungsbedingungen für den Fußgängerverkehr sorgen. Bei längeren Straßenabschnitten ohne Knotenpunkt sind zur kontinuierlichen Verdeutlichung des Niedriggeschwindigkeitsniveaus regelmäßig angehobene Querungsbereiche und Fahrbahneinengungen für den Fußgängerverkehr vorzusehen.

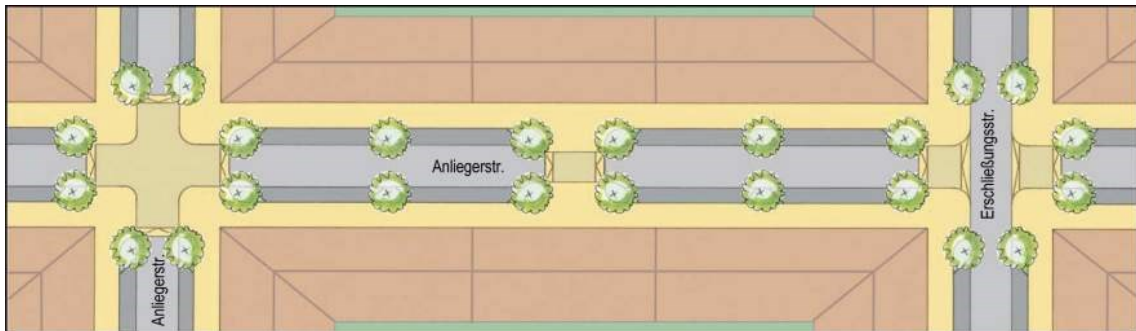


Abb. 72: Prinzipskizze Straßenraumgestaltung im Nebennetz

Auch bei Mischverkehrsflächen sollte eine durchgehende Begrünung vorgesehen werden (siehe Abb. 73). Wichtig ist, dass die befestigten Flächen nicht so breit wie möglich, sondern so breit wie nötig vorgesehen werden.

Eine Verdeutlichung der Knotenpunkte in den Mischverkehrsbereichen sollte durch die Verwendung unterschiedlicher Materialien im Sinne von Aufmerksamkeitsflächen vorgenommen werden. Als kurzfristige Alternative bzw. ergänzend ist der Einsatz von sog. „Haifischzähnen“ zu prüfen. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung wird hierzu festgehalten: „Eine Anordnung zur Hervorhebung einer Wartepflicht für den Fahrverkehr infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung abseits der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen kommt insbesondere an schlecht einsehbaren Kreuzungen und Einmündungen in Betracht, die besondere Sorgfalt erfordern.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert 2021) Zudem ist insbesondere im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten eine entsprechende Zusatzmarkierung sinnvoll.

Im Bereich der Gebiete mit Geschosswohnbebauung ist vor allem eine weitere Ausweitung der Begrünungsmaßnahmen anzustreben. Hierbei sollten Baumstandorte innerhalb der Parkstreifen geprüft werden. Die Förderung des Fußgängerverkehrs an den Knotenpunkten sowie die Gewährleistung eines angemessenen Niedriggeschwindigkeitsniveaus ist, wie bei der klassischen Straßenraumaufteilung mittels Plateauaufpflasterungen, Fahrbahneinengungen, etc. zu gewährleisten. Insbesondere im Altstadtbereich besteht weiterer Handlungsbedarf bei der baulichen Unterbrechung der bestehenden Tempo-20-Zone. Die Handlungsmöglichkeiten sind hierbei mit der Denkmalschutzbehörde abzustimmen. Ausgenommen davon sind die Straßenabschnitte, welche regelmäßig von Busverkehren genutzt werden.



Abb. 73: Beispiele Plateauaufpflasterung / Baumtor (Erkner, BIW Bahnhofstraße)

Generell sind die Möglichkeiten zur Straßenraumbegrünung sowie zur Einordnung von Parkständen jeweils im Einzelfall anhand der Nutzungsanforderungen der Feuerwehr sowie des Leitungsbestandes zu prüfen.

Zur weiteren Revitalisierung der Straßenräume als Orte des Aufenthalts, Kommunizierens und Spielens sollten quartiersbezogen auch die Möglichkeiten zentraler Parkierungseinrichtungen (Quartiersgaragen etc.) diskutiert werden.

Zeitraum: mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda (Straßenverkehrsbehörde, Stadt- und Verkehrsplanung)

Kostenkategorie: je nach Einzelmaßnahme KK I – KK V

M8. Ortseingangsgestaltung

Ziel: Gewährleistung eines stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus. Optimierung des Übergangsbereiches Außerorts / Innerorts im Kfz-Verkehr.

Problemlage: Im Übergangsbereich zwischen Außerortsabschnitten und angebauten, innerörtlichen Gebieten ist teilweise eine Verschleppung der außerorts zulässigen Geschwindigkeiten bis in die bebauten Bereiche herein zu beobachten. Daraus ergeben sich neben Sicherheitsproblemen auch zusätzliche Lärmbelastungen.

Beschreibung der Maßnahme:

Folgende Elemente können am Beginn geschlossener Ortschaften zu einem angemessenen Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr beitragen:

- Einbau von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz
- Anlage eines Kreisverkehrs
- stationäre Geschwindigkeitsüberwachung
- Dialogdisplay / Motivanzeigetafel
- Fahrbahneinengungen / Baumtor (bei geringen Kfz-Aufkommen)

Handlungsbedarf besteht in der Stadt Bischofswerda sowie insbesondere in den Ortsteilen für folgende Einfallstraßen bzw. Ortseingangsbereiche:

- (1) Dresdner Straße (S 111), Mittelinsel²
- (2) Bautzner Straße (S 111) / Geislinger Straße (Zufahrt GE Nord II), Kreisverkehr
- (3) Kamenzer Str. / Carl-Maria-von-Weber-Str., Kreisverkehr
- (4) Bautzner Straße (S 111) (OT Kynitzsch), Mittelinsel ggf. mit Querungshilfe für Radverkehr an beiden Ortseingängen unter Berücksichtigung der Haltestellenreichbarkeit sowie Prüfung Tempo 70
- (5) Hauptstraße (S 101, OT Schönbrunn), beide OE
- (6) Burkauer Straße (K 7266, OT Schönbrunn), Fahrbahneinengung / Baumtor
- (7) Geißmannsdorfer Straße (OT Geißmannsdorf, OE Süd), Motivanzeigetafel
- (8) Geißmannsdorfer Straße (OT Geißmannsdorf, OE West), Mittelinsel
- (9) Goldbacher Straße, (K 7262, OT Goldbach, OE Nord), Fahrbahneinengung / Baumtor
- (10) Bischofswerdaer Str. (OT Weickersdorf, OE Ost), Fahrbahneinengung / Baumtor

² Bezüglich der zukünftigen Lage der Querungsstelle sind neben der geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung auch die Funktionen als Querungshilfe für den Radverkehr im Zuge der Hauptradroute sowie die hierfür erforderlichen Sichtbeziehungen zu berücksichtigen.

- (11) Großdrebnitzer Straße (K 7262, OE Süd), Mittelinsel bzw. Motivanzeigetafel
- (12) Neustädter Straße (OE Putzkau / Fischmühle), Mittelinsel
- (13) Neustädter Straße (OE Bischofswerda), Mittelinsel ggf. mit Querungshilfe
- (14) Schmöllner Straße (OT Belmsdorf), Mittelinsel
- (15) Schmöllner Weg, Höhe Friedhof (K7260), Mittelinsel ggf. mit Querungshilfe
- (16) Zum Horkaer Teich (OT Belmsdorf), Fahrbahneinengung / Baumtor

Zeitraum: mittel- bis langfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: je nach Einzelmaßnahme KK I – KK IV

M9. Verkehrs- und Geschwindigkeitsüberwachung

Ziel: Gewährleistung eines stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus

Problemlage: Durch überhöhte Geschwindigkeiten ergeben sich vielfältige Probleme und Konflikte. Trennwirkungen und Lärmbelastungen werden erhöht. Darüber hinaus entstehen durch die höheren Konfliktgeschwindigkeiten weitere Einschränkungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit.

Beschreibung der Maßnahme:

Zur Sicherung eines ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus bzw. Verkehrsverhaltens sollten regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen erfolgen. Diese tragen u. a. zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Reduzierung von Trennwirkungen und Lärmbelastungen bei.

Neben dem Einsatz mobiler Überwachungstechnik sollte hierbei auch eine Nutzung ortsfester Überwachungsanlagen erfolgen. Bisher existieren im gesamten Stadtgebiet keine entsprechenden Anlagen. Im Rahmen der Anschaffung sollte geprüft werden, ob ein Kamerasystem abwechselnd auch an mehreren Standorten in dort fest installierten Gehäusen genutzt werden kann.

Parallel ist der Einsatz von Motivanzeigetafeln / Dialog-Displays in zentralen Schwerpunktbereichen zu empfehlen. Durch diese werden die Verkehrsteilnehmer auf überhöhte Geschwindigkeiten hingewiesen (siehe Abb. 74).

Vorher-Nachher-Untersuchungen haben gezeigt, dass Motivanzeigetafeln einen wichtigen Beitrag leisten können, um die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zu verbessern bzw. ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau zu gewährleisten (LfLUG Sachsen / SVU Dresden, 2018). Neben einer Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit insgesamt ergeben sich gerade auch bei den Anteilswerten hoher Geschwindigkeiten deutliche Verbesserungen.

Es treten keine Gewöhnungseffekte ein. Dies bedeutet, dass die Effekte in gleichem Umfang zu verzeichnen sind, solange die Geschwindigkeitsanzeigetafel an einem Standort installiert ist. Nach Abbau der Tafeln steigt das Geschwindigkeitsniveau jedoch unmittelbar wieder an. Daher ist an Problempunkten eine dauerhafte Installation der Geschwindigkeitsanzeigetafeln zu empfehlen.



Abb. 74 Beispiel Motivanzeigetafel (Dialog-Display)

Die Einsatzorte der Motivanzeigeanlagen sollten sich an den sicherheitsrelevanten Bereichen vor allem vor Schulen und Kindergärten orientieren bzw. sind in Verknüpfung mit den Geschwindigkeitsbegrenzungen (siehe Kapitel M1, M2, M7 sowie M8) zu konzipieren. Die konkrete Standortwahl für die Motivanzeigetafeln innerhalb der Abschnitte ist auf Grundlage der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen (Verkehrsablauf, Knotenpunkte und Einmündungen, Sichtverhältnisse, potenzielle Maststandorte, Stromversorgungsmöglichkeiten etc.) vorzunehmen. Generell sollte möglichst in beiden Fahrtrichtungen eine Tafel installiert werden.

Zeitraum: kurzfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: je nach Anzeiger KK I - II

7.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Das Parken bildet eine wesentliche Steuergröße für den fließenden Kfz-Verkehr.

Parkstände (öffentlich) und Stellplätze (teilöffentlich + privat) sind nötig, um eine gute Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem Pkw zu gewährleisten. Andererseits ergibt sich durch das Abstellen von Fahrzeugen ein hoher Flächenverbrauch. Speziell im Altstadtbereich führt dies aufgrund der insgesamt höheren Nutzungsdichte häufig zu Flächenkonflikten. Bei der Konzeption des ruhenden Verkehrs ist daher eine Abwägung bzw. ein Kompromiss zwischen der Kfz-Erreichbarkeit einerseits und städtebaulichen Aspekten andererseits erforderlich. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Parkstän­deverfügbarkeit und die Rahmenbedingungen für deren Benutzung die Verkehrsmittelwahl wesentlich mit beeinflussen.

Überkapazitäten bzw. fehlende Nutzungsgebühren führen häufig dazu, dass der Pkw auch für kurze innerstädtische Wege genutzt wird. Hierbei handelt es sich jedoch vielfach um Entfernungen die bequem zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Andererseits ergibt sich innerstädtisch sowie an wichtigen Zielen Parkraumnachfrage durch die Versorgungs-, Dienstleistungs- und Erholungsfunktionen im Stadt-Umland-Kontext. Im Wettbewerb mit anderen Standorten sind hierbei attraktive Angebote erforderlich, auch beim Parken. Wesentliche andere Aspekte bilden beispielsweise auch die Stadt- und Aufenthaltsqualität.

Es ist daher genau abzuwägen, wo und in welcher Form öffentliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes werden folgende Maßnahmenswerpunkte betrachtet:

- P1 Punktuelle Anpassung der Parkregelungen in der Altstadt
- P2 Überprüfung / Aufhebung des Gehwegparkens
- P3 Bauliches Untersetzen der Parkbereiche sowie Unterbinden von Falschparken
- P4 Schaffung von Wohnmobil-Standorten
- P5 Ausbau von Elektro-Ladestationen
- P6 Etablierung von Carsharing

Neben der Bewirtschaftung der Parkstände an sich, ist es auch wichtig die Parkstände attraktiv zu gestalten. Ziel muss es dabei sein, die optische Dominanz parkender Fahrzeuge zu reduzieren. Überproportionale Einschränkungen des Fußverkehrs sowie der Seitenräume sind ebenfalls aufzulösen.

P1. Punktuelle Anpassung der Parkregelungen in der Altstadt

Ziel: Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre, Schaffung einheitlicher Parkregelungen im Stadtzentrum

Problemlage: In der Bischofswerdaer Altstadt existiert bereits eine flächendeckende Bewirtschaftung im Bereich der Tempo 20-Zone. Punktuell sind allerdings noch einige Parkstände im öffentlichen Straßenraum ohne Bewirtschaftung vorhanden. Die zeitbeschränkten Parkstände weisen größtenteils im Zeitraum von Montag bis Freitag zwischen 8 und 18 Uhr sowie samstags zwischen 8 und 12 Uhr eine Parkdauerbegrenzung auf eine Stunde auf. Abweichend davon dürfen bspw. die Parkstände auf dem Kirchplatz zwei Stunden lang genutzt werden. Darüber hinaus gilt vereinzelt, wie z. B. am Neumarkt, die Parkdauerbeschränkung für den gesamten Tag. Diese unterschiedlichen Regelungen sorgen im Herz der Altstadt für Inkonsistenzen bzw. Brüche im System und damit für unnötigen Parksuchverkehr. Des Weiteren ist der Neumarkt ganztags konstant hoch ausgelastet, sodass mitunter durch die parallel dort zum Parken berechtigten Bewohner längere Wege in Kauf genommen werden müssen.

Beschreibung der Maßnahme:

Grundgedanke beim Parkregime sollten einheitliche Regelungen sein. Für alle öffentlichen Parkstände ist dabei eine Bewirtschaftung vorzusehen. Die zentralen Plätze mit der höchsten Lagegunst am Markt sind bereits heute gebührenpflichtig ohne zeitliche Beschränkung nutzbar. Für längere Aufenthalte sind kostenfreie Abstellmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung außerhalb der Tempo 20-Zone auf den größeren Parkieranlagen zu nutzen.

Für die bislang in der zentralen Altstadt noch vorhandenen unbewirtschafteten Parkstände ist deshalb eine Parkdauerbeschränkung (1 h im Zeitraum Mo-Fr 8-18 Uhr sowie Sa 8 – 12Uhr) vorzusehen. Dies betrifft insb. folgende Straßenabschnitte:

- südliche Bahnhofstraße (westliche Fahrbahnseite)
- Kirchgasse zwischen Klostergasse und Töpferberg
- Birkengasse Bereich am Eingang des Freibades

Die Zeitbeschränkung auf dem Neumarkt sollte auf eine Stunde reduziert werden. Auch auf dem Kirchplatz wäre es sinnvoll die 2h-Regelung auf eine Stunde im Zeitraum Mo-Fr 8 - 18 Uhr sowie Sa 8 – 12 Uhr zu beschränken.

Für die straßenseitigen Parkstände in der Hermannstraße zwischen dem Parkplatz am Gondelteich und der Birkengasse / Färbergasse ist eine Beschränkung ausschließlich auf das Bewohnerparken zu empfehlen.

Zeitraum: kurzfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: I

P2. Überprüfung / Aufhebung des Gehwegparkens

Ziel: Vergrößerung der Seitenräume, Verbesserung der Nutzungsbedingungen für den Fußverkehr, Stärkung der Aufenthaltsfunktionen

Problemlage: An verschiedenen Stellen im Stadtgebiet werden die Seitenräume durch parkende Fahrzeuge mitgenutzt. Das Gehwegparken ist dabei durch eine entsprechende Beschilderung vorgeschrieben. Allerdings ergeben sich durch die reduzierten Seitenraumbreiten Einschränkungen für andere Nutzer. Die notwendigen Breiten für den Fußverkehr werden teilweise unzulässig eingeschränkt. Familien mit Kinderwagen sowie ältere Menschen mit Rollatoren werden dabei besonders benachteiligt. Gleiches gilt für die allgemeinen Aufenthalts- und Kommunikationsmöglichkeiten in Gebieten mit Wohnfunktionen.

Beschreibung der Maßnahme:

Es ist zu empfehlen, das Gehwegparken systematisch und grundsätzlich im Stadtgebiet zu überprüfen.

In vielen Fällen ist eine Verlagerung des Parkens vom Gehweg auf die Fahrbahn möglich. Dies ist vor allem im Nebennetz der Fall. Im Zentrumsbereich betrifft dies folgende Bereiche

Kamenzer Straße zwischen Brauhausgasse und Altmarkt

Das Parken sollte hier ausschließlich auf den im Rahmen der Neugestaltung des Straßenraums baulich definierten Parkstreifen im südwestlichen Teil begrenzt werden. Das aktuell zulässige Gehwegparken auf der in Fahrtrichtung linken Seite der Einbahnstraße südlich des Baumtores ist nicht zielführend. Neben Einschränkungen für den Fußverkehr werden dadurch teilweise vom fließenden Verkehr die Seitenbereiche befahren, was zu einer Beschädigung der Gehwegplatten führen kann. Während der Parkraumerhebung waren alle Parkstände in der Kamenzer Straße baustellenbedingt nicht zugänglich. In den umliegenden Straßen konnte die damit einhergehende Verringerung der Kapazität der Parkstände kompensiert werden. Hinsichtlich des Behindertenstellplatzes direkt am Baumtor ist zu klären, ob eine Verlagerung in die Parkbuchten am Rathaus möglich ist.

Karl-Liebnecht-Straße

Zur Verbesserung der Durchfahrtmöglichkeiten für den Busverkehr wurde auf der Nordseite das Gehwegparken regulär angeordnet. Dies führt zu Einschränkungen und Behinderungen für den Fußverkehr. Gleichzeitig ergeben sich durch die fehlenden Interaktionen mit der Gegenrichtung sowie die breitere Fahrgasse höhere Geschwindigkeiten, welche sich zusätzlich negativ auf die beidseitig der Straße dominierende Wohnfunktion auswirken.

Zudem werden die Nutzungsanforderungen des Radverkehrs aktuell nicht in ausreichendem Maß berücksichtigt. Um zukünftig für den Radverkehr die Nutzung in beiden Fahrtrichtungen zu ermöglichen (siehe Maßnahme R6), muss einseitig auf das

Parken verzichtet werden. Damit können gleichzeitig die bestehenden Einschränkungen durch das Gehwegparken im Seitenraum aufgehoben werden. Die einseitigen Parkstände sollten hierfür mittels Markierung verdeutlicht werden. Für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung bedarf es der Markierung eines Radfahr- oder Schutzstreifens.

