



# Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Großen Kreisstadt Löbau



## Abschlussbericht

**Auftraggeber:** Stadt Löbau  
Stadtplanungsamt

**Auftragnehmer:** Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt·Verkehr·Umwelt **SVU**  
Dresden / Berlin

**Bearbeiter:** Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Dipl.-Ing. Anja Hammerschmidt

Fassung: 02.12.2010

## Inhalt

<b>1</b>	<b>ANLASS UND ZIELSTELLUNG</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>METHODIK</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>BESTANDSANALYSE</b>	<b>8</b>
3.1	Siedlungsstruktur	8
3.2	Verkehrsnetzstruktur	8
3.3	Fließender Kfz-Verkehr	10
3.3.1	Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung	10
3.3.2	Probleme und Konfliktbereiche	12
3.3.3	Verkehrswirkung der B 178n	13
3.3.4	Querverbindung Beethovenstraße	14
3.3.5	Verkehrsorganisation	15
3.4	Bestandsituation im Innenstadtbereich	15
3.4.1	Verkehrsorganisation Innenstadt – Hauptstraßennetz	15
3.4.2	Verkehrsorganisation Innenstadt – Altstadtkernbereich	18
3.4.3	Ruhender Kfz-Verkehr	19
3.5	Radverkehr	24
3.6	Fußgängerverkehr	28
3.7	ÖPNV	32
3.8	Unfallanalyse	36
3.9	Zusammenfassung Analyse	38
<b>4</b>	<b>BESTEHENDE KONZEPTE</b>	<b>39</b>
<b>5</b>	<b>LEITBILD DER VERKEHRSENTWICKLUNG</b>	<b>40</b>
<b>6</b>	<b>MAßNAHMENKONZEPT</b>	<b>42</b>
6.1	Sofortmaßnahmen	42
6.2	Verkehrsprognose	42
6.3	Entwicklung des Kfz-Verkehrsnetzes	43
6.3.1	Optimierung der Verkehrswirkung der B 178n	43
6.3.2	Anbindung der nördlichen Gewerbestandorte	44
6.3.3	Ausbau der Beethovenstraße	45
6.3.4	Knotenpunktgestaltung	46
6.3.5	Ortseingangsgestaltung	48
6.3.6	Flächendeckende Verkehrsberuhigung	49
6.3.7	Nebennetzgestaltung	49
6.4	Aufhebung des Einbahnsystem im Hauptverkehrsnetz	51
6.4.1	Querschnittsgestaltung	53

---

6.4.2	Neuordnung des Nebenstraßennetzes	54
6.4.3	Umgestaltung des Neumarktes	55
<b>6.5</b>	<b>Verkehrsberuhigung im Altstadtkernbereich</b>	<b>61</b>
6.5.1	Varianten zur Verkehrsorganisation	61
6.5.2	Variantenvergleich	63
6.5.3	Gestaltung innerstädtischer Platzbereiche	64
6.5.4	Ordnung des Ruhenden Verkehrs	68
<b>6.6</b>	<b>Entwicklung des Radverkehrs</b>	<b>68</b>
<b>6.7</b>	<b>Entwicklung des ÖPNV-Systems</b>	<b>71</b>
<b>7</b>	<b>FAZIT</b>	<b>75</b>
	<b>ANLAGEN</b>	<b>77</b>

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Radverkehrsanlagen im Bestand _____	25
Tab. 2:	Regional- und Fernverkehrsangebot am Bahnhof Löbau _____	32
Tab. 3:	Variantenvergleich zur Umgestaltung des Neumarktes _____	58
Tab. 4:	Variantenvergleich zur Umgestaltung im Bereich Promenadenring / Poststraße _____	60
Tab. 5:	Verkehrsorganisation Altstadt - Variantenvergleich _____	63