Bischofstraße / Am Schillerplatz

In der Bischofstraße ist das Gehwegparken auf der nördlichen Straßenseite im Abschnitt zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Clara-Zetkin-Straße zwischen den Baumscheiben angeordnet. Hier sollte geprüft werden, ob durch eine Verlagerung der Parkstände auf die Fahrbahn in diesem Abschnitt ohne Behinderungen für den Linienbusverkehr möglich ist. Die notwendige Restfahrgassenbreite liegt dabei bei 3,50 m. Sofern diese nicht gewährleistet werden kann, bedarf es einer generellen Aufhebung der Parkmöglichkeit. Die Belange des Fußverkehrs hinsichtlich einer Gewährleistung ausreichend breiter und sichere Verkehrsanlagen wiegen höher als die Schaffung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Ein Anrecht auf Parkstände im öffentlichen Straßenraum besteht nicht.

Zur Kompensation des Parkraumverlustes für die Bewohner ist die Ausweisung des Bewohnerparkens auf dem Parkplatz auf der Nordseite des Straßenzuges Am Schillerplatz denkbar. Dieser verfügt aktuell über eine Zeitbeschränkung auf 2 Stunden. Der Parkplatz wies im Rahmen der Analyse noch deutliche Restkapazitäten auf.

Bei einem Wegfall der Parkstände würden sich zusätzlich Freiräume für die Einordnung von beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr ergeben. Eine Einschränkung des Busverkehrs erfolgt dadurch nicht. Im Begegnungsfall sind diese als Teil der Fahrbahn von größeren Fahrzeugen überfahrbar.

Sollte hingegen eine Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn möglich sein, werden nicht nur die Gehwegbereiche wieder deren eigentlicher Nutzungsfunktion zugeführt, sondern auch geschwindigkeitsdämpfende Effekte erreicht. Die Anzahl der Parkmöglichkeiten reduziert sich nicht. Tendenziell können sogar mehr Fahrzeuge abgestellt werden, da nunmehr auch im Bereich der Baumscheiben geparkt werden kann. Auch für die Straßenraumbegrünung an sich ergeben sich positive Effekte.

Generell sind im Rahmen der Anpassung der Anordnung der Parkstände jeweils die Nutzungsanforderungen der Feuerwehr im Einzelfall zu prüfen.

August-König-Straße

Auch in der August-König-Straße ist auf der südlichen Straßenseite zwischen den Baumscheiben angeordnet. Hier sollte geprüft werden, ob durch eine Verlagerung der Parkstände auf die Fahrbahn in diesem Abschnitt der Linienbusverkehr weiterhin ohne Behinderungen möglich ist. Sofern die notwendige Restfahrgassenbreite nicht gewährleistet werden kann, bedarf es entweder einer Reduzierung der Parkstände und Definition ausreichend langer Ausweichstellen oder einer generellen Aufhebung der Parkmöglichkeit. Die Belange des Fußverkehrs insbesondere im Schulumfeld

hinsichtlich einer Gewährleistung ausreichend breiter und sichere Verkehrsanlagen wiegen höher als die Schaffung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum.

Zeitraum: mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: I je Einzelfall

P3. Bauliches Untersetzen der Parkbereiche sowie Unterbinden von Falschparken

Ziel: Unterbinden von Falschparken, Gewährleistung der Durchfahrtsbreite für Ver- und Entsorgungsverkehr sowie Rettungsfahrzeuge, Freihalten von Sichtachsen, Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen.

Problemlage: Bedingt durch die abschnittsweise engen Straßenräume ergeben sich in einigen Gassen der Altstadt bei Fehlnutzungen schnell auch Konflikte für den fließenden Verkehr. Aufgrund der größeren Fahrzeuge sind hiervon der Ver- und Entsorgungsverkehr sowie Rettungsfahrzeuge besonders betroffen. Darüber hinaus entstehen jedoch häufig auch für den Fußverkehr starke Einschränkungen. Die ohnehin bereits schmalen Gehwege werden mitunter zum Parken genutzt, um ausreichend breite Restfahrgassen zu gewährleisten. An Knotenpunkten und Querungsstellen werden die Sichtbedingungen und Abbiegeradien eingeschränkt. Darüber hinaus sind häufig Fahrzeuge zu beobachten, die außerhalb der vorgesehenen Parkbereiche abgestellt wurden. Vereinzelt ist auch die bauliche Abgrenzung der Parkstände nicht gut erkennbar.

Beschreibung der Maßnahme:

Aufgrund der beschriebenen Probleme und Konflikte sind in folgenden Straßenabschnitten in der Altstadt Maßnahmen zur Gewährleistung einer Durchfahrtsbreite von mindestens 3,00 m bei gleichzeitig Sicherung ausreichenden Seitenraumbreiten umzusetzen. Bei Unterschreitung einer Fahrgassenbreite von 5,00 m ist entsprechend ein Beparken der Abschnitte in Abb. 75 zu unterbinden. Dies ist mittels verkehrsorganisatorischer Maßnahmen (Erweiterung Halteverbotbereiche) bzw. einer besseren baulichen Abgrenzung der bereits bestehenden Parkbereiche möglich.



Abb. 75 Abschnitte mit zu geringer Fahrgassenbreite

In den Übergangsbereichen bereits bestehender Parkstände bestehen trotz Wechsel der Pflasteroberflächen u. a. aufgrund der Verzierungen Interpretationsspielräume. Dies gilt es zukünftig mit Einbauten und Gestaltungselementen zu unterbinden. Hierfür können verschiedene Gestaltungsformen ggf. mit städtischem Wiedererkennungswert verwendet werden:

- vorgezogene Bordkanten an Querungsstellen
- Begrünung bzw. Baumtore
- Werbemöglichkeiten der ansässigen Händler (z. B. in Schiebockform)
- Fahrradbügel
- Blumen- und Pflanzkasten
- Sitzmöglichkeiten etc.

Darüber hinaus bestehen am Marktplatz selbst erhebliche Handlungserfordernisse das Falschparken zu unterbinden. Dazu zählen insbesondere die Eckbereiche und die zentralen Sichtachsen in Verlängerung der Bahnhof- und Kamenzer Straße sowie Kirch- und Dresdener Straße. Außerdem sind die Gehwegflächen in den Randbereichen vom Befahren, Halten und Parken durch Kfz freizuhalten.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: I - II je Einzelfall und Ausbauform

P4. Schaffung von Wohnmobil-Standorten

Ziel: Ausweisung offizieller Wohnmobilstellflächen, Verbesserung des touristischen Angebots in der Innenstadt, Vermeidung von Wildcamping, kurze Wege ins Zentrum, Bündelung von Ver- und Entsorgungs- sowie Sanitäreinrichtungen

Problemlage: Aktuell gibt es im Bischofswerdaer Stadtgebiet kein ausgewiesenen Wohnmobil- bzw. Caravan-Parkplatz. In den letzten Jahren hat der Trend des individuellen Reisens bzw. Camping in Deutschland weiter zugenommen. Prinzipiell ist das Übernachten / Campen über Nacht im öffentlichen Raum in Deutschland allerdings nicht erlaubt. Für diese Touristengruppe ist Bischofswerda deshalb bspw. für mehrtägige Aufenthalte nicht attraktiv.

Beschreibung der Maßnahme:

Die Einrichtung von Wohnmobil-Stellflächen kann prinzipiell stufenweise erfolgen. Sinnvoll wäre in einem ersten Schritt, die Auswahl eines potenziellen Standorts. Dieser ist anschließend als solcher auszuweisen und touristisch zu vermarkten. Perspektivisch gilt es dann, sukzessive die Rahmenbedingungen und Ausstattungen zu erweitern und auf die Bedürfnisse der Touristen anzupassen.

Mit Blick auf die bestehenden Auslastungen der Parkierungsflächen im näheren Umfeld der Altstadt kommen dabei folgende Parkplätze in Betracht:

1. Stolpener Straße (südlich des Freibads)
Kostenfrei, unbefestigt, guter Oberflächenzustand, kürzeste Entfernung zur Innenstadt, evtl. höhere Auslastungen aufgrund Besucherverkehr des Freibads, ggf. Beeinträchtigung Freizeitlärm Freibad, aktuell Befahrungsverbot für Lkw, Fläche steht perspektivisch aufgrund des Neubaus des EDEKA-Marktes mittel- bis langfristig nicht mehr zu Verfügung
2. Beethovenstraße (westlich der Bushaltestelle Beethovenstraße)
Kostenfrei, unbefestigt, Oberflächenzustand zu verbessern, mittlere Entfernung zur Innenstadt, evtl. höhere Auslastungen aufgrund Besucherverkehr des Freibads, ggf. Beeinträchtigung Freizeitlärm Freibad, geringste Kapazität
3. Tierpark / Festplatz
Kostenfrei, unbefestigt, Oberflächenzustand zu verbessern, größte Entfernung zur Innenstadt, größte Kapazität, steht aufgrund regelmäßiger Veranstaltungen nicht zur Verfügung

Aufgrund der konstant hohen Auslastungen der anderen großen Parkierungseinrichtungen (bspw. Herrmannstraße oder Rammenauer Weg) wurden diese von der Vorauswahl potenzieller Standorte ausgeschlossen.

Die Ausweisung des Festplatzes ist aufgrund der regelmäßig anderen Veranstaltungsnutzungen auf der Fläche ebenfalls nicht sinnvoll.

Für die beiden verbleibenden Parkplätze in der Beethoven- sowie Stolpener Straße ist die Machbarkeit hinsichtlich einer Oberflächenverbesserung und perspektivisch zur Einrichtung von Versorgungsinfrastruktur in einer vertiefenden Untersuchung unter Berücksichtigung der zukünftigen Bebauungspläne zu klären.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: I - III entsprechend des Ausbauszustands

P5. Ausbau von Elektro-Ladestationen

Ziel: Bedarfsgerechte Förderung der Elektromobilität

Problemlage: Aktuell gibt es im Bischofswerdaer Kernstadtgebiet auf dem Marktplatz sowie am Bahnhof jeweils eine Ladestation für Elektrofahrzeuge. Darüber hinaus bestehen auf privaten Flächen weitere Lademöglichkeiten, wie z. B. am Lidl Neustädter Straße, an der Shell Tankstelle Bautzener Straße sowie auf dem BHG Hagebaumarkt Carl-Maria-von-Weber-Straße.

Beschreibung der Maßnahme:

Im Oktober 2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung herausgegeben. Darin ist das Ziel bis 2030 von einer Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglicher Ladepunkte vorgegeben. Mit aktuell rund 1,6 Mio zugelassenen E-Pkw ist die Markteinführungsphase überschritten und es ist zukünftig mit stark steigenden Nutzerzahlen zu rechnen. Mit dem StandortTOOL wird ein neues Instrument für eine integrierte Planung und Steuerung des Ladeinfrastrukturaufbaus regelmäßig weiterentwickelt und zur Verfügung gestellt (www.standorttool.de). (BMDV, 2022)

Für die Stadt Bischofswerda braucht es zukünftig eine Strategie für den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur.

Hierfür sollten prinzipiell mehrere Realisierungsstufen bzw. Aufbaustufen vorgesehen werden. Gemäß dem Leitfaden „Öffentliche Ladeinfrastruktur. Für Städte, Kommunen und Versorger“ (BMVI, 2014) sind hierbei folgende Meilensteine / Entwicklungsstufen zu empfehlen:

Stufe 0: Es existieren keine öffentlichen Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge. Es besteht ein Bedarf auf den reagiert werden muss.

Stufe 1: Der primäre Bedarf wird abgedeckt. Der für das Untersuchungsgebiet ermittelte Grundbedarf wird realisiert. Es werden Ladesäulen an Hauptverkehrsschnittpunkten, an Bundesfernstraßen und an zentralen Orten eingerichtet, die so viele Nutzergruppen wie möglich abdecken und eine hohe Frequentierung gewährleisten.

Stufe 2: Der sekundäre Bedarf wird abgedeckt. Es werden Ladesäulen an Verkehrsachsen und an zentralen Orten eingerichtet, die eingeschränkte Nutzergruppen ansprechen, aber für die Struktur und die relevanten Nutzergruppen des Untersuchungsgebiets bedeutend sind.

Stufe 3: Der flächendeckende Bedarf wird abgedeckt. Die Bereiche Wohnen und Arbeiten, die bisher wegen der schwierigen Rahmenbedingungen³ vernachlässigt wurden, werden einbezogen.

³ Eingeschränkte Nutzergruppe, Anforderung des Nutzerprofils und Standortfokussierung schwierig

Stufe 4: Das bestehende Ladeinfrastrukturnetz wird permanent evaluiert und weiterentwickelt.

Aufgrund des Umfangs einer entsprechenden Ladeinfrastrukturentwicklung sollte in einem ersten Schritt der Schwerpunkt auf einem bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur liegen. Dieser kann in zwei Phasen unterteilt werden:

Phase 1: Bedarfsermittlung

- Unterteilung Untersuchungsgebiet
- Festlegung von Nutzergruppen und Kriterien, um das Potenzial der Teilgebiete einschätzen zu können
- Bedarfsabschätzung je Teilgebiet

Phase 2: Umsetzung

- Suche geeigneter Standorte innerhalb der Gebiete
- Bewertung der Standorte nach Anforderungen der Nutzer und Anbieter
- Umsetzung der Standorte mit den besten Bewertungen

Zur Ermittlung geeigneter Standorte ist es wichtig, die zukünftigen Nutzer der Ladepunkte zu bestimmen. Jede Nutzergruppe stellt unterschiedliche Anforderungen an Lage und Ausstattung der Standorte. Ausschlaggebend dabei ist der Zweck der Fahrzeugnutzung. Potenzielle Standorte für Ladeinfrastruktur können sein (BMVI, 2014):

- Kliniken und Ärztezentren
- Versorgungsstätte mit guter verkehrlicher Anbindung
- Veranstaltungshallen, Kongresszentren, Sportstadien
- Zentren für Tourismus und Freizeit
- Bildungszentren
- Knotenpunkte des Öffentlichen Verkehrs
- Park & Ride-Parkplätze
- Großflächiger Einzelhandel in Gewerbegebieten
- Andere Einzelhandelskonzentrationen

Grundlegend sollte bei der Errichtung von neu geplanten Gewerbe-, Einzelhandels- und Entwicklungsflächen die Anlage von Elektro-Lademöglichkeiten bereits vorab berücksichtigt werden.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, Energieversorger

Kostenkategorie: I - III entsprechend des Ausbaustands

P6. Etablierung von Carsharing

Ziel: Gewährleistung eines Alternativangebotes zum privaten Pkw, Reduzierung des Parkraumbedarfes, Förderung des Umweltverbundes

Problemlage: Aktuell besteht noch kein Carsharing-Angebot in Bischofswerda

Beschreibung der Maßnahme:

Im Sinne der Förderung des Umweltverbundes sowie eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes ist eine Etablierung eines Carsharing-Angebotes in der Stadt Bischofswerda sinnvoll. Daher ist eine Unterstützung und Förderung des Carsharings zu empfehlen. Größter Betreiber in Sachsen bzw. Mitteldeutschland ist die Firma Teil-Auto, die auch in einigen umliegenden Städten vertreten ist.

Ein wesentlicher Ansatzpunkt bildet dabei die Nutzung von Carsharing durch öffentliche und gewerbliche Einrichtungen, z. B. als Ergänzung der Dienstwagenflotte. Dadurch kann die Stations- und Fahrzeugdichte verdichtet werden. Dies erhöht nach Feierabend und am Wochenende die Angebote für private Nutzer.

In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll, gezielt lokale Unternehmen sowie die Bevölkerung als potenzielle Nutzer anzusprechen und über die Angebote und die damit verbundenen Vorteile (Pkw-Verfügbarkeit ohne eigenen Pkw-Besitz möglich) zu informieren.

Zudem sollte der potenzielle Carsharing-betreiber bei der Suche nach geeigneten Stationsstandorten durch die Stadtverwaltung unterstützt werden.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Verwaltungsstandorte, Kirchen, Privatunternehmen, Hauseigentümer, Bevölkerung

Kosten: keine zusätzlichen Kosten für die Stadt Bischofswerda

7.3 Öffentlicher Verkehr

Der ÖPNV ist ein wichtiges Element in der täglichen Mobilität vieler Bischofswerdaer Bürgerinnen und Bürger. Bus- und Schienenpersonenverkehr schaffen ein effizientes, soziales und ökologisch verträgliches Mobilitätsangebot und bilden vor allem auch für mittlere Entfernungen eine Alternative zur Autonutzung. Sie sind wichtiger Wirtschaft- und Standortfaktor sowie ein zentrales Element der Daseinsvorsorge auch über die Stadtgrenzen hinaus.

In der Stadt Bischofswerda existiert eine gute Grundlage im ÖPNV-Angebot. Dieses sollte durch die Umsetzung folgender Maßnahmenswerkpunkten weiterentwickelt werden:

- Ö1 Verdichtung des Haltestellennetzes im Zuge bestehender Linien
- Ö2 Optimierung des Stadtbusangebotes
- Ö3 Barrierefreie Haltestellenausstattung
- Ö4 Verbesserung der Anschlüsse an den Bahnhöfen
- Ö5 Aufwertung der Haltestelle am Markt
- Ö6 Erweiterung bzw. flexiblere Gestaltung des ÖPNV-Angebotes

Die Maßnahmen konzentrieren sich dabei auf eine Verbesserung der Erschließung und Angebotsqualität aus dem bestehenden System heraus. Einen weiteren Schwerpunkt bilden infrastrukturelle und administrative Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit.

Insgesamt ist dabei zu berücksichtigen, dass nicht die Stadt Bischofswerda, sondern der Landkreis Bautzen Aufgabenträger des städtischen ÖPNV ist. Entsprechend bilden verschiedene Maßnahmen Vorschläge, die im Rahmen der zukünftigen Nahverkehrsplanung vertiefend zu betrachten sind, insbesondere hinsichtlich des Stadtbusystems. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ist jedoch bereits eine erste Diskussion mit dem Kreis erfolgt.

Hinweis für die nachfolgenden Betrachtungen:

Die Bestandsanalysen zum ÖPNV basieren auf dem Fahrplan 2021 / 2022.

Im Zuge der Projektbearbeitung erfolgten zum Fahrplanwechsel am 11.12.2022 bereits eine Neustrukturierung des Stadtverkehrs sowie verschiedene Anpassungen im Regionalverkehr im Bereich Bischofswerda.

Insgesamt sorgen die vorgenommenen Änderungen für eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Bischofswerda und berücksichtigen bereits eine Vielzahl der Handlungsempfehlungen des VEP-Entwurfes. Allerdings enthält das Handlungskonzept verschiedene weiterführende Vorschläge zur Optimierung des ÖPNV, für welche jedoch teilweise erst die infrastrukturellen bzw. finanziellen Rahmenbedingungen zu schaffen sind.

Ö1. Verdichtung des Haltestellennetzes im Zuge bestehender Linien

Ziel: Verbesserung der Erschließungswirkung bestehender Linien, Stärkung der ÖPNV-Nutzung im Stadtgebiet, Förderung des Umweltverbundes

Problemlage: Im Zuge verschiedener Regional- und Stadtbusstrecken bestehen aktuell Erschließungslücken. Der Abstand zwischen den einzelnen Haltestellen ist teilweise zu groß.

Zur Auflösung der bestehenden Erschließungslücken sollte eine Verdichtung des Haltestellennetzes erfolgen. Im Verlauf der Buslinien ist die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte vielerorts ohne größeren Aufwand mittelfristig möglich. Im Zuge der Regional- und Stadtbuslinien sind folgende Ergänzungen bzw. Veränderung im Haltestellennetz zu empfehlen:

1. S 111 Bautzener Straße / Hellmuth-Muntschick-Str.

Insbesondere im Regionalverkehr besteht im Zuge der S 111 im Abschnitt zwischen Kamenzer Straße und Schulstraße in Höhe des Altenpflegeheim „Zur Heimat“ bzw. Friedhof eine Angebotslücke. Die bestehende Haltestelle „Bischofswerda Töpferei“ im Altstadtbereich wird lediglich vom Stadtbusverkehr angefahren. Im Zusammenhang mit den Vorschlägen zur Änderung der Verkehrsorganisation in der Altstadt (siehe M4) würde die neue Haltestelle einen evtl. Wegfall von „Bischofswerda Süd“ kompensieren. Allerdings ist dies lediglich durch die Schaffung von Querungshilfen im Zuge der S 111 denkbar.

2. S 111 Am Lutherpark

Eine Vielzahl der Regionalbuslinien verkehren aktuell nördlich der Altstadt im Zuge der S 111. Neben dem Lutherpark mitsamt Spielplatz sowie dem Netzwerk für Kinder- u. Jugendarbeit e.V. gilt es, das Wohngebiet an der Johann-Sebastian-Bach-Straße in fußläufiger Entfernung an den Öffentlichen Verkehr anzubinden. Im Rahmen der nächsten Fahrbahnsanierung im Zuge der S 111 sollte eine Prüfung der Notwendigkeit des Haltestellenstandortes mit vorgesehen werden.

3. S 111 Lutherstraße / Dresdener Straße

Eine direkte Anbindung für den Tier- und Kulturpark Bischofswerda ist bislang nicht vorhanden. Die Entfernungen zu den nächsten Haltestellen „Beethovenstraße“ bzw. „Dresdener Straße“ sind mit einer Wegstrecke von knapp 400 m bis zum Haupteingang vergleichsweise weit entfernt. Auch hier sollte im Rahmen der nächsten Fahrbahnsanierung der S 111 die Notwendigkeit des Haltestellenstandortes geprüft werden.

4. Stolpener Straße (K 7260)

Die Haltestellen „Beethovenstraße“ und „Bahnhof“ sind ca. 700 m entfernt. Eine Erschließung des Einzelhandelsstandort an der Stolpener Str. existiert aktuell nicht. Darüber hinaus bestehen im Umfeld mit dem Freibad, der Kreissparkasse, der Seniorenwohnanlage und versch. Arztpraxen weitere potenzielle Ziele.

5. Schmöllner Weg (K 7260)

Für die Wohngebiete im östlichen Teil der Geschwister Scholl-Straße ist in Höhe der Heinrich-Straße eine zusätzliche Haltestelle vorstellbar. Die nächsten Haltestellen „Stadion“ bzw. „Friedhof“ befinden sich jeweils mindestens 350 m entfernt.

6. Geißmannsdorfer Straße

Zwischen den Geißmannsdorfer Haltestellen „Erbgericht“ und Wendeschleife besteht eine Erschließungslücke über ca. einen Kilometer Länge. Im Umfeld der Freiwilligen Feuerwehr / Agrarbetrieb wäre eine zusätzliche Haltestelle sinnvoll. Diese ist bereits während der Bearbeitung des VEP seit 11.12.2022 provisorisch beidseitig eingerichtet worden. Perspektivisch ist eine vollwertige Haltestellenausstattung zu ergänzen bzw. ein barrierefreier Ausbau vorzunehmen.

7. Neustädter Straße

An der Haltestelle „Gewerbepark“ erfolgt lediglich eine Andienung durch den Stadtbusverkehr. Insbesondere im Regionalbusverkehr besteht ein Erschließungsdefizit zwischen dem Bahnhof und den Haltestellen „Neustädter Straße“ bzw. „Freizeitzentrum“ in der Belmsdorfer Straße. Die Entfernung beträgt hier über einen Kilometer. Neben dem Gewerbepark am Drebnitzer Weg bestehen bspw. mit dem bsw-Bildungszentrum sowie dem East Club im Umfeld des Kreisverkehrs Potenzial für einen zusätzlichen Haltestellenstandort.

8. Verlegung Haltestelle „Goldbacher Kirche“ (Richtung Nord)

Die Haltestelle „Goldbacher Kirche“ befindet sich an der S 56 Goldbacher Straße südlich der Einmündung mit der K 7262. Dabei ist lediglich für die Haltestelle in Fahrtrichtung Süden eine Busbucht vorhanden. In der Gegenrichtung existieren weder ausreichende Warteflächen noch eine sichere Zuwegung zur Haltestelle. Bis zum Ausbau des Haltestellenstandortes sollte entsprechend eine Verlegung der östlichen Haltestelle in Richtung Süden (bis in Höhe Flurstück 521/C bzw. 521) geprüft werden. Hier ist eine fußläufige Anbindung rückwärtig über den Hinterweg gewährleistet.

Die zusätzlich vorgeschlagenen Haltestellenstandorte bilden auch bei einer Linienetzanpassung entsprechend des Maßnahmenpaketes Ö2 eine sinnvolle Ergänzung des Haltestellennetzes. Bei den Netzveränderungen würden jedoch einzelne weitere neue Haltestellenstandorte hinzukommen.

Hinsichtlich der Realisierung der Haltestellenergänzungen ist bei den meisten Haltestellen insbesondere für den Stadtbusverkehr kurzfristig lediglich die Umsetzung einer Grundausstattung bestehend aus Haltestellenschild und Fahrplanaushang zu empfehlen. Das Vorhandensein einer ausreichenden Beleuchtung ist zu prüfen. Bewährt sich der Haltestellenstandort, ist mittelfristig in der Regel ein barrierefreier Ausbau anzustreben.

Zeitraum: kurzfristig (Haltestellenergänzungen ohne größeren baulichen Aufwand), weitere Haltestellen sowie dauerhafter Ausbau mittel- bis- langfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV, Landkreis Bautzen, VVO, ZVON, Verkehrsunternehmen

Kostenkategorie: je Haltestellenstandort KK I (Grundausrüstung), je Haltestellenstandort KK II – III (Barrierefreier Ausbau)

Ö2. Optimierung des Stadtbusverkehrs

Ziel: Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes, Regelmäßiges Taktangebot, Einfache und verständliche Routenführung, möglichst keine Ringlinien, sondern Beidrichtungsverkehr, Direkte Erschließung möglichst vieler innerstädtischer Hauptziele, Erhöhung der Nutzungsanteile des ÖPNV, Vermeidung von Kfz-Verkehren

Problemlage: Im Rahmen der Analyse wurde deutlich, dass das bestehende Stadtbusnetz mit den drei Linien deutliche Potenziale zur Weiterentwicklung bietet.

Beschreibung der Maßnahme:

Aufgabenträger des ÖPNV in der Stadt Bischofswerda ist der Landkreis Bautzen. Daher werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes lediglich Ideen zur Anpassung Linienführung im Stadtbusverkehr erarbeitet. Eine weitere Untersuchung dieser Vorschläge sowie eine Umsetzung obliegen der Nahverkehrsplanung des Landkreises.

In Abb. 76 ist eine mögliche Grundstrategie für ein neues besseres Stadtbusangebot dargestellt. Ausgangspunkt bildet dabei nur noch eine, dafür regelmäßig und eng vertaktet verkehrende Stadtbuslinie zwischen dem Gewerbegebiet Nord und Belmsdorf. Im Linienverlauf bedient diese sowohl die Altstadt als auch den Bahnhof. Damit ergeben sich durchgehende Fahrtbeziehungen zwischen einer Vielzahl wichtiger innerstädtischer Quellen und Ziele. Die Streckenlänge zwischen Gewerbegebiet Nord und Belmsdorf beträgt ca. 10 km.

Für die Verknüpfung der Ortslagen Geißmannsdorf und Schönbrunn mit dem Kernstadtgebiet wird vorgeschlagen, den Regionalverkehr zu nutzen. Im Bereich Geißmannsdorf ist dies über die bereits heute vertaktet fahrenden Plus-Bus-Linien möglich. Die aktuell nach Schönbrunn verkehrenden Stadtbusfahrten sollten in die Regionalbuslinien 737 bzw. 739 integriert werden. Alternativ ist auch eine Verlängerung einzelner Stadtbusfahrten nach Schönbrunn möglich. Dies sollte aber ebenfalls regelmäßig und vertaktet (z. B. jede zweite Fahrt) erfolgen.

Zur Umsetzung der neuen Stadtbuslinie ist die Einrichtung einer Buswendestelle am Ortsausgang der Ortslage Belmsdorf notwendig. Alternativ besteht die Möglichkeit einer Weiterführung bis nach Schmölln bzw. eines Wendens bereits im Wohngebiet zwischen E.-Thälmann-Str. und M.-Kolbe-Str. Auch eine Verlängerung bis zum Friedhof ist denkbar. Jedoch ist auch hier im Bestand keine Wendemöglichkeit vorhanden.

Als potenziellen Endpunkt in Belmsdorf kommen beispielsweise die Flächen am Rand des Sportplatzes nördlich der Siedlung Zum Heidehübel / Zum Horkaer Teich in Frage. Darüber hinaus bedarf es aufgrund der Durchbindung am Bahnhof ggf. zusätzlicher Serviceangebote für das Fahrpersonal an einem der Endpunkte (z. B. WC). Etwaige Angebote sollten in Verknüpfung mit dem geplanten Verwaltungsstandort im Gewerbegebiet Nord II geprüft werden.



Abb. 76: Vorschlag einer neuen Stadtbuslinie

Im Rahmen der Neustrukturierung des Stadtbusverkehrs zum Fahrplanwechsel am 11.12.2022 wurde das bis dato aus drei Linien bestehende Stadtbusangebot in der Stadtbuslinie 24 gebündelt. Diese bietet nunmehr ein regelmäßiges, vertaktetes Fahrtenangebot unter Berücksichtigung der Bahnanschlüsse. Wegfallende Verbindungen in den Ortsteilen wurden größtenteils von zusätzlichen Fahrten im Regionalverkehr kompensiert. Lediglich im Ortsteil Pickau ist die direkte ÖPNV-Anbindung gänzlich weggefallen. Perspektivisch sollte hier eine Neuerschließung angestrebt werden.

Zeitraum: mittelfristig

Akteure: Landkreis Bautzen (Verkehrsamt), Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: Die Kosten sind im Rahmen der konkreten Linien- und Umlaufkonzeption abzuleiten. Der Mehraufwand wird jedoch eher gering ausfallen, da hauptsächlich die Linienführung bestehender Angebote verändert wird.

Insgesamt ist bei der Maßnahme auch der Ausgleich durch eine potenziell höhere Nutzung zu berücksichtigen.

Ö3. Barrierefreie Haltestellenausstattung

Ziel: Sicherung des ÖPNV-Zuganges für alle Nutzergruppen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Förderung des Umweltverbundes

Problemlage: Bisher ist lediglich ein Teil der Haltestellen im Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut worden. Die Zugangsmöglichkeiten zu Bussen sind für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen wesentlich eingeschränkt. Neben Problemen hinsichtlich der Einstiegshöhen bzw. Orientierungsmöglichkeiten für Blinde und Sehbehinderte bestehen auch bei den Querungsmöglichkeiten wesentliche Verbesserungspotenziale.

Insgesamt sind zudem die sich verändernden Nutzungsanforderungen durch die fortschreitende Alterung der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Beschreibung der Maßnahme:

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist für den Stichtag 1. Januar 2022 das ambitionierte Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs formuliert worden.

Neben einer kontinuierlichen Berücksichtigung einer barrierefreien Haltestellengestaltung bei anstehenden Aus-, Um-, und Neubaumaßnahmen ist entsprechend die Initiierung eines zusätzlichen Haltestellenausbauprogrammes zu empfehlen.

Insgesamt ist der Begriff der barrierefreien Haltestellengestaltung dabei integriert zu verstehen und mit weiteren wichtigen Qualitätsmerkmalen hinsichtlich Information und Erreichbarkeit zur verknüpfen. Folgende Aspekte sollten für die barrierefreie Haltestellengestaltung berücksichtigt werden:

- Nutzung von Profilsteinen (Sonder- bzw. Combibord) zur Minimierung der Einstiegshöhe (möglichst niveaugleicher Einstieg) sowie als Anfahrhilfe für die Busse
- Einsatz taktiler Bodenleitsysteme zur Führung von Blinden- und Sehbehinderten sowie zur Gewährleistung des Auffindens der Informations- und Einstiegsbereiche
- Sicherung einer optimalen Fahrgastinformation bezüglich des Linien-, Fahrt- und Tarifangebotes abgestuft nach der Bedeutung der Haltestelle
- Einsatz dynamischer Fahrgastinformationsanzeigen an hoch frequentierten Haltestellen
- Gewährleistung eines ausreichenden Kontrastes sowie Vermeidung zu kleiner Schriften bei Fahrgastinformationen
- Sicherstellung einer sicheren und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen durch die Schaffung von Bordabsenkungen, Mittelinseln, Fußgängerüberwegen, Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen etc.

- Gewährleistung einer ausreichenden Breite der Warteflächen zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußgängerlängsverkehr und ggf. dem Radverkehr

In Summe ist erkennbar, dass eine Vielzahl von Aspekten bei der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen zu berücksichtigen ist. Anhand der konkreten Gegebenheiten sind jeweils ortsspezifische Lösungen zu finden. Vorgaben und Hinweise für barrierefreie Haltestellen im Landkreis Bautzen werden im Haltestellenleitfaden des Landkreises Bautzen formuliert. Darüber hinaus sollten gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) wegen der überwiegenden Vorteile möglichst häufig und regelmäßig Kaphaltestellen angewendet werden. Der Rückbau von Busbuchten zu Kaphaltestellen kann in der Regel als Beitrag zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse betrachtet werden.

An weniger stark frequentierten Haltestellen oder auch bei komplexen Rahmenbedingungen (z. B. Ein- und Ausfahrten im Haltestellenbereich) sind auch Haltestellenlösungen mit reduziertem baulichem Aufwand denkbar. So beispielsweise im Busverkehr die Begrenzung der Länge der Abschnitte mit niveaugleichem Einstieg auf lediglich eine Tür.

Neben der geplanten Installation von Aufzügen zur barrierefreien Erreichbarkeit der Bahnsteige 2 und 3 am Bahnhof Bischofswerda ist die Erneuerung der Bahnsteige sowie die Umsetzung der noch fehlenden Kriterien zur Erlangung der weitreichenden Barrierefreiheit erforderlich. Mit Blick auf eine älter werdende Bevölkerung ist am Busbahnhof perspektivisch eine Verbesserung der Beleuchtung an den Bussteigen sowie der Lesbarkeit der Fahrpläne anzustreben.

Auch am Haltepunkt Weickersdorf sind künftig die Erneuerung der Bahnsteige, eine Anpassung der stufenfreien Zugangsgestaltung und die Umsetzung der Kriterien zur Erlangung der weitreichenden Barrierefreiheit anzustreben.

Zeitraum: mittel- bis langfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, Landkreis Bautzen, ZVON, DB Station & Service

Kostenkategorie: II - III pro Haltestellenstandort

Ö4. Verbesserung der Anschlüsse an den Bahnhöfen

Ziel: Verbesserung der Nutzungsqualität, Steigerung der Akzeptanz von Umsteige-notwendigkeiten

Problemlage: Im Schienenpersonenverkehr (SPV) werden regelmäßige Ankunftszeiten vorgegeben. Insbesondere beim Stadtbusverkehr fehlt durch den unregelmäßigen Fahrplan stabile Anschlüsse von und zum SPV. Auch ist keine klare Anschluss-priorität auf wichtigen Relationen bspw. aus Dresden erkennbar. In manchen Stunden wird ein Anschluss auf schnelle Verbindungen mit dem RE durch lange Anschlusszeiten bspw. zur Linie A konterkariert.

Insbesondere für Linien, welche lediglich in größeren Abständen (stündlich bzw. halbstündlich) verkehren, besteht die Notwendigkeit zur Gewährleistung fester Umsteigebeziehungen.

Beschreibung der Maßnahme:

Generell sollten die Busfahrer sensibilisiert werden, alle erkennbar möglichen Anschlüsse durch gegenseitiges Warten zu ermöglichen. Zur Optimierung der Anschlüsse sollte eine mobile Übergabe von Daten über den IVP (intermodaler Verknüpfungspunkt) vorgesehen werden. Damit wird dem Fahrpersonal im System angezeigt, welche Anschlüsse zu halten sind. Hierzu sollte eine Abstimmung zwischen dem Landkreis als Aufgabenträger, dem ZVON und den Verkehrsunternehmen erfolgen.

Darüber hinaus sollten zukünftig konkrete Anschlussbeziehungen von / zum Schienenpersonenverkehr aus dem Fahrplan abgeleitet sowie ggf. auch gezielt konstruiert werden. Dies ist mit der Neustrukturierung des Stadtbussystems bereits aufgenommen und umgesetzt worden. Am Hp. Weickersdorf bestehen hingegen weiterhin unzureichende Anschlussbeziehungen an die Regionalbahnen insbesondere aus den umliegenden Ortsteilen (Großdrebnitz, Weickersdorf und Goldbach). Bei einer Umsetzung entsprechender Anschlussbeziehungen sollten diese gut im Fahrplan, über Zusatzinformationen und Haltestelleninformationen kommuniziert werden. Darüber hinaus sollten weitere Hinweise zur Anschlussmobilität im unmittelbaren Vorplatzbereich ersichtlich sein (bspw. örtlicher Taxiruf).

Gemäß den Grundsätzen aus dem Kapitel „Öffentlicher Personennahverkehr“ der Zweiten Gesamtfortschreibung des Regionalplanes Oberlausitz-Niederschlesien sollen bestehende Park+Ride Anlagen an allen Bahnhöfen und Haltepunkte bei Bedarf erweitert werden. Perspektivisch ist die Kapazität des Busbahnhofs sowie die Anzahl bzw. die Abstellpositionen für Busse zu überprüfen. Besonderes Augenmerk sollte hierbei insbesondere auf die Zugänglichkeit der Querungsstellen bzw. der Gewährleistung wichtiger Sichtbeziehungen (Sicherstellung ausreichender Orientierungsmöglichkeiten) liegen.

Zeitraum: mittelfristig

Akteure: Landkreis Bautzen, ZVON, Verkehrsunternehmen, Stadt Bischofswerda

Ö5. Aufwertung der Haltestelle am Markt

Ziel: Sicherung der ÖPNV-Anbindung der zentralen Altstadt, Barrierefreie Haltestellengestaltung, Aufwertung der Aufenthalts- und Wartequalität, Erhöhung der Verkehrssicherheit im Haltestellenbereich, Freihalten von Falschparkern

Problemlage: Die zentrale Haltestelle direkt am Marktplatz vor dem Rathaus besteht aktuell lediglich aus einem Haltestellenschild mitsamt Fahrplanauskunft sowie Papierkorb. Es fehlt sowohl an einer barrierefreien Einstiegsmöglichkeit sowie an einer ausreichenden Haltestellenausstattung wie Fahrgastunterstand, Sitzmöglichkeit und weiteren Informationsflächen. Im Vorfeld der Touristeninformation und des Rathauses wird das Potenzial des Standortes bisher nicht ausgeschöpft.