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Übersicht zur Verkehrsnetzstruktur (Kernstadtgebiet Löbau) _____	9
Abb. 2:	Durchgangsverkehrsströme im Stadtkerngebiet Löbau _____	11
Abb. 3:	Hauptverkehrsnetzstruktur Innenstadt Bestand (Einbahnstraßensystem) _____	16
Abb. 4:	Fußwegrelationen am Knotenpunkt Äußere Bautzener Straße / Neumarkt _____	17
Abb. 5:	Verkehrsorganisation Altstadt Bestand (Fotos – Altmarkt und Bahnhofstraße) _____	18
Abb. 6:	Stellplatzauslastung des Parkplatzes Nicolaiplatz _____	20
Abb. 7:	Stellplatzauslastung Altmarkt _____	21
Abb. 8:	Stellplatzauslastung des Parkplatzes Handwerkerstraße _____	22
Abb. 9:	Stellplatzauslastung des Parkplatzes Hartmannstraße (Parkschein) _____	22
Abb. 10:	Gesamtauslastung der Stellplätze im Altstadt kerngebiet _____	23
Abb. 11:	Erreichbarkeit der Altstadt für den Fußgänger- und Radverkehr _____	24
Abb. 12:	Zufahrtbeschränkung Wettiner Platz _____	26
Abb. 13:	Zufahrtbeschränkung Brunnenstraße _____	26
Abb. 14:	Radverkehrsführung Görlitzer Straße - Radwegende _____	27
Abb. 15:	Radverkehrsführung Görlitzer Str. - Einmündung Viaduktweg _____	27
Abb. 16:	Bahnhofstraße - geringe Gehwegbreite im Haltestellenbereich _____	30
Abb. 17:	Wettiner Platz - Einschränkung durch Sperrketten _____	30
Abb. 18:	Promenadenring - geringe Gehwegbreite, Radverkehrsnutzung _____	31
Abb. 19:	Straße der Jugend - geringe Gehwegbreite, Radnutzung _____	31
Abb. 20:	Hartmannstraße - fehlende bzw. mangelhafte Gehwege _____	31
Abb. 21:	Herwigsdorfer Straße - fehlende Gehwege _____	31
Abb. 22:	Innenstadterschließung Stadt- und Regionalbusverkehr _____	34
Abb. 23:	Unfallsituation Innenstadt 1-Jahreskarte 2008 _____	36
Abb. 24:	Unfallsituation Innenstadt 3-Jahreskarte 2006 bis 2008 _____	36
Abb. 25:	Unfallsituation Weißenberger Straße (3-Jahreskarte 2006 bis 2008) _____	37
Abb. 26:	Prognoseausschnitt - Anbindung Gewerbegebiete Nord _____	45
Abb. 27:	Prognoseausschnitt - Beethovenstraße _____	46
Abb. 28:	Gestaltungsbsp. Minikreisverkehr Beethovenstr / Herwigsdorfer Str. _____	48

Abb. 29:	Gestaltungsbsp. Minikreisverkehr Kittlitz _____	48
Abb. 30:	Gehwegüberfahrten (Erkner, Eberswalde, Berlin) _____	50
Abb. 31:	schematisches Gestaltungsbeispiel für das Nebennetz _____	50
Abb. 32:	Prognoseausschnitt - Innenstadtbereich _____	52
Abb. 33:	Verkehrsorganisation Innenstadt / Varianten A.-Bebel-Str. (siehe Anlage 3.3) _____	54
Abb. 34:	Verkehrsorganisation Altstadt - Planungsvarianten _____	61
Abb. 35:	Theaterplatz _____	66
Abb. 36:	Äußere Zittauer Straße _____	66
Abb. 37:	Theaterplatz – Gestaltungsvorschlag _____	67

## Anlagenverzeichnis

Anlage 1.1	Analyse Kfz-Verkehr - Verkehrsbelegungen im innerstädtischen Straßennetz
Anlage 1.2	Analyse Kfz-Verkehr - Schwerverkehrsanteile im innerstädtischen Straßennetz
Anlage 1.3	Analyse Kfz-Verkehr - Ruhender Verkehr im Innenstadtbereich
Anlage 1.4	Analyse Rad-Verkehr - Radverkehrsnetz im Bestand / Konfliktbetrachtungen
Anlage 1.5	Analyse ÖPNV - Erschließungswirkung Stadt- und Regionalbusverkehr
Anlage 2	Sofortmaßnahmenkonzept
Anlage 3.1	Maßnahmenkonzept - Prognosenullfall 2020
Anlage 3.2	Maßnahmenkonzept - Prognoseplanfall 2020
Anlage 3.3	Maßnahmenkonzept - Querschnittsgestaltung August-Bebel-Straße
Anlage 3.4	Maßnahmenkonzept - Umgestaltung des Neumarktes, Variante A1
Anlage 3.5	Maßnahmenkonzept - Umgestaltung des Neumarktes, Variante D
Anlage 3.6	Maßnahmenkonzept - Umgestaltungsvariante Promenadenring / Poststraße
Anlage 3.7	Maßnahmenkonzept - Verkehrsorganisation historische Altstadt
Anlage 3.8	Maßnahmenkonzept - Umgestaltungsvarianten Nicolaiplatzes
Anlage 3.9	Maßnahmenkonzept - Entwicklung des Radverkehrsnetzes
Anlage 3.10	Maßnahmenkonzept - Entwicklung des ÖPNV-Netzes (kurzfristig)
Anlage 3.11	Maßnahmenkonzept - Entwicklung des ÖPNV-Netzes (mittel- bis langfristig)