Beschreibung der Maßnahme: Der Standort sollte bei der barrierefreien Umgestaltung der Haltestellen im Stadtgebiet Bischofswerda höchste Priorität genießen. In Verknüpfung mit der Veränderung des Stadtbussystems sowie der Verkehrsorganisation in der Altstadt sollte zeitnah eine weitere Konkretisierung bzw. konkrete Planung für die Umgestaltung der zentralen innerstädtischen Haltestelle erfolgen. Dabei sollte die Umgestaltung des Haltestellenbereichs neben der Herstellung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs auch für einen markanten Blickfang, mit hoher Aufenthalts- und Kommunikationsfunktion im Wartebereich angestrebt werden. In Verbindung mit der Touristeninformation können die Warteflächen darüber hinaus mit weiteren Informationen bspw. zur Erreichbarkeit umliegender Sehenswürdigkeiten mit dem ÖPNV bespielt werden. Bei der Ausgestaltung sowie der Erreichbarkeit der Haltestelle ist der Denkmalschutz frühzeitig mit einzubinden.

Zeitraum: mittelfristig

Akteure: Stadtverwaltung Bischofswerda, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: I – II

Ö6. Erweiterung bzw. flexiblere Gestaltung des ÖPNV-Angebotes

Ziel: Förderung des Umweltverbundes, Erhöhung der Nutzungsanteile des ÖPNV, Vermeidung von Kfz-Verkehren

Problemlage: Aufgrund der Nähe zur Landeshauptstadt Dresden bestehen vielfältige Austauschbeziehungen. Perspektivisch ist die Neuansiedlung der Landesuntersuchungsanstalt für Gesundheits- und Veterinärwesen (LUA) von Dresden nach Bischofswerda geplant. Mit der Einführung des Deutschlandticket bestehen zudem weitere Potenziale zur Erhöhung der Nachfrage im ÖPNV. Daraus leiten sich vielfältige Nutzungsanforderung für das zukünftige ÖPNV-Angebot ab.

Beschreibung der Maßnahme: Im Sinne der Daseinsvorsorge sowie zur Gewährleistung eines möglichst attraktiven Alternativangebotes zum MIV ist ein weiterer Ausbau des ÖV-Angebotes im Stadtgebiet Bischofswerda zu empfehlen. Hierzu sind folgende konkrete Handlungsansätze zu berücksichtigen bzw. zu prüfen:

① S-Bahn-Verbindung im Abschnitt Bischofswerda – Dresden

Mit den versetzten Fahrzeiten zwischen RB60/61 und RE 1/2 wird aktuell nahezu ein Halbstundentakt zwischen Dresden und Bischofswerda angeboten, der lediglich in den Spitzenstunden durch einzelne Zusatzfahrten ergänzt wird. Für den Bahnhof Weickersdorf sowie eine Vielzahl an kleineren Unterwegshalten erfolgt eine Direktanbindung an die Landeshauptstadt lediglich im Stundentakt bzw. mit zusätzlichem Umstieg am Bahnhof Bischofswerda. Entsprechend ist für einen nachhaltigen Pendlerverkehr in die Landeshauptstadt, aber auch für den Hp. Weickersdorf an das Grundzentrum Bischofswerda die Weiterentwicklung zu einer S-Bahn-Verbindung zwischen Dresden und Bischofswerda sinnvoll.

② Elektrifizierung der Strecke Dresden-Neustadt – Görlitz

Mit Hinblick auf den kommenden Strukturwandel in der Oberlausitz ist die Elektrifizierung der Bahnverbindung Dresden – Görlitz als Schwerpunkt bezüglich Weiterentwicklung der nachhaltigen Infrastruktur in der Region und als wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu sehen. Innerhalb der DB AG ist die Umsetzung als gemeinsames Bauvorhaben der DB Netz, DB Energie und DB Station & Service als Infrastrukturmaßnahme Nummer 20 des Strukturstärkungsgesetzes in Planung.

③ Flexible Angebotsgestaltung insbesondere in den Tagesrandzeiten und am Wochenende

Speziell für die Tagesrandzeiten, am Wochenende sowie für Linien mit einer schwachen Nachfrage ist eine Nutzung flexibler Bedienformen zielführend. Die Infrastruktur für ein Rufbusangebot ist beim ZVON, bspw. beim

Verkehrsunternehmen RBO⁴ bereits vorhanden. Infolge der Digitalisierung sind entsprechende Anmeldungen nun zusätzlich über app-basierte Service-Angebote (myZVON) möglich. Dieser Komfortzuwachs sollte marketingseitig weiter beworben werden, um Akzeptanzhürden bzgl. der Rufbusnutzung abzubauen.

Gleichzeitig ist das Angebot in den Randzeiten diesbezüglich sowohl für den Stadtbus als auch den Regionalverkehr in Bischofswerda zu ergänzen. Schwerpunkt sollte dabei auf die Anbindung der zentralen Schnittstellen wie dem Bahnhof sowie Hp. Weickersdorf liegen. Darüber hinaus sollten die Möglichkeiten zum Einsatz von Linientaxen geprüft werden.

④ Angebotsverbesserung der Ortsteile

Perspektivisch sollten alle Ortsteile auch am Wochenende über ein ÖPNV-Angebot verfügen. Aktuell bestehen in Goldbach, Großdrebnitz sowie Kynitzsch lediglich ein Angebot an Schultagen. Hierbei können in der Startphase der Angebotserweiterung die flexiblen Bedienformen ein Hauptelement sein. Insbesondere die Andienung neuer Wohngebiete, wie bspw. in Großdrebnitz sollten dabei im Fokus liegen. Zur Erhöhung der Akzeptanz ist es zielführend, über neue Angebote aktiv vor Ort zu informieren und dies zu bewerben. Werktags sollten regelmäßige Fahrten auch außerhalb des Schülerverkehrs ggf. unter Verwendung flexibler Bedienformen angestrebt werden.

Insbesondere die Anbindung der Regionalbahnen am Hp. Weickersdorf aus den umliegenden Ortsteilen (Großdrebnitz, Weickersdorf und Goldbach) sollte hierbei vordergründig berücksichtigt werden.

Generell ist hierbei zu beachten, dass eine Erweiterung des Linien- und Fahrtangebotes in der Regel mit zusätzlichen Kosten verbunden ist. Diese müssen refinanziert bzw. vom Aufgabenträger und / oder der Stadt übernommen werden. Eine substantielle Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Bischofswerda und in deren Umland ist entsprechend nur möglich, wenn von Seiten des Bundes sowie des Freistaates Sachsen eine zusätzliche Unterstützung bzw. generell eine Prioritätensetzung zu Gunsten einer weitergehenden Förderung des Öffentlichen Verkehrs erfolgt.

Zeitraum: mittel bis langfristig

Akteure: Landkreis Bautzen, ZVON, Deutsche Bahn AG, Freistaat Sachsen

Kostenkategorie: je übergeordnetem Handlungsansatz ist jeweils von Kosten in der Kategorie IV – V auszugehen

⁴ Rufbus, fährt nur nach Anmeldung, Bestellung mindestens 60 Min. vor Fahrtbeginn an der ersten fahrplanmäßigen Haltestelle - telefonisch beim Verkehrsunternehmen (RBO) Mo-Fr 04:00 - 19:00 Uhr, Fahrten für das Wochenende sowie für Feiertage 07:00 - 19:00 Uhr

7.4 Radverkehr

Das Fahrrad bietet als Verkehrsmittel eine Vielzahl an Vorteilen. Es ist einfach zu bedienen, bequem und hat gerade auf Kurzstrecken bis ca. 5 km teilweise Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr. Es ist jederzeit individuell verfügbar, wirtschaftlich, kostengünstig, flexibel und unkompliziert in der Nutzung. Zudem verschafft es seinen Nutzern Bewegung, womit Radfahren sehr gesund und vor allem umweltfreundlich ist.

Im Rahmen Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes hat sich gezeigt, dass der Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in der Stadt Bischofswerda sowohl seitens der Politik und Verwaltung als auch seitens der Bevölkerung ein sehr hoher Stellenwert beigemessen wird. Die Förderung des Radverkehrs bildet entsprechend einen zentralen Baustein für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Zur strategischen Förderung des Radverkehrs sind in den nächsten Jahren folgende Handlungsschwerpunkte wichtig:

- R1 Schaffung durchgehendes und sicheres Radverkehrsnetz
- R2 Schaffung durchgehender Radverkehrsanlagen auf dem nördlichen Altstadt-ring im Zuge der S 111
- R3 Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsanlagen
- R4 Markierung von Rad- und Schutzstreifen
- R5 Freigabe zusätzlicher Wegeverbindungen für den Radverkehr
- R6 Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen
- R7 Schaffung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen
- R8 Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen
- R9 Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten
- R10 Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr
- R11 Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung

Insgesamt wird eine integrierte und gesamtstädtische Strategie zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr empfohlen. Neben kleinteiligen und kurz- bis mittelfristig realisierbaren Maßnahmen beinhaltet das Konzept auch Maßnahmen zur Sicherung einer systematischen und dauerhaften Radverkehrsförderung.

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Zuge von Landes- und Kreisstraßen ist zu berücksichtigen, dass eine Zustimmung des zuständigen Baulastträgers Land und Kreis erforderlich ist.

R1. Schaffung durchgehendes und sicheres Radverkehrsnetz

Ziel: Vernetzung des bestehenden Radverkehrsangebotes, Schaffung eines durchgehenden und sicheren Radverkehrsangebotes

Problemlage: Das Radverkehrsangebot im Stadtgebiet Bischofswerda weist Angebotslücken und Konfliktpotenziale auf. Es existiert kein durchgehendes Radverkehrsnetz. Diese ist eine wesentliche Ursache dafür, dass die Potenziale des Radverkehrs aktuell im Stadtgebiet noch nicht voll ausgeschöpft werden. Trotz guter städtebaulich-räumlicher Voraussetzungen ist der Radverkehrsanteil gering.

Beschreibung der Maßnahme:

Auf Basis der städtischen Quelle-Ziel-Strukturen (Gewerbe-/ Wohngebiete, Altstadt, öffentliche Einrichtungen, etc.) wurde ein Zielnetz von Haupt- und Nebenrouten für das Stadtgebiet Bischofswerda erarbeitet (siehe Anlage 8). Dabei wurde an das Radverkehrsnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr des Landkreises (RIN-Kategorie AR III und AR IV) angeknüpft und diese für die innerstädtischen Verbindungen weiterentwickelt. Als kleinräumige Ergänzung stellen die innergemeindlichen Radverkehrsverbindungen der Kategorie IR V die Verknüpfungen zwischen den Haupt- und Nebenrouten dar.

Für die Routen des Zielnetzes ist eine kontinuierliche Verbesserung des Radverkehrsangebotes von besonderer Bedeutung. Wichtig ist dabei, dass möglichst durchgängige und sichere Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs ist daher in der Regel innerstädtisch zu bevorzugen. Weiterhin sollten auch die Knotenpunkte als Orte mit den höchsten Konfliktpotenzialen in die Angebotsplanung mit einbezogen werden.

Neben den flächenhaft erforderlichen Anstrengungen ist es zu empfehlen, einzelne längere Routenabschnitte priorisiert zu entwickeln. Damit kann bereits frühzeitig eine durchgehend sichere Befahrbarkeit erster Routen gewährleistet werden.

Insgesamt ist dabei jedoch auch das nachgeordnete Nachbarschaftsnetz nicht zu vergessen. Hier sind weitere Maßnahmen, z. B. die Öffnung von Einbahnstraßen (siehe R6) erforderlich.

Zeitraum: kontinuierlich

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV (Staatsstraßen), Landkreis (Kreisstraßen)

Kostenkategorie: I – II

R2. Schaffung durchgehender Radverkehrsanlagen auf dem nördlichen Altstadtring im Zuge der S 111

Ziel: Vernetzung des bestehenden Radverkehrsangebotes, Schaffung eines durchgehenden und sicheren Radverkehrsangebotes für beide Fahrtrichtungen

Problemlage: Das Radverkehrsangebot entlang der S 111 ist im Bereich der Altstadt nicht durchgehend und weist erhebliche Lücken auf. Insbesondere in Fahrtrichtung Osten wird der Radverkehr Großteils zusammen mit dem Kfz-Verkehr geführt. Angesichts der aktuellen Verkehrsbelegungen von ca. 10.000 Kfz/24h ist dies bei Tempo 50 keine sichere Lösung. In Fahrtrichtung Westen bildet die sichere Gestaltung der Knotenpunkte und Einmündungen das Hauptproblem. Insgesamt entsprechen die benutzungspflichtigen Bestandsradverkehrsanlagen nicht dem aktuellen Standard einer modernen und sicheren Radverkehrsführung.

Beschreibung der Maßnahme:

Aufgrund der unterschiedlichen örtlichen Rahmenbedingungen bedarf es einer abschnittsbezogenen Ausrichtung der Radverkehrsanlagen (siehe Abb. 77).

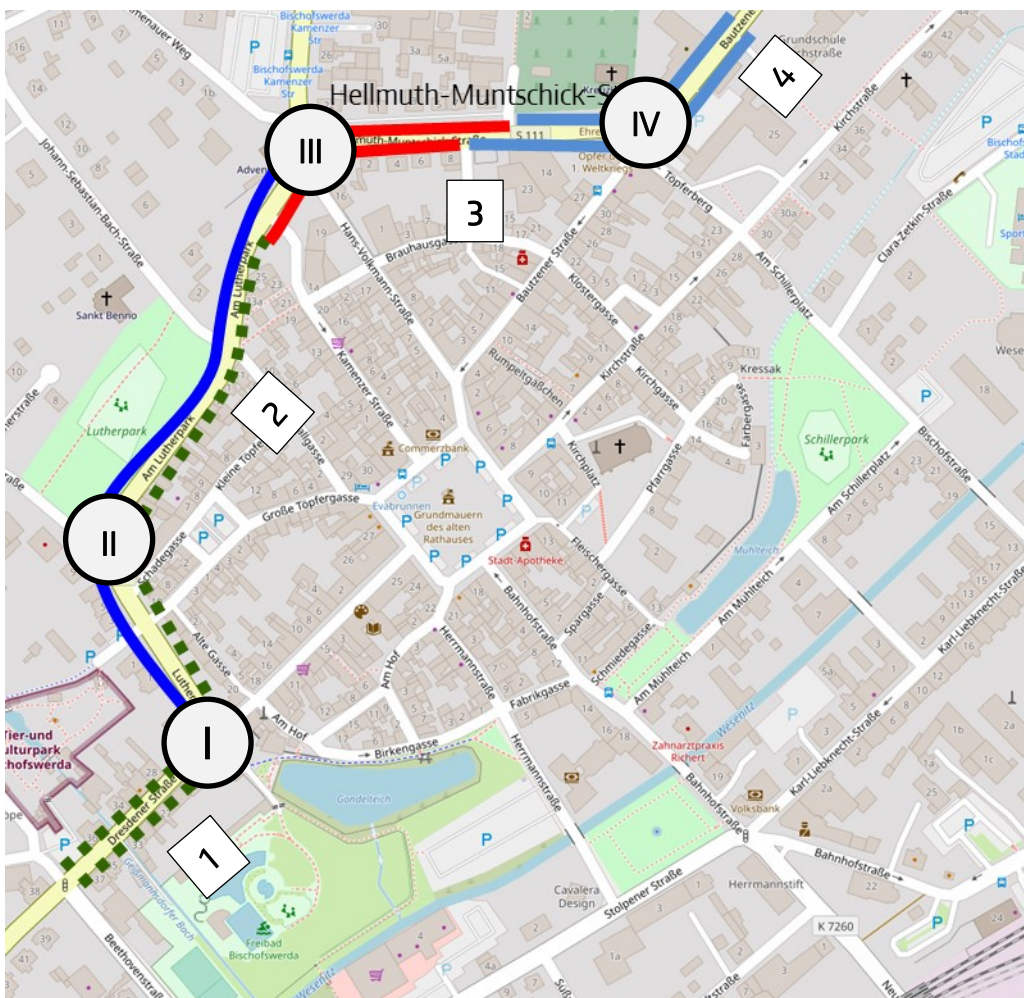


Abb. 77 Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen entlang der S 111

1. Dresdener Straße - Abschnitt zwischen Beethovenstraße und Lutherstraße
Einordnung 1,50m breiter Schutzstreifen (beidseitig)
2. Lutherstr. / Am Lutherpark - Abschnitt zw. Dresdener Str. und Kamenzer Str.
Fahrtrichtung Osten: Weiterführung Schutzstreifen bis Kamenzer Str.
(Marktzufahrt), ab da Prüfung Tempo 30 streckenhaft
Fahrtrichtung Westen: Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht
3. Hellmuth-Muntschick-Str. - Abschnitt zw. Kamenzer Str. und Töpferberg
Prüfung Aufhebung Benutzungspflicht (beidseitig)
Kurzfristig: Prüfung Tempo 30 streckenhaft (beidseitig)
Langfristig: bauliche Umgestaltung bzw. Schaffung einer fahrbahnnahen
Radverkehrsführung
4. Bautzner Str. - Abschnitt zw. Töpferberg und Carl-Maria-von-Weber-Str.
Prüfung Aufhebung Benutzungspflicht (beidseitig)

Neben der streckenbezogenen Radverkehrsführung sind ergänzende Maßnahmen im Bereich der Knotenpunkte und Einmündungen notwendig. Insbesondere bei der Überführung in den Mischverkehr bzw. bei der Verknüpfung zwischen den einzelnen Teilabschnitten sollte die Führung des Radverkehrs möglichst im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs erfolgen:

- I. Abknickende Vorfahrtstraße Dresdener Straße / Lutherstraße
Fahrtrichtung Westen: Übergang in den Mischverkehr mittels breiteren Schutzstreifen verdeutlichen, Roteinfärbung (kurzfristig)
Bauliche Weiterführung des Bordradweges im Kurvenbereich, Übergang des Schutzstreifen erst in der Dresdener Straße (langfristig)
- II. Abknickende Vorfahrtstraße Lutherstraße / Am Lutherpark
Fahrtrichtung Westen: Entfernung der Hecken, fahrbahnahe Furtmarkierung, Roteinfärbung (kurzfristig)
- III. Abknickende Vorfahrtstraße Am Lutherpark / H.-Muntschick-Str.
Fahrtrichtung Westen: Roteinfärbung der Furt, Radpiktogramme (kurzfristig)
Fahrtrichtung Osten: Herstellen einer Anbindung des Seitenbereichs (Unterbinden des Parkens im Seitenraum, Rampen)
- IV. Abknickende Vorfahrtstraße H.-Muntschick-Straße / Bautzener Straße
Fahrtrichtung Westen: Übergang Mischverkehr mittels breiteren Schutzstreifen, Roteinfärbung (kurzfristig)
Bauliche Weiterführung des Bordradweges im Kurvenbereich (langfristig)

Fahrtrichtung Osten: Reduzierung der Querungsbreite Töpferberg, Roteinfärbung, Radpiktogramme (kurzfristig)

Allgemein: Prüfung zusätzlicher Maßnahmen zur Unterbindung des unzulässigen Geradeausfahrens aus Richtung Töpferberg in Richtung Hellmuth-Muntschick-Straße (S 111)

Zeitraum: kontinuierlich

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV

Kostenkategorie: II - III

R3. Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsanlagen

Ziel: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Erhöhung des Fahrkomforts, Senkung der Konflikte mit dem Fußverkehr, Berücksichtigung der Anforderungen verschiedener Nutzergruppen

Problemlage: Die bestehenden Radverkehrsanlagen in der Stadt Bischofswerda sind zum überwiegenden Teil durch eine Führung im Seitenraum gekennzeichnet. Diese birgt Konfliktpotenziale und Nutzungskonflikte zum einen mit dem Fußverkehr. Zum anderen bestehen Konflikte mit dem abbiegenden Kfz-Verkehr an Knotenpunkten und Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten.