## Abkürzungsverzeichnis

AG	-	Arbeitsgruppe
B+R	-	Fahrradfahren und Reisen
DB AG	-	Deutsche Bahn AG
DTV	-	durchschnittlicher täglicher Verkehr
Kfz	-	Kraftfahrzeug
KVG	-	Kraftverkehrsgesellschaft Dreiländereck mbH
Lkw	-	Lastkraftwagen
LSA	-	Lichtsignalanlage
MIV	-	motorisierter Individualverkehr
ODEG	-	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	-	Parken und Reisen
Pkw	-	Personenkraftwagen
RASt 06	-	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006
regiobus	-	Regionalbus Oberlausitz GmbH
SEKO	-	Stadtentwicklungskonzept
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
SV	-	Schwerverkehr
TU	-	Technische Universität
VBB	-	verkehrsberuhigter Bereich
VEP	-	Verkehrsentwicklungsplan
VG	-	Verwaltungsgemeinschaft
VU	-	Verkehrsuntersuchung
VVO	-	Verkehrsverbund Oberelbe
ZVON	-	Zweckverbundes Oberlausitz – Niederschlesien
ZZ	-	Zusatzzeichen

## 1 Anlass und Zielstellung

In den letzten 15 Jahren hat sich die Stadt Löbau sowohl strukturell als auch hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur weiterentwickelt. Daher sind die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes aus dem Jahr 1995 getroffenen Annahmen und Ansätze, unter Berücksichtigung der erfolgten Veränderungen auf ihre Gültigkeit hin zu überprüfen und entsprechend der neuen Anforderungen und Voraussetzungen zu überarbeiten.

Zudem sind für die Zukunft zusätzliche Veränderungen der Randbedingungen für die Verkehrsentwicklung zu beachten. Neben den weiter rückläufigen Einwohnerzahlen spielt bei der Gestaltung der Verkehrsanlagen bzw. -systeme auch die zunehmende Alterung der Gesellschaft (demographische Entwicklung) sowie der Anstieg der Energiekosten (Kraftstoffpreisentwicklung) eine immer stärkere Rolle. Zu beachten ist auch, dass sich die Haushaltsbedingungen bei Stadt, Land und Bund kaum verbessern und die Fördermöglichkeiten zukünftig geringer sein werden, so dass in Zukunft eine stärkere Konzentration auf finanziell umsetzbare Verkehrsentwicklungsmaßnahmen unter weitestgehender Nutzung der vorhandenen Verkehrsanlagen notwendig sein wird.

Grundsätzlich und insbesondere als Basis für die notwendigen Diskussionen zu den verkehrspolitischen Zielstellungen, zum Verkehrlichen Leitbild und letztendlich zur Entwicklung von Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems, sind umfassende Analysen zum gesamtstädtischen Verkehrssystem durchzuführen. Neben der Gewährleistung leistungsfähiger und attraktiver Verkehrsanlagen wird dabei auch die Verbesserung der Wohn-, Aufenthalts- und Umfeldqualität insbesondere im Stadtzentrum angestrebt.

## 2 Methodik

Aufbauend auf einer umfangreichen verkehrlichen und städtebaulichen Vor-Ort-Analyse wurden Mängel und Konflikte für die einzelnen Verkehrsarten erfasst und ausgewertet. Zudem wurde im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung im Mai 2009 eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Neben den reinen Verkehrsbelegungen wurde mittels Verkehrsbefragungen weitere Erkenntnisse zu den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrsströmen im Stadtgebiet Löbaus gewonnen. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung ergänzen den vorliegenden Bericht in einem gesonderten Dokument. Die Verkehrsuntersuchung bildet außerdem die Grundlage der Prognoseberechnungen für das zukünftige Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet.