Besonders problematisch sind innerörtliche Beidrichtungsradwege. Diese sollten gemäß StVO innerorts möglichst nicht angeordnet werden. Falls dies im Ausnahmefall doch erfolgt, dann jedoch mit Benutzungsrecht als nichtbenutzungspflichtiger Geh-Radweg oder als Gehweg „Rad frei“.

Auch insgesamt sollte für Radverkehrsanlagen eine Benutzungspflicht nur noch dort vorgesehen werden, wo ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen und wo die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf dies erfordern.

Beschreibung der Maßnahme:

Entsprechend sollte die Benutzungspflicht bestehender Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet überprüft werden. Für folgende Straßenabschnitte ist eine Anpassung der Radverkehrsführung zu empfehlen:

S 111 Hellmuth-Muntschick-Str. / Bautzner Straße (getrennter Geh- / Radweg)

Der bestehende getrennte Geh- / Radweg ist in beiden Richtungen zu schmal. Aufgrund der Verkehrsbelegungen von unter 10.000 Kfz/ 24h bei Tempo 50 ist lediglich eine teilseparate Radverkehrsführung erforderlich. Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht ergibt sich ein sogenannter anderer Radweg. Die bestehende Infrastruktur kann dennoch weiterhin zum Radfahren genutzt werden, nur ist die Nutzung nicht mehr verpflichtend.

Schmöllner Weg (K 7260), gem. Geh-/Radweg in beiden Richtungen

Im Verlauf des Schmöllner Weges sind die Seitenbereiche für eine gemeinsame Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr deutlich zu schmal. Neben einer Aufhebung der Benutzungspflicht sollte daher parallel auch von einem Nutzungsrecht abgesehen werden.

Als Alternative kann die Verbindung entlang der Wesenitz fungieren. Entsprechend sind die Verbesserung der Wegeverhältnisse sowie der Neubau der Brücken im Streckenverkehr aus Sicht der Radverkehrsförderung prioritär.

Neustädter Straße (getrennter Geh- / Radweg)

Der bestehende getrennte Geh- / Radweg ist in beiden Richtungen zu schmal. Aufgrund der Verkehrsbelegungen von über 4.000 Kfz/ 24h bei Tempo 50 ist lediglich

eine teilseparate Radverkehrsführung erforderlich. Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht ergibt sich ein sogenannter anderer Radweg. Die bestehende Infrastruktur kann entsprechend weiterhin zum Radfahren genutzt werden, nur ist das Fahren hier nicht mehr verpflichtend. Dabei ist insbesondere an den Einmündungen ins Nebennetz sowie an Ein- und Ausfahrten auf die Bevorrechtigung des weiterhin im Seitenraum Radfahrenden bspw. durch Roteinfärbung hinzuweisen und aktuelle Oberflächendefizite auszubessern. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt hierbei lediglich die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (Regelmaß 1,50 m) zu.

Belmsdorfer Straße (getrennter Geh- / Radweg)

Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht ergibt sich ein sogenannter anderer Radweg. Aufgrund der geringen Verkehrsbelegungen ist keine gesonderte Radverkehrsführung erforderlich. Die bestehende Infrastruktur kann dennoch weiterhin zum Radfahren genutzt werden, nur ist dies nicht mehr verpflichtend. Dabei ist insbesondere an den Einmündungen ins Nebennetz sowie an Ein- und Ausfahrten auf die Bevorrechtigung des im Seitenraum Radfahrenden bspw. durch Roteinfärbung hinzuweisen und aktuelle Oberflächendefizite auszubessern.

Kirchstraße (Einbahnstraße)

Für eine benutzungspflichtige Anlage entgegen der Einbahnstraße ist der Seitenraum zu schmal. Insbesondere während der Schulzeit ist mit hohem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen. Weiterführend ist eine fahrbahnseitige Freigabe der Einbahnstraße zu prüfen. (Siehe dazu R6)

Süßmilchstraße

Eine Benutzungspflicht ist hier nicht erforderlich. Die Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht ist zu prüfen.

Bergstraße

Eine Benutzungspflicht in Fahrtrichtung der Einbahnstraße ist hier nicht erforderlich. Darüber hinaus ist die Freigabe in Gegenrichtung zu prüfen (siehe R5)

Geschwister-Scholl-Straße

Eine Benutzungspflicht ist hier nicht erforderlich. Die Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht ist zu prüfen.

Darüber hinaus ist für den westlichen Teilabschnitt zwischen Busbetriebshof und Kamenzer Straße die Schaffung von beidseitigen Schutzstreifen mit Regelmaß zu prüfen. Perspektivisch sind diese bis zu S 111 Bautzener Straße fortzuführen. Hierfür ist eine Verbreiterung der Fahrbahn auf mindestens 7,50 m sowie einseitig ein Verzicht auf den Parkstreifen erforderlich. Entlang des verbleibenden Parkstreifens ist zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen zum Schutzstreifen vorzusehen.

Andere Streckenabschnitte wie z. B. die Kamenzer Straße in der Verbindung nach Geißmannsdorf sowie der Klengelweg nach Pickau können weiterhin als

benutzungspflichtige Radwege beibehalten werden. Maßgebend ist hierbei der Außerorts-Charakter der entsprechenden Streckenabschnitte. Zudem ist die Nutzungsintensivität durch den Fußverkehr sehr gering.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: I

R4. Markierung von Rad- und Schutzstreifen

Ziel: Schaffung moderner Radverkehrsanlagen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr, Verbesserung der Erkennbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum

Problemlage: Im Zuge vieler innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen existieren trotz hoher Kfz-Verkehrsaufkommen keine Anlagen für den Radverkehr. Vielerorts ist angesichts der Kfz-Verkehrsaufkommen gemäß ERA (FGSV 2010) eigentlich eine Teilseparation oder Separation des Radverkehrs erforderlich.

Aufgrund der fehlenden Radverkehrsangebote ergeben sich verschiedene Konflikte, einerseits mit dem Fußverkehr, durch die unzulässige Mitbenutzung der Seitenbereiche. Andererseits mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn sowie an Knotenpunkten bzw. Ein- und Ausfahrten. Problematisch ist dabei u. a. die fehlende Wahrnehmung des Radverkehrs im Straßenraum.

Ab einer Fahrbahnbreite von 7,50 m ist die Markierung von Schutzstreifen möglich (in Ausnahmefällen 7,00m). Für die Anlage von Radfahrstreifen ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 9,70 m erforderlich.

Im bestehenden Straßennetz sind vielerorts Fahrbahnbreiten vorhanden, die eine Markierung Schutz- oder Radfahrstreifen zulassen.

Beschreibung der Maßnahme:

Grundsätzlich sollte für alle Straßenabschnitte im Stadtgebiet, für die eine Fahrbahnbreite von 7,50 m überschritten wird, geprüft werden, ob der Einsatz von Schutz- oder Radstreifen möglich und sinnvoll ist. Hierbei sind neben den Nutzungsanforderungen des Radverkehrs, die Kfz- und Schwerverkehrsaufkommen sowie die mögliche Abschnittslänge des Angebotes zu berücksichtigen.

Es sollte darauf orientiert werden, möglichst Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m zu markieren. Damit ergibt sich für die Kernfahrbahn eine Breite von 4,50 m. Für den Kfz-Verkehr entstehen dennoch keine Einschränkungen, da der Schutzstreifen im Bedarfsfall als Teil der Fahrbahn weiterhin befahren werden kann.

Voraussetzung für eine Markierung von Radfahr- und Schutzstreifen sollte zudem sein, dass eine ausreichende Oberflächenqualität der Fahrbahn vorhanden ist oder geschaffen wird.

Für folgende Straßenzüge sollte eine Markierung von Schutz- bzw. Radfahrstreifen priorisiert untersucht werden:

- S 111 Dresdener Straße, Anschluss Außerorts-Radweg mittels Querungshilfe für stadteinwärtige Richtung bis Beethovenstr. (beidseitiger Schutzstreifen)⁵
- S 111 Dresdener Str. zw. Beethovenstr. und Lutherstr. (siehe R2, beidseitiger Schutzstreifen unter Berücksichtigung der Signalisierung am Knotenpunkt)
- S 111 Lutherstraße / Am Lutherpark (siehe R2, einseitiger Schutzstreifen in Ri. Osten)
- Karl-Liebknecht-Straße (beidseitiger Schutzstreifen in Verbindung mit M3)
- Kamenzer Straße nördlich der S 111 (beidseitiger Schutzstreifen)
- westlicher Abschnitt Carl-Maria-von-Weber-Straße ab Baumarkt (kurzfristig beidseitiger Schutzstreifen)
- Östlicher Abschnitt Carl-Maria-von-Weber-Straße ab Baumarkt (langfristig beidseitiger Schutzstreifen inkl. Sicherheitstrennstreifen zum Parken)
- Neustädter Straße mindestens südlich des Kreisverkehrs (einseitiger Schutzstreifen bergwärts)
- Süßmilchstraße nördlich der Bergstraße (einseitiger Schutzstreifen)
- Kirchstraße ab Töpferberg (einseitiger Schutzstreifen entgegen der Einbahnstraße)
- Schmöllner Weg K 7260 (einseitiger Schutzstreifen)
- Stolpener Straße (einseitiger Schutzstreifen, ggf. beidseitig nach baulicher Anpassung der Fahrbahnbreite)

Darüber hinaus ist auch beim Aus-, Um- und Neubau von Straßen eine Berücksichtigung von derartigen, modernen Radverkehrsanlagen zu empfehlen.

Neben der Markierung auf der freien Strecke sind nach Möglichkeit auch die Knotenpunkte in das zusätzliche Radverkehrsangebot einzubinden. Dies kann durch eine Integration der Schutzstreifen in die Kfz-Fahrspuren oder durch die Markierung von Mischspuren erfolgen.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: I – II je Einzelmaßnahme

⁵ Bezüglich der zukünftigen Lage der Querungsstelle sind die Sichtbeziehungen sowie die Möglichkeiten zur gleichzeitigen Nutzung zur geschwindigkeitsdämpfenden Ortseingangsgestaltung gemäß M8 zu prüfen

R5. Freigabe zusätzlicher Wegeverbindungen für den Radverkehr

Ziel: Verbesserung der kleinteiligen Erreichbarkeit, Vermeidung von Umwegen, Förderung des Radverkehrs

Problemlage: Verschiedene kurze Wegeverbindungen sind für den Radverkehr aktuell gesperrt. Dadurch ergeben sich unnötige Umwege.

Beschreibung der Maßnahme:

Durch folgende Einzelmaßnahmen sollte eine bessere kleinteilige Vernetzung im Radverkehrssystem erreicht werden:

- Freigabe der Haselmausbrücke
- Herstellung einer Verbindung zwischen Wesenitz und dem Gebiet Am Hunger zum Waldweg bzw. An der Eiche
- Ausbau der Wesenitz-Brücke am Schwarzer Weg für Radnutzung
- Ausbau der doppelten Wesenitz-Brücke zw. Horkaer Weg und Zum Wiesengrund nördlich der Bahntrasse für Radnutzung
- Radfreigabe der Gehwegverbindung zwischen GE Nord I und Zum Stadtwald
- Sackgassenfreigabe Hans-Volkman-Str. für den Radverkehr
- Prüfung einer kleinteiligen Wegeverbindung im Rahmen von neuen Grundstückerschließungen vom Abzweig Am Kirchsteig / Zur Grünen Linde in Richtung Südosten auf die Weickersdorfer Str. (in Verlängerung zur Wiesenstr.)

Insbesondere bei den Abschnitten im Umland werden damit größere Umwege vermieden und die entsprechenden Verbindungen auch für den Alltagsverkehr attraktiver.

Bei der Freigabe sollte darauf geachtet werden, dass keine Einschränkungen für den Fußverkehr entstehen.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: KK I (Beschilderungsänderungen), KK II – KK III (Brückenausbau Wesenitz)

R6. Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen

Ziel: Verbesserung der kleinteiligen Erreichbarkeit, Vermeidung von Umwegen, Senkung des Konfliktpotenzials mit dem Fußverkehr, Verbesserung der Wahrnehmung des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr

Problemlage: Der überwiegende Teil der Einbahnstraßen im Stadtgebiet Bischofswerda ist bisher auch für den Radverkehr nur in einer Richtung befahrbar. Dadurch ergeben sich Umwege und Nutzungseinschränkungen. Gleichzeitig wird teilweise durch die Nutzer unzulässiger Weise entgegen der Einbahnstraßenrichtung auf die Gehwege ausgewichen. Vereinzelt sind die Gehwege auch für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben bzw. benutzungspflichtig beschildert. Dies führt jedoch ebenfalls teilweise zu Konflikten mit dem Fußverkehr, da der entsprechende Seitenraum bspw. in der Kirchstraße dafür nicht ausreichend breit genug ist.

„Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen.“ (FGSV 2010) Dies bedeutet, dass Einbahnstraßen ohne Radfreigabe für die Nutzung in der Gegenrichtung die Ausnahme bilden sollten.

Beschreibung der Maßnahme:

Daher sollte eine flächendeckende Prüfung der Möglichkeiten zur Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr im Stadtgebiet erfolgen.

Ob eine Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann, ist jeweils von den konkreten örtlichen Rahmenbedingungen abhängig und wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde geprüft. Die Rahmenbedingungen und Regelungen für eine Einbahnstraßenfreigabe sind in der StVO und der ERA festgehalten. Gemäß den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert 2017) kann der Radverkehr in die Gegenrichtung zugelassen werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt max. 30 km/h
- ausreichende Begegnungsbreite (mindestens 3,50 m bei Linienbus oder stärkerem Lkw-Verkehr, ausgenommen kurze Engstellen)
- übersichtliche Verkehrsführung (Strecke, Kreuzungen, Einmündungen)
- Schutzraum für den Radverkehr vorhanden, wo orts-/verkehrsbezogen erforderlich

Die genannten Rahmenbedingungen können auch explizit vorbereitend auf eine Einbahnstraßenfreigabe geschaffen werden. Als Alternative zu einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist auch die Einrichtung einer sog. unechten Einbahnstraße (Einfahren von Kfz wird mit dem Zeichen 267 StVO verhindert) möglich. Im Einzelfall ist zu prüfen, welche Variante im Sinne der Radverkehrsförderung effektiver ist.

Generelles Ziel der flächendeckenden Überprüfung bildet eine Eingliederung der Einbahnstraßen in eine folgender drei Kategorieguppen:

Kategorie 1: Eine Radfreigabe ist ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen und ohne wesentliche Einschränkungen für den ruhenden Verkehr mittels Beschilderung und Markierung umsetzbar.

Kategorie 2: Die Freigabe für den Radverkehr ist durch zusätzliche bauliche Maßnahmen zu begleiten bzw. zu ermöglichen. Oder aber vorher sind veränderte Rahmenbedingungen im Verkehrsnetz erforderlich. Hierbei sind ggf. Einschränkungen für den ruhenden Verkehr notwendig.

Kategorie 3: Eine Freigabe für den Radverkehr ist nicht möglich.

Für Kategorie 1 sollte eine schnellstmögliche Realisierung erfolgen. Die notwendigen Maßnahmen für die Umsetzung von Kategorie 2 sollten parallel vorbereitet und hinsichtlich ihrer Finanzierung geplant werden. Für Kategorie 3 sind die Auswirkungen für den Radverkehr im Einzelnen zu betrachten und ggf. Alternativangebote priorisiert zu verbessern.

Durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung können wichtige Netzlücken geschlossen und Umwege vermieden werden. Die Kosten sind oft überschaubar. Häufig sind nur Zusatzschilder erforderlich, manchmal auch Markierungen bzw. ergänzende bauliche Maßnahmen. Dies können beispielsweise kurze Markierungen bzw. Leitlinien im Einmündungsbereich (Ein- bzw. Ausfahrhilfen) sein. Bei höheren Verkehrsmengen (> 400 Fzg./h) sind ergänzend auch durchgehende Radverkehrsanlagen (Schutz- oder Radfahrstreifen) zur Verbesserung der Erkennbarkeit des Radverkehrs denkbar.

Zur Vorbereitung und Abstimmung entsprechender Maßnahmen haben sich fachlich begleitete Ortsbegehungen unter Beteiligung der für die Umsetzung zuständigen Fachbehörden als geeignet erwiesen.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: I

R7. Schaffung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen

Ziel: Verbesserung der Befahrbarkeit und des Fahrkomforts, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Herstellung von kleinteiligen Wegeverbindungen, Attraktivierung des Radverkehrs

Problemlage: Im Zuge des geplanten Radverkehrsnetz sind verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit und des Fahrkomforts notwendig. Mitunter sind wichtige und intensiv genutzte Wegeverbindungen zwar aktuell bereits mit einer gebundenen Wegeoberfläche ausgestattet, jedoch ist diese teilweise in einem so schlechten Zustand, dass Radfahrende diese nur mit verminderter Geschwindigkeit und erhöhter Aufmerksamkeit befahren können. Zum anderen verfügen verschiedene Wegeverbindungen aktuell lediglich über unbefestigten Oberflächen. Bei diesen ergeben sich insbesondere nach Regenwetter Einschränkungen durch Pfützen sowie Spurrinnen und damit verbunden erhöhte Sturzgefahren.

Um die Potenziale des Radverkehrs voll ausschöpfen zu können, sind möglichst flächendeckend radverkehrstaugliche Fahrbahnoberflächen zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere das Hauptradrouthenetz.

Beschreibung der Maßnahme:

Für die Herstellung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen sind verschiedene Umsetzungsvarianten denkbar. Optimale Bedingungen für den Radverkehr bieten Asphaltdeckschichten. Allerdings sind gerade im Stadtzentrum bei der Fahrbahnoberflächengestaltung weitere städtebauliche, gestalterische bzw. denkmalpflegerische Aspekte zu berücksichtigen. Hier bietet sich der Einsatz von speziellen Pflasterbelägen an. Bei diesen ist besonderes Augenmerk auf die Ebenflächigkeit der Fahrbahnoberfläche zu legen (geschnittenes Pflaster, Sicherung einer hohen Lagestabilität). Damit wird sowohl den Nutzungsanforderungen des Fuß- und Radverkehrs als auch den Zielstellungen der Lärminderung Rechnung getragen.

Bei Feld- oder Waldwegen ist bei Asphaltdeckschichten die zusätzlich entstehende Versiegelung zu berücksichtigen. Diese ist jeweils mit der Bedeutung der Radverkehrsverbindung sowie den naturräumlichen Rahmenbedingungen abzuwägen. Alternativ kommt eine Befestigung lediglich im Bereich der Fahrspuren oder als wassergebundene Deckschicht in Frage. Insbesondere bei letzterer ist auf eine gute Ebenheit sowie gute Entwässerung zu achten.

Eine Befestigung bzw. weitere Verbesserung der Fahrbahnoberflächen ist für folgende Teilabschnitte im Radverkehrsnetz notwendig:

- Schwarzer Weg, einschließlich Wesenitz-Brücke
- Wegeverbindung zwischen Zum Wiesengrund und Horkaer Weg, einschließlich Brücken über die Wesenitz
- Am Hunger, Anbindung an Haselmausbrücke vom Waldweg bzw. An der Eiche

- Belmsdorfer Straße, punktuell an Ein- und Ausfahrten
- Verlängerung Sinzstraße zum Steinweg (Tier- und Kulturpark)
- Sommersteg zwischen dem Ortsteil Goldbach und Bischofswerda
- Abschnittsweise Rammenauer Steg (westlicher Radweg an der B 98)
- Übergang von Geißmannsdorfer Straße zum Radweg an der B 98
- Verbindungswege Kleindrebnitz, Chikago, Weickersdorf

Für die Wegeverbindung zwischen Zum Wiesengrund und Horkaer Weg sind hinsichtlich der Befestigung entlang der Wesenitz die Belange des Hochwasserschutzes sowie die Einstufung als Vorranggebiet Überschwemmungsbereich zu berücksichtigen.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: II – III je Einzelmaßnahme

R8. Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen

Ziel: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Nutzungsqualität von Radverkehrsanlagen

Problemlage: Poller, Umlaufsperrn und ähnliche Hindernisse stellen ein erhebliches Gefährdungspotenzial für den Radverkehr dar.

Derartige Einschränkungen des lichten Raumes sollten daher nur dort vorgesehen werden, wo mit anderen Mitteln der angestrebte Zweck nicht erreicht werden kann.

Beschreibung der Maßnahme:

Für alle Poller, Umlaufsperrn und ähnliche Hindernisse (u. a. auch Beschilderungsmasten) im Verlauf von Radverkehrsanlagen 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.



Abb. 78 Beispiele zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Pollern / Umlaufsperrn

Von besonderer Bedeutung sind die Erkennbarkeit und die Gewährleistung ausreichender Durchfahrtsbreiten (siehe Abb. 78). Insbesondere an vielgenutzten Durchgängen, wie bspw. am Ausgang vom Altmarkt in die Fleischergasse besteht entsprechend Handlungsbedarf.

Zeitraum: mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: I

R9. Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten

Ziel: Schaffung kleinteiliger Abstellmöglichkeiten, Verbesserung der Nutzungsqualität

Problemlage: Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur. Die Bedeutung von sicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen für die Förderung des Radverkehrs nimmt in Zukunft weiter zu, da seit einiger Zeit verstärkt höherwertige Fahrräder in Deutschland gekauft werden (u. a. Pedelecs). Radabstellanlagen sollten kleinteilig und flächendeckend zur Verfügung stehen. Innerhalb des Stadtgebietes sowie an wichtigen Quellen- und Zielen sind teilweise die bestehenden Angebote nicht ausreichend bzw. nicht geeignet ein sicheres Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen.

Beschreibung der Maßnahme:

Für die Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten im Stadtgebiet sind folgende Handlungsebenen zu berücksichtigen:

- Eine Verdichtung der Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum sowie an öffentlichen Einrichtungen könnte bspw. mit einem Programm „200 Fahrradbügel für Bischofswerda“ vorangebracht werden. Diese sollten möglichst dezentral und kleinteilig eingesetzt werden.
- Durch Informationen und Workshops sollten der Einzelhandel, Betriebe, Wohnungsgenossenschaften und Vermieter für das Thema Fahrradparken sensibilisiert werden. Ziel ist es dabei, für attraktive und sichere Radabstellmöglichkeiten zu werben. Nach dem Vorbild der Stadt Leipzig könnte auch ein Förderprogramm „Bischofswerdaer Bügel“ entstehen.
- Weiterhin könnte zusätzlich über die örtliche Satzungen darauf hingewirkt werden, mehr und qualitativ hochwertige Abstellplätze an und in Gebäuden zu erreichen.
- Für den touristischen Radverkehr sollten gezielte Angebote vorgesehen werden, welche dafür sorgen, dass die Aufenthaltsdauer im Stadtgebiet steigt (siehe Maßnahmenkapitel R10).
- Am Bahnhof sollten die überdachten Radabstellmöglichkeiten erweitert und die bereits bestehenden Abstellmöglichkeiten zu abschließbaren Radabstellmöglichkeiten auf dem Bahnhofsvorplatz vorangetrieben werden.
- Aufgrund der steigenden Nutzerzahlen von elektro-unterstützten Fahrrädern (Pedelecs, E-bikes) sind sukzessive an zentralen Plätzen sowie Öffentlichen Einrichtungen Lademöglichkeiten einzuplanen. Orte mit längerer Verweildauer bilden beispielsweise der Markt (Touri-Info/Rathaus), das Freibad, der Tierpark, der Bahnhof, etc.

Grundsätzlich ist beim Bau von Radabstellanlagen darauf zu achten, dass diese geeigneten Vorrichtungen zum Anlehnen und Abschließen der Fahrräder besitzen.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, Wohnungswirtschaft, Einzelhandel, öffentliche und private Arbeitgeber, Tourismuswirtschaft, ADFC

Kostenkategorie: I-II

Erste Schritte: Information von Akteuren (Treffen); Aktionsplan; finanzielle Ressourcen klären; Bau erster Anlagen

Verbindung zu anderen Maßnahmen: R10,

Beispiele: 1.000 Fahrradbügel für die Dresdner Innenstadt; Leipziger Förderprogramm „Leipziger Bügel“

Weiterführende Informationen: In Leipzig wurde über EFRE-Mittel ein Förderprogramm zur Einrichtung von Radabstellanlagen initiiert. Dabei bezahlen die Unternehmen bzw. Grundstückseigentümer den Fahrradbügel (ca. 160 € je Stück). Die Errichtung und den Unterhalt übernimmt das städtische Tiefbauamt. Siehe auch: <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/fahrrad/leipziger-buegel>

R10. Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr

Ziel: Verbesserung der Angebotsqualität, Erhöhung der Verweildauer im Stadtgebiet, Förderung des Radtourismus

Problemlage: Ausgehend von den touristischen Radrouten ist die Anbindung des Stadtzentrums aktuell nicht optimal. Es bestehen verschiedene Konflikte und Nutzungseinschränkungen. Spezielle Angebote beispielsweise zur sicheren Aufbewahrung des Gepäcks existieren aktuell nicht. Auch die Informationsangebote auf den städtischen Internetseiten zum Radtourismus sind ausbaufähig.

Beschreibung der Maßnahme:

Folgende Maßnahmen sind zur Verbesserung der Radverkehrsangebote für Touristen zu empfehlen:

- Optimierung der Wegeführung der Verbindung vom Radfernweg Sächsische Mittelgebirge D 7 in die Altstadt
- Wegweisende Beschilderung touristischer Radrouten im Stadtgebiet mit zusätzlicher Übersichtskarte als Ausgangspunkt für Touren am Bahnhof
- Einrichtung gesonderter Radabstellmöglichkeiten für den touristischen Radverkehr mit zusätzlichen Schließfächern zum Verstauen von Gepäck sowie Lademöglichkeiten (siehe R9) am Bahnhof oder am Markt (Touri-Info/Rathaus)
- Fortlaufende Aktualisierung des Informationsangebotes für Radtouristen auf den Internetseiten der Stadt
- Erarbeitung von Informationsflyern zur Navigation in der Stadt sowie zu wichtigen touristischen Sehenswürdigkeiten.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, Landkreis Bautzen, ADFC, Tourismuswirtschaft

Kostenkategorie: I – II je Einzelmaßnahme

R11. Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung

Ziel: Umfassende Förderung des Radverkehrs über einzelne infrastrukturelle Maßnahmen hinaus, Verbesserung des Fahrradklimas

Problemlage: Neben Maßnahmen in den Bereichen Technik und Planung sind weitere in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Angebotsgestaltung und fiskalische Anreize für eine kontinuierliche und systematische Radverkehrsförderung erforderlich, denn: Radverkehr als System ist mehr als nur Radinfrastruktur.

Beschreibung der Maßnahme:

Die Umsetzung folgender Maßnahmen wird empfohlen:

- Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft für die Förderung des Rad- und Fußverkehrs in Sachsen „Wegebund“ unter Voraussetzung der Schaffung der notwendigen personellen und finanziellen Rahmenbedingungen
- Auslobung eines Wettbewerbes „Fahrradfreundliches Unternehmen“
- Informations- und Marketingplattform zum Radverkehr
- Teilnahme an der Kampagne „Stadtradeln“
- Regelmäßige Zählung des Radverkehrs
- Initiierung von Bildungsprojekten mit Kitas und Schulen
- Sicherung der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen
- Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen durch Pedelecs

Zeitraum: mittel- bis langfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, ADFC, Bildungsträger, Stadtrat, Freistaat Sachsen (Verkehrsministerium), Klimabündnis

Kostenkategorie: I – II je Einzelmaßnahme

7.5 Fußverkehr und Barrierefreiheit

So gut wie jede Mobilitätskette startet und endet zu Fuß. Der Fußverkehr bildet entsprechend das Fundament bzw. die „Basismobilität“ der Fortbewegung in der Stadt. Es bestehen keine sozialen Zugangsbarrieren. Zu Fuß gehen ist gesund und umweltfreundlich. Gute Bedingungen für den Fußverkehr bilden daher ein zentrales Merkmal von Städten mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Durch ihre kompakte Struktur sowie die zentral an der Innenstadt liegenden Parkanlagen bestehen sehr gute strukturell Voraussetzungen für den Fußverkehr in der Stadt Bischofswerda. Mit den folgenden Maßnahmen soll die Angebotsqualität für den Fußverkehr in den kommenden Jahren weiter gesteigert werden:

- F1 Barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen
- F2 Quartiersbezogene kleinteilige Fußverkehrskonzepte
- F3 Anordnung von Fußgängerüberwegen (FGÜ)
- F4 Schaffung zusätzlicher Querungsstellen
- F5 Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt
- F6 Schließung von Lücken im Gehwegnetz
- F7 Markierung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren
- F8 Einsatz von Gehwegüberfahrten und Gehwegvorstreckungen
- F9 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten
- F10 Städtisches Gehwegsanierungs- und Bordabsenkungsprogramm
- F11 Rückbau von Sperrketten und Geländeranlagen

Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen gelegt.

Ziel ist es dabei, ein attraktives und sicheres Gehen zu ermöglichen. Dies bedeutet, dass ausreichende Flächen zur Verfügung stehen und gute Querungsmöglichkeiten und Sichtbeziehungen existieren. Die Gehwege sollen als Orte der Kommunikation und des Aufenthaltes zurückgewonnen werden.

Mit einer gezielten und konsequenten Förderung des Fußverkehrs könnte die Stadt Bischofswerda eine Vorreiterrolle im Freistaat Sachsen und darüber hinaus übernehmen.

F1. Barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen

Ziel: Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr, Sicherung der Teilhabe am Verkehr v. a. für Kinder und ältere Menschen, Umsetzung des Grundgesetzes und der UN-Behindertenrechtskonvention

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

Barrierefreiheit wird dabei im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) im § 4 wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Im Bestand sind die Fortbewegungsmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen in der Stadt Bischofswerda zum Teil eingeschränkt. Barrierefreie Verkehrsanlagen existieren bisher lediglich punktuell bzw. abschnittsweise. Betroffen sind neben mobilitätseingeschränkten Personen im eigentlichen Sinne⁶ auch ältere Menschen sowie Kinder.

Beschreibung der Maßnahme:

Im Rahmen von Um-, Aus- und Neubauvorhaben sollten die Zielstellungen der Barrierefreiheit sowie des „Design für Alle“-Gedankens in der Stadt Bischofswerda konsequent berücksichtigt werden. Gemäß Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) sind dabei für barrierefreie Räume folgende Grundfunktionen zu beachten:

- Zonierung Trennung öffentlicher Räume in einbau- und hindernisfreie Bereiche für die Fortbewegung und Bereiche für den Aufenthalt, für Möblierung, das Abstellen von Fahrzeugen, Pfosten und Masten sowie Begrünung
- Nivellierung Gewährleistung möglichst stufenloser Übergänge, generelle Vermeidung von Kanten über 3 cm Höhe

⁶ Zu dieser Gruppe gehören Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen sowie Körperbehinderte, Sehgeschädigte, Hörbehinderte, Sprachbehinderte und psychisch behinderte Menschen.

- Linierung (taktile Linienführung) Vorhandensein von Leitlinien für die Orientierung und Gewährleistung einer durchgängigen ertastbaren Wegführung
- Kontrastierung Visuell, taktil und akustisch kontrastierte Gestaltung des Verkehrsraumes, Gewährleistung einer visuellen und taktilen Leit- und Warnfunktion

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, Geländer) 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.

Allgemein sollten die Oberflächen möglichst gut berollbar sein. Das ist prinzipiell auch in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen möglich, u. a. durch die Wahl von geschnittenem Pflaster.

Auch die Überquerungsstellen sollten barrierefrei gestaltet werden. Zwar existiert in der Regel ein Zielkonflikt zwischen dem Orientierungsbedarf sehgeschädigter Menschen und der Überrollbarkeit der Bordkante z. B. mittels Rollator. Wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Bordhöhe von 3 cm hierbei einen praktikablen Kompromiss zwischen ertastbarer und berollbarer Bordhöhe bietet. Bei der Bauausführung ist auf eine Einhaltung dieser Bordhöhe besonders zu achten. Zudem sollte, an wichtigen Querungsstellen bzw. wenn eine ausreichende Breite zur Verfügung steht ein Ausbau mit einer sog. „Doppelquerung“ (Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe) umgesetzt werden. Weitere Besonderheiten sind bei der Ausstattung von Lichtsignalanlagen zu beachten.

Neben diesen Aspekten ist noch eine Vielzahl weiterer Anforderungen zu berücksichtigen. Daher sollte bei der Maßnahmenumsetzung möglichst auch eine intensive Abstimmung und ggf. auch ein Praxistest mit den Behindertenverbänden und dem Seniorenvertreter erfolgen.

Neben den klassischen Themenfeldern der Barrierefreiheit für die mobilitätsbehinderten Personen im eigentlichen Sinne sollten zukünftig auch konkrete Maßnahmen für ältere Personen sowie für Kinder vorgesehen werden.

Bei den Senioren stehen dabei im Vordergrund sich einerseits kurz ausruhen zu können, um Kraft für den weiteren Weg zu sammeln. Andererseits werden Orte benötigt, welche die Möglichkeit bieten, sich zu treffen und am öffentlichen Leben teilzunehmen. Dies muss nicht zwingend durch Bänke gewährleistet werden, sondern kann auch durch andere „definitionsoffene“ Möblierungs- und sonstige Objekte erfolgen.

Diese können gleichzeitig auch als Spielmöglichkeiten für Kinder dienen. Ergänzend kann durch einfache Elemente wie Findlinge sowie Oberflächenmaterialien den Anforderungen von Kindern im Straßenraum besser Rechnung getragen werden.

Die Aspekte einer besonderen kinder- und seniorentauglichen Straßenraumausstattung wurden in der Stadt Griesheim im Rahmen der Projekte „beispielbare Stadt“ und „besitzbare Stadt“ mit konkreten Maßnahmen umgesetzt und sehr erfolgreich realisiert. Diese Projekte könnten als Vorbild für die Stadt Bischofswerda im Rahmen quartiersbezogener Fußverkehrskonzepte (siehe Maßnahme F2) übernommen werden.

Zeitraum: kontinuierlich

Akteure: Stadt Bischofswerda, Seniorenvertreter, Behindertenverband, Kinderschutzbund

Kostenkategorie: Umsetzung im Rahmen ohnehin erfolgender Planungen

Erste Schritte: Qualitätsmanagement aufbauen; Umgesetzte Projekte evaluieren; kontinuierliche Beteiligung der Akteure sichern

Verbindung zu anderen Maßnahmen: F1, F2, F4, F5, F8, F9, F10

Beispiele: Besitz- und beispielbare Stadt Griesheim

Weiterführende Informationen: nullbarriere.de; Handbuch „Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung“

F2. Quartiersbezogene kleinteilige Fußverkehrskonzepte

Ziel: Definition kleinteiliger Maßnahmen; Umsetzung von Teilbausteinen des VEP (z. B. Barrierefreiheit), Schaffung Fußgängerfreundlicher Quartiere, Start einer strategischen Fußverkehrsförderung

Problemlage: Die Probleme und Konflikte für den Fußverkehr sind sehr vielschichtig. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung können auf gesamtstädtischer Ebene daher die wichtigen Themenfelder meist nur exemplarisch behandelt werden. Eine kleinteilige Erhebung und Maßnahmenkonzeption für jede Stolperstelle, jeden kleinen Umweg, jede fehlende Bordabsenkung oder gebietsinterne Quelle-Ziel-Strukturen ist in diesem Rahmen nicht möglich.

Hier setzen kleinteilige Fußverkehrskonzepte an. Diese sind auf den Stadtteil oder das Quartier ausgerichtet. Entsprechende Konzepte werden bundesweit bisher nur von wenigen Städten und Gemeinden erarbeitet, sind aber von hoher Bedeutung für eine umfassende Förderung des Fußverkehrs.

Beschreibung der Maßnahme:

Für die einzelnen Stadt- und Ortsteile sollte sukzessive die Erarbeitung von kleinteiligen quartiersbezogenen Fußverkehrskonzepten vorgenommen werden. Ein erstes Schwerpunktgebiet könnte das Wohngebiet Ringstraße bilden. Hier bestehen erhebliche Verbesserungspotenziale für den Fußverkehr. Weitere Schwerpunktbereiche können insbesondere auch aus der Stadtentwicklung abgeleitet werden.

Im Rahmen der Konzepte sollte eine integrierte städtebaulich-verkehrliche Betrachtung vorgenommen werden. Im Vordergrund muss dabei eine demographiefeste Quartiersentwicklung unter Berücksichtigung des „Design für Alle“ -Gedankens stehen (siehe Maßnahme F1). Neben kleinteiligen Maßnahmen sind dabei auch identitätsstiftende Projekte in den Quartieren zu initiieren und konkrete straßenabschnittsbezogene Gestaltungslösungen für das Nebennetz aus den Gestaltungsprinzipien entsprechend Maßnahmenkomplex M6 abzuleiten.

Hierbei sollten umfangreiche Beteiligungsmöglichkeiten durch die Anwohner im Quartier angeboten werden

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, Einwohner des Quartiers / Stadtteils, besondere Nutzergruppen bzw. Institutionen wie Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen

Kostenkategorie: II

Erste Schritte: Wahl eines Pilotquartiers; Bildung Akteurskreis; Erarbeitung von Konzeptanforderungen durch den Akteurskreis; Klärung finanzieller Ressourcen und ggf. Anpassung der Anforderungen an das Konzept; Beantragung der Fördermittel; Ausschreibung des Konzeptes

F3. Anordnung von Fußgängerüberwegen (FGÜ)

Ziel: Verbesserung der Querungssicherheit, Erhöhung der Aufmerksamkeit an neuralgischen Querungsstellen

Problemlage: Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden in Abstimmung mit der Stadt Bischofswerda zwei Querungsbereiche detaillierter untersucht. Beide werden intensiv durch Schülerverkehr genutzt, sodass unabhängig von Belegungszahlen sichere Querungsstellen als notwendig erachtet werden.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden an folgenden Verknüpfungspunkten neben dem Kfz-Verkehr auch der querenden Fußverkehr (siehe Analyse Kap. 3.1.2) gezählt:

1. Neustädter Straße im Bereich der Einmündung Dr.-Lange-Straße

Während der Spitzenstunde wurden 352 Kfz/h sowie 20 Fußgänger/h gezählt. Hierbei ist erhöhter Querungsbedarf südlich der Haltestelle Neustädter Straße sowie in Verlängerung des Verbindungswegs vom neuen Wohngebiet an der Hellmuth-Tischler-Straße / Siegfried-Hedusch-Straße zur Dr.-Lange-Straße insbesondere durch den Schülerverkehr zu beobachten.