Die Ergebnisse der Bestandsanalysen sowie die verschiedenen im Rahmen der Bearbeitung entwickelten Maßnahmenbausteine wurden regelmäßig in einer Arbeitsgruppe (AG Verkehr) vorgestellt und diskutiert. Es erfolgte damit eine kontinuierliche Beglei-

tung durch wichtige städtische Entscheidungsträger bzw. Ämter und Institutionen, mit dem Ziel einer möglichst breiten Unterstützung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

### **3 Bestandsanalyse**

#### **3.1 Siedlungsstruktur**

Die Große Kreisstadt Löbau ist durch eine weitläufige Flächenausdehnung gekennzeichnet (79 km<sup>2</sup>) und liegt zwischen den Städten Bautzen, Görlitz und Zittau (je ca. 25 km entfernt) im Osten Sachsens. Die Entfernung zur tschechischen und polnischen Grenze beträgt rund 15 km bzw. 25 km.

Die Bevölkerungsentwicklung ist seit Mitte der 80er Jahre, trotz der Eingemeindung der umliegenden Gemeinden Eiserode, Großdehsa, Rosenhain (1994), Ebersdorf (1999) und Kittlitz (2003) rückläufig.

Mit den benachbarten Gemeinden Großschweidnitz, Lawalde und Rosenbach besteht eine Verwaltungsgemeinschaft. Insgesamt leben in Löbau und dem unmittelbar angrenzenden Einzugsgebiet 22.106 Einwohner auf 124 km<sup>2</sup>. Der Großteil der Bevölkerung lebt hierbei in Löbau (16.980 Einwohner, Stand 31.12.2008). Folgende Ortsteile sind dem Stadtgebiet zuzuordnen:

##### **Stadtgebiet:**

Löbau (Kernstadt), Altcunnewitz, Bellwitz, Carlsbrunn, Dolgowitz, Ebersdorf, Eiserode, Georgewitz, Glossen, Großdehsa, Kittlitz, Kleinradmeritz, Krappe, Laucha, Lautitz, Mauschwitz, Nechen, Neucunnewitz, Neukittlitz, Oelsa, Peschen, Rosenhain, Wendisch-Cunnersdorf, Wendisch-Paulsdorf und Wohla

##### **Verwaltungsgemeinschaft (VG):**

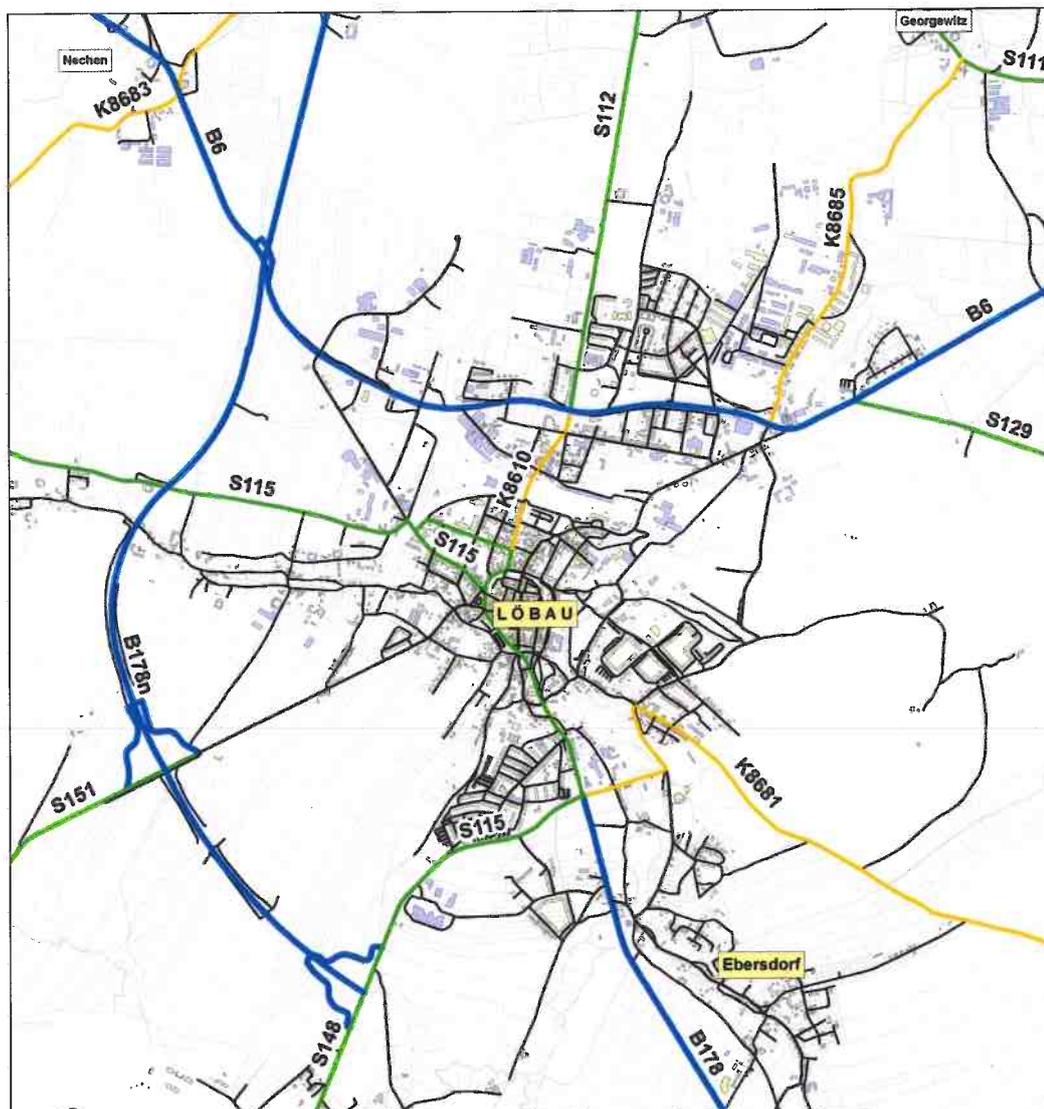
- Großschweidnitz
- Lawalde mit den Ortsteilen Lauba, Lawalde und Kleindehsa
- Rosenbach mit den Ortsteilen Bischdorf und Herwigsdorf