2. Kirchstraße / Schulstraße / Schmöllner Weg

Während der Spitzenstunde wurden 332 Kfz/h sowie 70 Fußgänger/h gezählt. Hier ist aufgrund der im direkten Umfeld gelegenen Schulstandorte Kirschstraße (Grund- und Oberschule) der Schülerverkehr dominierend. Ausgehend von der Haltestelle Kulturhaus ist nach Verlassen der Schulbusse insbesondere vor Schulbeginn pulkartiger Querungsbedarf zu beobachten. Eine wichtige Querungsstelle bildet dabei neben dem Bereich direkt an der Haltestelle nördlich der Einmündung Kirchstraße / Schmöllner Weg auch der Schmöllner Weg selbst.

Beschreibung der Maßnahme:

Fußgängerüberwege bzw. umgangssprachlich „Zebrastreifen“ werden von der Bevölkerung und Politik vielfach als kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssicherheit eingefordert. Richtig geplant und gestaltet können diese die Querungsbedingungen für zu Fuß Gehende deutlich verbessern. Allerdings gilt es bei deren Umsetzung vielfältige Rahmenbedingungen zu beachten.

In den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) werden die empfohlenen Einsatzbereiche (siehe Tab. 8) zusammengefasst.

Weitere wichtige Hinweise zum Einsatz von Fußgängerüberwegen wurden im Rahmen von Untersuchungen zur Sicherheit von Zebrastreifen im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer erarbeitet. In diesen wird zusammenfassend festgehalten:

„Richtig geplante und gestaltete Zebrastreifen können sicher sein. Ihr Einsatz darf jedoch nur erfolgen, wenn bestimmte Gestaltungs- und Ausstattungsmerkmale eingehalten werden. Dazu gehören insbesondere:

- gute Erkennbarkeit durch auffällige Beschilderung und Markierung,

- gute Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und Fußgängern auf dem Zebrastreifen und den Warteflächen (insbesondere durch effektives Freihalten von am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen),
- Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit (maximal 50 km/h),
- zusätzliche Beleuchtung,
- nur bei einem Fahrstreifen je Richtung.“ (GDV, 2013)

Kfz/h \ Fg/h	0-200	200 - 300	300 - 450	450 - 600	600 - 750	über 750
0 - 50						
50 - 100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100 - 150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich				

Tab. 8 empfohlene Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen gemäß R-FGÜ

Grundlage: (BMVBW, 2001)

Darüber hinaus wird im Forschungsbericht festgestellt: „Mittelinseln erhöhen zusätzlich die Sicherheit von Zebrastreifen und sollten, wo immer es möglich ist, auch eingesetzt werden.“ (GDV, 2013)

„Bezüglich möglicher Einsatzgrenzen von Zebrastreifen konnte festgestellt werden, dass die Verkehrsbelastung oder die Anzahl querender Fußgänger nicht maßgebend für die Sicherheit von Zebrastreifen ist. Hier ist eher eine Abschätzung des Einflusses auf die Leistungsfähigkeit und die Wartezeiten von Fußgängern und Kraftfahrern ausschlaggebend.“ (GDV, 2013)

Grundsätzlich bedarf es einer Einzelfallentscheidung auf Grundlage der konkreten örtlichen Rahmenbedingungen. Nur im begründeten Ausnahmefall lassen die R-FGÜ die Einrichtung eines Fußgängerüberweges auch in den Bereichen außerhalb der Einsatzgrenzen zu. Hierzu wird in den RASt erläutert: „Überquerungsanlagen sind unabhängig von den Belastungen sinnvoll und zu empfehlen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z. B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist.“ (FGSV, 2006)

Für die beiden untersuchten Querungsbereiche im Zuge der Neustädter Straße im Bereich der Einmündung Dr.-Lange-Straße sowie Kirchstraße / Schulstraße / Schmöllner Weg sind trotz teilweiser Unterschreitung der empfohlenen

Einsatzbereiche die Einrichtung von Fußgängerüberwegen zu prüfen. Die Herstellung einer sicheren Querungsstelle sollte aufgrund der regelmäßigen Nutzung von schutzbedürftigen Fußgängern überwiegen.

Aufgrund des Einbahnstraßensystems, der verschränkten Hauptfahrtrichtung Schulstraße / Schmöllner Weg sowie mehrerer ungesicherter Querungsstellen ergeben sich vielfältige Nutzungsüberlagerungen am Knotenpunkt Kirchstraße / Schulstraße / Schmöllner Weg. Prinzipiell sind daher vertiefende Verkehrsuntersuchungen für den gesamten Bereich im Umfeld des Goetheparks notwendig. Darin sollte zudem die zukünftige Notwendigkeit einer zweistreifigen Richtungsfahrbahn in der Lindenstraße sowie der barrierefreie Ausbau der Haltestelle „Kulturhaus“ geklärt werden.

Generell sollte beim Neu-, Um- und Ausbau die Prämissen der Untersuchungen zur Verkehrssicherheit an Zebrastreifen berücksichtigt werden. Dies betrifft insbesondere die Gewährleistung ausreichender Sichtbedingungen.

In Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Sicht auf die Wartebereiche 30 m (bei 30 km/h) bzw. 50 m (bei 50 km/h) vor dem Fußgängerüberweg zu gewährleisten. Entsprechend sind vor der Querungsstelle ca. 5 bzw. 12 m von Sichthindernissen, Einbauten und parkenden Fahrzeugen freizuhalten.

Zudem ist der Zugang für Personen mit Mobilitätseinschränkungen über ein taktils Leitsystem sicherzustellen. Parallel sollte an den Fußgängerüberwegen auf eine möglichst gute Beleuchtung geachtet werden.

Als Grundlage für die Anlage von Fußgängerüberwegen hat der Freistaat Sachsen die „Handlungsanweisung zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) im Freistaat Sachsen“ herausgegeben (SMWA, 2021).

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, Landkreis Bautzen, Einwohner des Quartiers / Stadtteils, besondere Nutzergruppen bzw. Institutionen wie Schulen, Kitas,

Kostenkategorie: I – II je Einzelmaßnahme

F4. Schaffung zusätzlicher Querungsstellen

Ziel: Erleichterung des Überquerens der Fahrbahn, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Trennwirkungen

Problemlage: Aufgrund der hohen Verkehrsbelegungen ist im Zuge von Hauptverkehrsstraßen das Queren der Fahrbahn für Fußgänger nur selten möglich und zudem gefährlich. Es ergeben sich Konflikte, Umwege und lange Wartezeiten.

Beschreibung der Maßnahme:

Generell sollten überall, wo signifikante Wegebeziehungen im Fußverkehr existieren, Querungsanlagen geschaffen werden, insbesondere dort wo ausreichende Fahrbahnflächen zur Verfügung stehen. Folgende Optionen stehen hierfür zur Verfügung:

- Einbau von Mittelinseln (ggf. auch mittels provisorischer Bordelement)
- Installation von Fußgängerlichtsignalanlagen (Fg-LSA)
- Vorziehen der Seitenbereiche („Gehwegnasen“)
- Herstellen von Bordabsenkungen
- Einsatz von Aufpflasterungen
- Absenkung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr

In folgenden Bereichen besteht dringender Handlungsbedarf und / oder gute Realisierungsmöglichkeiten:

1. Belmsdorfer Straße im Bereich Seniorenwohnanlage / Haltestelle sowie im Bereich des Einzelhandels zw. Schwarzer Weg und Siedlerstraße (Prüfung Fußgängerüberweg)
2. Neustädter Straße zwischen Ringstraße und kleine Gartenstraße (Mittelinsel unter Nutzung der Busbuchten bzw. Einkürzen der Abbiegespuren)
3. Kamenzer Straße im Umfeld der Haltestelle Kamenzer Straße (Mittelinsel)
4. Kamenzer Straße im Bereich der Oberlausitz-Kliniken (Mittelinseln an den bestehenden Verbindungswegen zum Klengelweg bzw. in Haltestellennähe „Krankenhaus“)
5. Westlicher Abschnitt der Carl-Maria-von-Weber im Bereich Ärztehaus bzw. Rewe unter Nutzung der Haltestelle (Mittelinsel)
6. Carl-Maria-von-Weber im Bereich der Einmündung Kändlerstraße bzw. auf Höhe der Wegeverbindung zwischen Baumarkt und Bus-Beck (Mittelinsel)
7. Goldbacher Straße im OT Goldbach (K 7262) im Bereich der Haltestelle Grundschule (Prüfung Fußgängerüberweg)

8. Kreuzungsbereich / Bahnunterführung am Haltepunkt Weickersdorf im Zuge der K 7262 Am Goldbacher Berg sowie Kleindrebnitzer Straße, ebenso in der Bischofswerdaer Straße (Höhe Treppenanlage)

Die notwendigen Veränderungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt werden im nachfolgenden Maßnahmenkomplex F5 zusammengefasst.

Weitere Verbesserungen der Querungsbedingungen ergeben sich bei der Umsetzung von verschiedenen anderen Maßnahmenkomplexen durch die Reduzierung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus (siehe M1 und M2) sowie im Rahmen der generellen Straßenraumgestaltung und Knotenpunktoptimierung. Grundsätzlich sollten im Rahmen von Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten eine wichtige Rolle spielen.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: I – II je Einzelmaßnahme

F5. Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt

Ziel: Schaffung zusätzlicher Querungsstellen, Verbesserung der Verknüpfung der Altstadt mit den umliegenden Stadtgebieten, Erhöhung der Verkehrssicherheit

Problemlage: Die das Stadtzentrum umgebenden Staatstraße S 111 weist durchgängig hohe bis sehr hohe Verkehrsaufkommen zwischen 7.000 und 10.500 Kfz/24h auf. Diese sorgen für erhebliche Trennwirkungen. Die Verknüpfung mit den südlich, westlich und nördlich angrenzenden Stadtteilen wird deutlich eingeschränkt. Ein sicheres Queren ist lediglich an wenigen definierten Querungsstellen möglich. Die sicheren Querungsmöglichkeiten liegen teilweise zu weit auseinander. Dies führt zu langen Wartezeiten, Umwegen, Konflikten sowie Fehlnutzungen.

Beschreibung der Maßnahme:

An folgenden Punkten besteht Handlungsbedarf bei den Querungsmöglichkeiten:

- S 111 Dresdener Straße (Mittelinsel vor dem Übergangsbereich der abknickenden Vorfahrtstraße)
- S 111 Am Lutherpark zw. Lutherstraße und J.-Sebastian-Bach-Straße (Mittelinsel)
- im Bereich des Knotenpunktes S 111 Hellmuth-Muntschick-Str. / Bautzner Straße / Töpferberg (Reduzierung der Fahrbahnflächen / Querungsbreiten durch ein Vorziehen der Borde)
- S 111 Bautzner Straße im Bereich der Haltestellenbuchten „Bautzner Straße“ (Mittelinsel)
- S 111 Bautzner Straße im Knotenpunktbereich Lindenstraße / Lessingstraße (Mittelinsel auf bestehender Sperrflächenmarkierung)

In verschiedenen Teilbereichen können die Querungsprobleme bereits kurzfristig durch eine Reduzierung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus vermindert werden. Besonderer Handlungsbedarf besteht hierbei im Bereich des Altenpflegeheims und an den Schulstandorten in der Bautzner Straße. Insgesamt ist durch die vielfältigen Nutzungsüberlagerungen und Austauschbeziehungen mit den umliegenden Stadtgebieten sowie den Zugangsmöglichkeiten in die Altstadt ein nahezu flächenhafter Querungsbedarf zu beobachten. Entsprechend ist im Zuge der S 111 im Bereich zwischen der Beethovenstraße und der Lindenstraße eine streckenhafte Tempo 30 zu prüfen (siehe Maßnahme M2).

Weitere Verbesserungsmöglichkeiten ergeben sich auf langfristiger Ebene bei der grundhaften Sanierung der S 111. Hierbei sollte im Rahmen einer integrierten Straßenraumgestaltung eine Neuaufteilung des Straßenraumes untersucht werden.

Da die Maßnahme den bedeutendsten Stadtteil der Stadt Bischofswerda adressiert, ist es wichtig, viele Akteure einzubeziehen, sowohl vor und während der

Maßnahmenumsetzung als auch in der Bekanntmachung der neuen Zugangsmöglichkeiten zur Altstadt.

Zeitraum: punktuell kurz- bis mittelfristig, ansonsten mittel- bis langfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV, Behindertenverband, Seniorenvertreter

Kostenkategorie: II je Einzelmaßnahme

F6. Schließung von Lücken im Gehwegnetz

Ziel: Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr, Vermeidung von Umwegen, Sicherung der Erschließung und Erreichbarkeit; Schaffung durchgehender Fußverkehrsrouten

Problemlage: Im Bischofswerdaer Stadtgebiet existieren verschiedene Straßenabschnitte, die über keine oder ausschließlich einseitige Gehwege verfügen. Dadurch ergeben sich Umwege bzw. zum Teil auch Einschränkungen bei der Erreichbarkeit einzelner Gebiete bzw. Grundstücke.

Bezüglich der Notwendigkeit von Gehwegen wird in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) wie folgt ausgeführt:

„An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußverkehr überall erforderlich. [...] Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen diese Grundausstattung nicht unterbrechen. [...] Einseitig angebaute Straßen bedingen in der Regel nur einseitige Anlagen für den Längsverkehr, es sei denn, die nicht angebaute Seite besitzt aus anderen Gründen Attraktivität für Fußgänger (z. B. Haltestelle, Parkplätze).“

Beschreibung der Maßnahme:

Für folgende Straßenabschnitte ist entsprechend eine Ergänzung von Gehwegen zu empfehlen:

- S 111 Am Lutherpark zwischen Wallgasse und Kamenzer Straße (Altstadtabschnitt), Ergänzung auf der Ostseite
- Neustädter Straße zwischen Ringstraße und kleine Gartenstraße zur Erreichbarkeit der Haltestellen sowie Anbindung der Wohngebiete Ringstraße an Einzelhandelsstandort, Ergänzung auf der Ostseite
- Sanierung der bestehenden Gehwege entlang der Goldbacher Straße (K 7262) nördlich der S 56 (mittel- bis langfristig)
- Goldbacher Str. (S 56) / Frankenthaler Str. (S 56) zwischen Dresdener Landstraße (B 6) und Ortsausgang nach Frankenthal, mindestens einseitig
- Herstellung einer straßenbegleitender Gehwegverbindung (einseitig) von Großdrebnitz nach Weickersdorf (bereits in Planung)
- Prüfung von einseitigen Markierungslösungen im südlichen Teil von Großdrebnitz entlang der Großdrebnitzer Str. in Verlängerung des bestehenden Gehwegs auf der Ostseite bis zum Ortsausgang.
- Prüfung eines straßenbegleitenden Geh-/Radwegs Am Goldbacher Berg von der Dresdener Landstraße (B 6) nach Weickersdorf als Anschluss vom OT Goldbach zum Hp. Weickersdorf sowie zur Verknüpfung der OT Weickersdorf und Großdrebnitz mit den Haltestellen und der Hauptradroute an der B 6,

Sicherheitsdefizite aufgrund hoher Geschwindigkeiten und schlechte Sichtbeziehungen

Darüber hinaus bestehen kleinteilige Verbindungen, die allerdings in einem ersten Schritt hinsichtlich ihrer Baulast und öffentlichen Widmung geprüft werden müssen. Des Weiteren sind diese meist unbefestigt und nicht barrierefrei. Dies betrifft folgende Abschnitte:

- Anbindung Klengelweg an die Kamenzer Straße im Bereich der Haltestelle „Krankenhaus“
- Verbreiterung des westlichen Gehwegs Süßmilchstraße
- Herstellung einer befestigten Wegeverbindung zwischen Neustädter Straße und Hellmuth-Tischer-Straße in Verlängerung der Dr.-Lange-Straße
- Herstellung einer befestigten Wegeverbindung zwischen Neustädter Straße und Süßmilchstraße in Verlängerung der Belmsdorfer Straße (südli. des Bsw-Bildungszentrums Lausitz)
- Herstellung einer befestigten Wegeverbindung zwischen Belmsdorfer Straße und Sackgasse Siedlerstraße gegenüber Einfahrt Netto
- Herstellung einer befestigten Wegeverbindung zwischen Putzkauer Straße und Schiebockpassage parallel zur Siedlerstraße als fußläufige Verbindung
- Herstellung einer befestigten barrierefreien Wegeverbindung zwischen Maximilian-Kolbe-Straße und Stadtrandsiedlung
- Herstellung einer befestigten Wegeverbindung zwischen der südlichen Stadtrandsiedlung und Gartenstraße
- Herstellung einer befestigten Oberfläche der Wegeverbindung zwischen Zum Wiesengrund und Horkaer Weg

Neben der Barrierefreiheit ist insbesondere bei eigenständigen Wegeverbindungen die soziale Kontrolle durch eine gezielte Beleuchtung zu verbessern.

Zeitraum: mittel- bis langfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: I – III je Einzelmaßnahme

F7. Markierung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren

Ziel: Schaffung einer allseits bekannten Vorfahrtsregelung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Querungsbedingungen

Problemlage:

Die Vorfahrtregelung an Kreisverkehren ohne Fußgängerüberwege (FGÜ bzw. „Zebrastrifen“) ist vielen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt. Bei der Einfahrt in den Kreisverkehr hat der Kfz-Verkehr gegenüber Fußgängern Vorrang. Bei der Ausfahrt sind Kfz gegenüber Fußgängern hingen wartepflichtig.

In der Praxis ergibt sich hieraus ein erhöhtes Konfliktpotenzial. Einige Verkehrsteilnehmer gewähren Fußgängern generell Vorrang, andere generell nicht. Aus den unterschiedlichen Verhaltensmustern können Auffahrunfälle entstehen.

Fußgänger verhalten sich an Kreisverkehren ohne FGÜ tendenziell eher defensiv. Damit wird die Attraktivität der Querungsmöglichkeiten eingeschränkt.

Hinsichtlich der Gestaltung der Querungsbereiche von innerörtlichen Kreisverkehren hat es in den letzten Jahren, basierend auf verschiedenen praktischen Erfahrungen, Veränderungen in den Regelwerken gegeben, insbesondere für die Anwendung von Fußgängerüberwegen.

Sowohl im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der FGSV als auch im ADAC-Praxisleitfaden wird für den Innerortsbereich grundsätzlich die Ausbildung der Überquerungsstellen an Kreisverkehren als Fußgängerüberweg empfohlen.

Beschreibung der Maßnahme:

Die Querungsstellen des innerstädtischen Kreisverkehrs an der Neustädter Straße / Drebnitzer Weg sollten entsprechend mit Fußgängerüberwegen nachgerüstet werden. Weiterhin sollte beim Neubau von Kreisverkehren im Stadtgebiet, sofern diese im Innerortsbereich liegen, generell eine Markierung von Fußgängerüberwegen vorgesehen werden.

Damit ergibt sich eine eindeutige und allgemeinverständliche Verkehrsregelung, welche wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Zudem verbessern sich die Querungsbedingungen für den Fußverkehr.

Für den Kfz-Verkehr entstehen keine nennenswerten negativen Auswirkungen. Die Querungsstelle befindet sich in der Regel ca. 4 m von der Kreisfahrbahn abgesetzt. Das an erster Stelle in der Zufahrt wartende Fahrzeug hat entsprechend nur die übergeordnete Kreisfahrbahn zu beachten. Die Querung der Fußgängerfurt findet bereits vorher statt.

Zeitraum: kurzfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: I

F8. Einsatz von Gehwegüberfahrten und Gehwegvorstreckungen

Ziel: Verbesserung der Sichtbeziehungen, Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeiten, Verdeutlichung des Vorrangs des Fußverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Barrieren

Problemlage:

Obschon an einzelnen Einmündungen bereits moderne Gehwegüberfahrten realisiert worden sind, existieren zum überwiegenden Teil noch klassische Knotenpunktformen zur Abgrenzung des Nebennetzes. An diesen sind die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr schwierig. Die Kreuzungsbereiche werden teilweise vom Kfz-Verkehr zugeparkt. Die Zufahrt ins Nebennetz ist baulich nicht erkennbar. Vor allem an besonders breiten Einmündungen sind hohe Abbiegegeschwindigkeiten zu beobachten.

Beschreibung der Maßnahme:

Im Rahmen von Um-, Neu- und Ausbaumaßnahmen sollten die Querungsstellen für den Fußverkehr konsequent baulich verdeutlicht werden. Dies ist durch Gehwegvorstreckungen und Gehwegüberfahrten möglich (siehe Abb. 79).



Abb. 79: Beispiel Gehwegvorstreckung bzw. Gehwegüberfahrt

Der Einsatz von Gehwegüberfahrten (siehe Abb. 79 rechts) eignet sich vor allem zur Abgrenzung des Nebennetzes vom Haupt- und Erschließungsstraßennetz. Gehwegvorstreckungen sollten hingegen vorrangig an Knotenpunkten im Haupt- und Erschließungsstraßennetz z. B. zur Abgrenzung von Parkstreifen verwendet werden. Zur Abgrenzung des Nebennetzes sind diese weniger effektiv als Gehwegüberfahrten.

Durch den Einsatz von Gehwegüberfahrten wird der untergeordnete Charakter des Nebennetzes klar verdeutlicht. Hauptgrund dafür ist, dass das Höhenniveau sowie der Oberflächenbelag des Gehweges über den Einmündungsbereich hinweggeführt werden. Für den Fußgänger- und Radverkehr im Zuge der durchgehenden Hauptverkehrsstraße entstehen wesentliche Vorteile. Deren Bevorrechtigung wird besser vermittelt, die Konfliktpotenziale mit abbiegenden Fahrzeugen reduziert und damit

die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht. Zudem entstehen barrierefreie Fuß- und ggf. Radverkehrsanlagen.

Durch eine Anrampung oder den Einsatz von Formsteinen wird der entstehende Höhenunterschied durch den Kfz-Verkehr überwunden. Dies sorgt für geringere Abbiegeschwindigkeiten.

Bei den Gehwegvorstreckungen werden die Seitenbereiche bis an die eigentliche Kfz-Fahrbahn vorgezogen. Damit verbessern sich die Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Fußverkehr deutlich. Auch das Zuparken der Knotenpunktbereiche kann durch die Gehwegvorstreckungen effektiv unterbunden werden. Durch die Reduzierung des Einmündungsbereiches können auch hier in der Regel die Abbiegeschwindigkeiten vermindert werden.

Zeitraum: kontinuierlich

Akteure: Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: I - II Berücksichtigung im Rahmen anstehender Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen

F9. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten

Ziel: Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten, Reduzierung von Querungsbreiten und Umwegen, Erhöhung der Verkehrssicherheit

Problemlage: An verschiedenen Einmündungen und Knotenpunkten im Stadtgebiet wird den Belangen des Fußverkehrs noch nicht ausreichend Rechnung getragen. Die Probleme sind dabei vielschichtig. An vielen Einmündungen und Knotenpunkten sind vor allem in den Radien und Zufahrtsbreiten der Nebenstraßen sehr großzügig dimensioniert. Dies ist teilweise auf die höhere Verkehrsbedeutung in der Zeit vor der Inbetriebnahme der Ortsumfahrung B 98 zurückzuführen. Nunmehr führt dies allerdings zu hohen Abbiegegeschwindigkeiten und hohen Querungsbreiten für den Fußverkehr. An Lichtsignalanlagen sind die Wartezeiten für die zu Fuß Gehenden zu lang.

Neben erhöhten Konfliktpotenzialen wird dadurch die Nutzungsqualität im Fußverkehr deutlich eingeschränkt.

Beschreibung der Maßnahme:

An folgenden Einmündungen und Knotenpunkten besteht daher Handlungsbedarf:

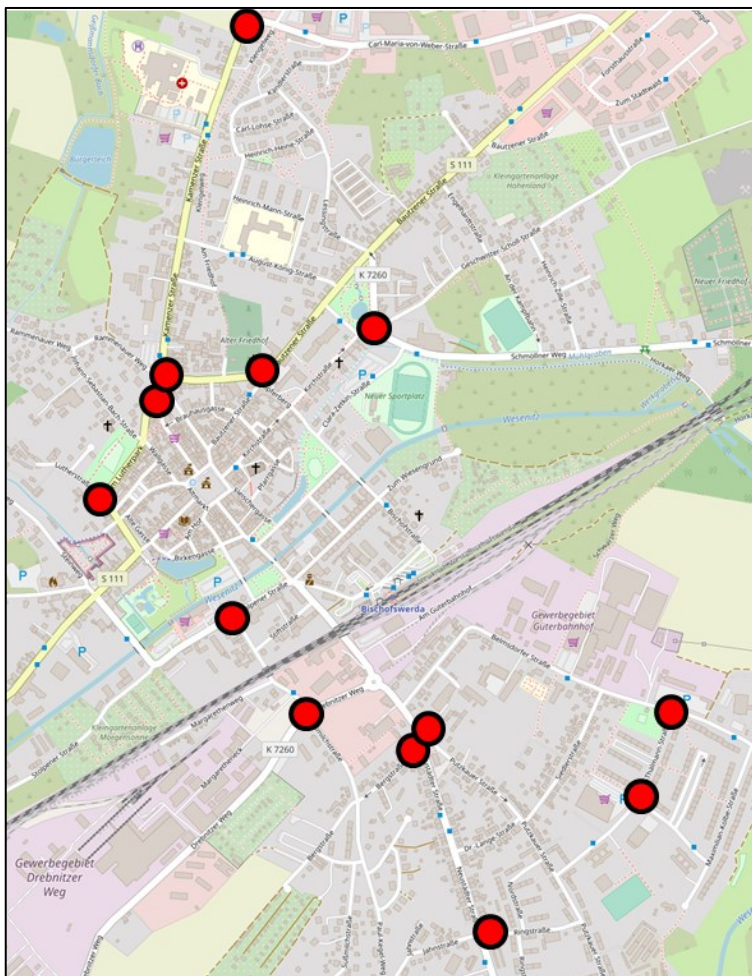


Abb. 80 Reduzierung der Querungsbreiten an folgenden Knotenpunkten

Parallel sollten auch in den Ortsteilen die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr an den Knotenpunkten verbessert werden. So sind z. B. in Weickersdorf die Einmündungsbreite der Weickersdorfer Straße an der Bischofswerdaer Straße zu reduzieren und die Seitenräume vorzuziehen.

Dies kann kurzfristig über Markierung oder mit mobilen Kunststoffelementen (siehe Kirchstraße) realisiert werden.

Weitere konkrete Verbesserungsvorschläge zur Knotenpunktgestaltung sind Bestandteil des Maßnahmenbausteins M6. Bezüglich der Gestaltung von Vorfahrtknotenpunkten sollten die Hinweise im Maßnahmenbaustein F8 berücksichtigt werden.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda, LASuV, Landkreis Bautzen

Kostenkategorie: I – II je Einzelmaßnahme

F10. Städtisches Gehwegsanierungs- und Bordabsenkungsprogramm

Ziel: Verbesserung der Nutzungsqualität der Gehwege, Sicherung der Barrierefreiheit, Reduzierung von Stolpergefahren

Problemlage: Oberflächenschäden und unzureichende Bordabsenkungen im Gehwegbereich sorgen für eine erhöhte Sturzgefahr. Die Nutzbarkeit von Wegeverbindungen wird reduziert bzw. für einige Nutzergruppen ggf. sogar vollständig eingeschränkt. Kleinere bauliche Eingriffe zur Beseitigung von Barrieren im öffentlichen Straßenraum kommen vielfach zu kurz. Oft wird erst im Zuge größerer Eingriffe (z. B. Haltestellenumbau) Barrierefreiheit hergestellt.

Ziel sollte es sein, möglichst flächendeckend ebene und barrierefreie Gehwegoberflächen im Stadtgebiet zu gewährleisten. Um dies zu erreichen, bestehen noch wesentliche Herausforderungen in der Stadt.

Beschreibung der Maßnahme:

Zur Sicherung einer kontinuierlichen Verbesserung der Gehwegoberflächensituation im Stadtgebiet sollte ein städtisches Gehwegsanierungs- und Bordabsenkungsprogramm initiiert werden. Über dieses könnte beispielsweise die Sanierung eines Gehweges sowie die Schaffung von 10 Bordabsenkungen jährlich finanziert und realisiert werden.

Im Rahmen der konkreten Umsetzung empfiehlt sich die Einbeziehung der Bevölkerung sowie von wichtigen Betroffenenengruppen. Dies könnte z. B. durch eine Beteiligung der Ortsteilvertreter, des Seniorenbeirates sowie der Behindertenverbände im Rahmen der Auswahl und Prioritätensetzung der jeweils zu realisierenden Abschnitte erfolgen.

Zeitraum: kontinuierlich

Akteure: Stadt Bischofswerda, Stadtpolitik, Seniorenvertreter, Behindertenverbände

Kosten: II

Erste Schritte: Fassung eines entsprechenden Beschlusses, Festlegung eines Projektkoordinators, Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel

Verbindung zu anderen Maßnahmen: F1, F2, F6

Beispiele: Berlin, Eberswalde, Mannheim

F11. Rückbau von Sperrketten und Geländieranlagen

Ziel: Reduzierung der Einschränkungen für den Fußverkehr, Abbau von Barrieren, Fußgängerorientierte Lösung von Querungsproblemen

Problemlage: Im Stadtgebiet Bischofswerda sind an vielen Stellen Sperrketten im Randbereich der Gehwege als Absperrung zur Kfz-Fahrbahn angeordnet. So existiert beispielsweise in allen Zufahrtsstraßen des LSA-Knotens Bahnhofstraße / Neustädter Straße / Stolpener Straße / Karl-Liebknecht-Straße sehr lange Kettenanlagen.

Generell dürfen gemäß § 25 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung die Sperrketten nicht überstiegen werden. Dadurch entstehen teilweise deutliche Umwege für den Fußverkehr. Teilweise wird bspw. an der Einmündung Bergstraße / Neustädter Straße der Fußverkehr durch die Sperrketten erst aus dem Knotenbereich weggeführt, bevor die Fahrbahnquerung erfolgt. Damit verschlechtern sich die Sichtbeziehungen. Auch Missverständnisse bei der Vorfahrtregelung sind die Folge. Durch die Sperrketten erfolgt eine durchgängige Unterbindung der Querungsmöglichkeiten. Das bedeutet auch in Zeiten mit geringen Verkehrsaufkommen und ohne wesentliche Konfliktpotenziale die entsprechenden Einschränkungen bestehen. Dies führt zu Fehlnutzungen. Im aktuellen Straßenverkehrsrecht besteht keine Vorschrift, die eine großflächige Absperrung von Gehwegbereichen gegenüber der Kfz-Fahrbahn mittels Sperrketten oder -gittern vorschreibt. Lediglich vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf einen Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.

Beschreibung der Maßnahme:

Die bestehenden Sperrketten im Stadtgebiet sollten flächendeckend zurückgebaut werden und nur in Ausnahmefällen als letztes Mittel verbleiben.

Vielmehr ist darauf zu orientieren für die in den entsprechenden Bereichen ggf. bestehenden Nutzungs- und Querungskonflikte alternative Lösungen zu finden, welchen auch den Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs gerecht werden.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass selbstbewusste Fußgänger ohnehin in der Lage sind die entsprechenden Straßenquerschnitte zu queren. Schwache Verkehrsteilnehmer werden auch ohne Sperrketten eher den Umweg über gesicherte Querungsstellen im Umfeld in Anspruch nehmen. Entsprechend sollten hier gezielt weitere Angebote geschaffen werden. In Bereichen, wo die Sperrketten ausschließlich zur Verhinderung des Beparkens der Seitenräume dienen, sollten alternative Absperrlemente genutzt werden. In Frage kommen Poller oder auch längs zur Fahrbahn aufgestellte Anlehnbügel für den Radverkehr. Wichtig ist die Einhaltung ausreichender Abstände, um die Querbarkeit der Straße nicht einzuschränken.

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Akteure: Stadt Bischofswerda

Kostenkategorie: I

8 Zusammenfassung

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2030+ mit integriertem Radverkehrskonzept der Großen Kreisstadt Bischofswerda wird eine wichtige Grundlage zur Weiterentwicklung des städtischen Verkehrssystems für die nächsten Jahre gelegt.

Aufbauend auf Untersuchungen zu allen Verkehrsträgern wurden die Stärken und Schwächen im Verkehrsnetz aufgezeigt und daraus verkehrsträgerübergreifende Verbesserungsvorschläge und Maßnahmen erarbeitet. Diese wurden anschließend mit der Verwaltung, Politik und Interessenvertreter im Rahmen eines projektbegleitenden Lenkungskreises diskutiert.

Ergebnis dieses Prozesses ist ein aktuelles, integriertes und verkehrsträger-übergreifendes Maßnahmenkonzept.

Angesichts der günstigen siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen mit kurzen Wegen innerhalb des Kernstadtgebietes bildet die weitere Stärkung der stadtverträglichen Fortbewegungsarten des Zufußgehens und Radfahrens auch zukünftig einen wesentlichen Kernbaustein für die Verkehrsentwicklung in der Großen Kreisstadt. Verbesserungspotenziale liegen dabei vor allem in einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Schaffung einer modernen und attraktiven Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr. Zudem werden ergänzend Maßnahmen zur weiteren Vernetzung der bestehenden Angebote aufgezeigt.

Beim ÖPNV liegt der Fokus im Wesentlichen auf einer Neugestaltung des Stadtbussystems. Durch eine Bündelung der bestehenden Fahrleistungen soll ein attraktives Angebot geschaffen werden, welches die wichtigsten Ziele in Bischofswerda regelmäßig / vertaktet miteinander verbindet. Beim Regionalverkehr steht die Erhaltung und kleinteilige Optimierung des bestehenden, bereits heute guten Angebotes im Vordergrund. Handlungsbedarf besteht vor allem hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen sowie in der Verknüpfung am Bahnhof.

Für den Kfz-Verkehr wurde festgestellt, dass die durch die Ortsumgehung entstandenen Potenziale noch nicht optimal genutzt werden. Für verschiedene Straßenzüge und Knotenpunkte ist entsprechend eine Optimierung hinsichtlich der Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung zu empfehlen. Damit sollen auch teilweise bestehende gestalterische und funktionale Defizite abgebaut, die Verkehrssicherheit erhöht und ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau erreicht werden.

Von besonderer Bedeutung für die zukünftige Stadt- und Verkehrsentwicklung ist die weitere Aufwertung der zentralen Altstadt. Durch gebietsfremde Durchgangsverkehre werden die hier ohnehin stark ausgeprägten Nutzungsüberlagerungen noch verstärkt. Ein wesentliches Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes bildet daher eine Reduzierung der durchgehenden Verkehrsströme in der Altstadt. Dies ist eng verflochten mit der Verkehrsorganisation im Umfeld des Bahnhofs sowie im Bereich der beiden zentralen Bahnunterführungen (Neustädter Straße und Süßmilchstraße). Hierzu wurden Varianten untersucht und Maßnahmenempfehlungen entwickelt.

Perspektivisch kann mit der Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes ein wichtiger Beitrag für eine stadtverträgliche Mobilität sowie zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Stadt Bischofswerda geleistet werden.

9 Literaturverzeichnis

- ADAC. (2005). *Der Kreisverkehr*.
https://www.adac.de/_mmm/pdf/rv_kreisverkehr_broschuere_0205_252126.pdf (zuletzt abgerufen 08.03.2019): Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC), Resort Verkehr, München.
- BAST. (2012). *Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen*. <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/576/file/V217b.pdf> (zuletzt abgerufen 06.02.2020): Bundesanstalt für Straßenwesen.
- BAST. (2014). *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Verkehrstechnik Heft V 242 Bordsteinkanten mit einheitlicher Bordhöhe und Bodenindikatoren an Überquerungsstellen*. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/793/file/V242_Barrierefrei.pdf (zuletzt abgerufen 28.02.2020): Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Bast. (2021). *Automatische Verkehrszählungen an Dauerzählstellen in Deutschland*. Bundesanstalt für Straßenwesen.
- BMDV. (2022). *Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung*. Berlin: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV).
- BMVBW. (2001). *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- BMVI. (2014). *Öffentliche Ladeinfrastruktur. Für Städte, Kommunen und Versorger*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- Bundesrepublik Deutschland. (2001 zuletzt geändert 2021). *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)*. https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund_26012001_S3236420014.htm (zuletzt abgerufen 10.11.2022): Bundesrepublik Deutschland.
- Bundesrepublik Deutschland. (2007). *Behindertengleichstellungsgesetz vom 27.April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist*.
- Bundesrepublik Deutschland. (2013 zuletzt geändert 2017). *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)*. Berlin.
- BVerwG. (23.09.2010). *Urteil vom 23.09.2010 - BVerwG 3 C 32.09*. <https://www.bverwg.de/230910U3C32.09.0> (zuletzt abgerufen 03.12.2019): Bundesverwaltungsgericht.
- 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. (2006a). *Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2011). *Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2015). *Richtlinie für die Anlage von Lichtsignalanlagen*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.
- Freistaat Sachsen. (2010; 2015). *Straßenverkehrszählungen an Hauptverkehrsstraßen 2010 und 2015*.
- Freistaat Sachsen. (2019). *Radverkehrskonzept für den Freistaat Sachsen 2019*. Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.
- GDV. (2013). *Unfallforschung kompakt - Untersuchungen zur Sicherheit von Zebrastreifen*. <https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/untersuchungen-zur-sicherheit-zebrastreifen> (zuletzt abgerufen 28.02.2020): Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforscher der Versicherer.
- ISUP GmbH. (2015). *Radverkehrskonzept für den Landkreis Bautzen*. Landratsamt Bautzen.
- LfLUG Sachsen / SVU Dresden. (2018). *Untersuchung zur akustischen Wirksamkeit von Geschwindigkeitsanzeigetafeln*. <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30074/documents/44068>: SVU Dresden im Auftrag des LfLUG Sachsen.
- Meyer, B. (2009). *Die beispielbare Stadt; Die Rückeroberung des öffentlichen Raumes*. Shaker.
- Polizeidirektion Bautzen. (2020). *Daten aus der digitalen Unfallsteckkarte EUSKA*.
- SMWA. (2021). *Handlungsanweisung zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) im Freistaat Sachsen*. Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Freistaates Sachsen.
- TU Dresden. (2018a). *Sonderauswertung zum Forschungsprojekt Mobilität in Städten - SrV 2018, Städtevergleich*. https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de (zuletzt abgerufen 29.05.2020): TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften "Friedrich List".
- UBA. (2018). *Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie*. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-12-19_texte_75-2018_geht-doch_v5.pdf (zuletzt abgerufen 06.02.2020): Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) und Planersocietät im Auftrag des Umweltbundesamtes.
- ZVON. (2022). *Liniennetzplan für das Stadtgebiet Bischofswerda*.