#### **3.2 Verkehrsnetzstruktur**

In Ost-West-Richtung wird die Stadt durch die Bundesstraße B 6, welche als parallel zur A 4 verlaufende Verbindungsstrecke zwischen Bautzen, Löbau und Görlitz fungiert, nördlich des Stadtzentrums durchquert (siehe Abb. 1). In Nord-Süd-Richtung führt die B 178 von der A 4 im Norden kommend weiter in Richtung Bundesgrenze bzw. Zittau tangential westlich am Kernstadtgebiet vorbei. Bis zur Fertigstellung der Umgehungs-trasse verlief die Bundesstraße unter Nutzung des Neumarktes direkt durch den Löbauer Innenstadtbereich.

Da die B 178 aktuell noch nicht durchgehend bis zur A 4 existiert, erfolgt deren Anbindung teilweise auch heute noch über die Staatsstraße S 112, welche über den Ortsteil Kittlitz in Richtung Weißenberg führt. Alternativ wird teilweise auch die B 6 in Richtung Bautzen genutzt.

Weitere wichtige Straßenverbindung zur Vernetzung mit dem Umland bzw. zwischen den Ortsteilen und dem Kernstadtgebiet bilden die Staatsstraßen S 115, S 151, S 148, und S 129 sowie die Kreisstraßen K 8685, K 8681, K 8683 und K 8610.



**Abb. 1:** Übersicht zur Verkehrsnetzstruktur (Kernstadtgebiet Löbau)

Die Anbindung an das Schienennetz erfolgt sowohl für den Nah- als auch den Fernverkehr hauptsächlich im Zuge der Eisenbahnstrecke Dresden – Görlitz. Alle 2 Stunden verkehren Regionalexpresszüge in der Ost-West-Relation, die zusätzlich durch Regionalbahnangebote ergänzt werden. Auf der Strecke Löbau – Ebersbach – (Tschechien) wurde der regelmäßige Personenverkehr im Dezember 2002 eingestellt. Die Strecke wird seither lediglich für Güterzüge, Sonderzüge und für Umleitungen genutzt.

### 3.3 Fließender Kfz-Verkehr

#### 3.3.1 Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Aus der im Mai 2009 durchgeführten umfangreichen Verkehrsuntersuchung lassen sich folgende Hauptaussagen zum Verkehrsaufkommen, zur Verkehrszusammensetzung und zu den Verkehrsströmen im Kernstadtgebiet Löbau zusammenfassen:

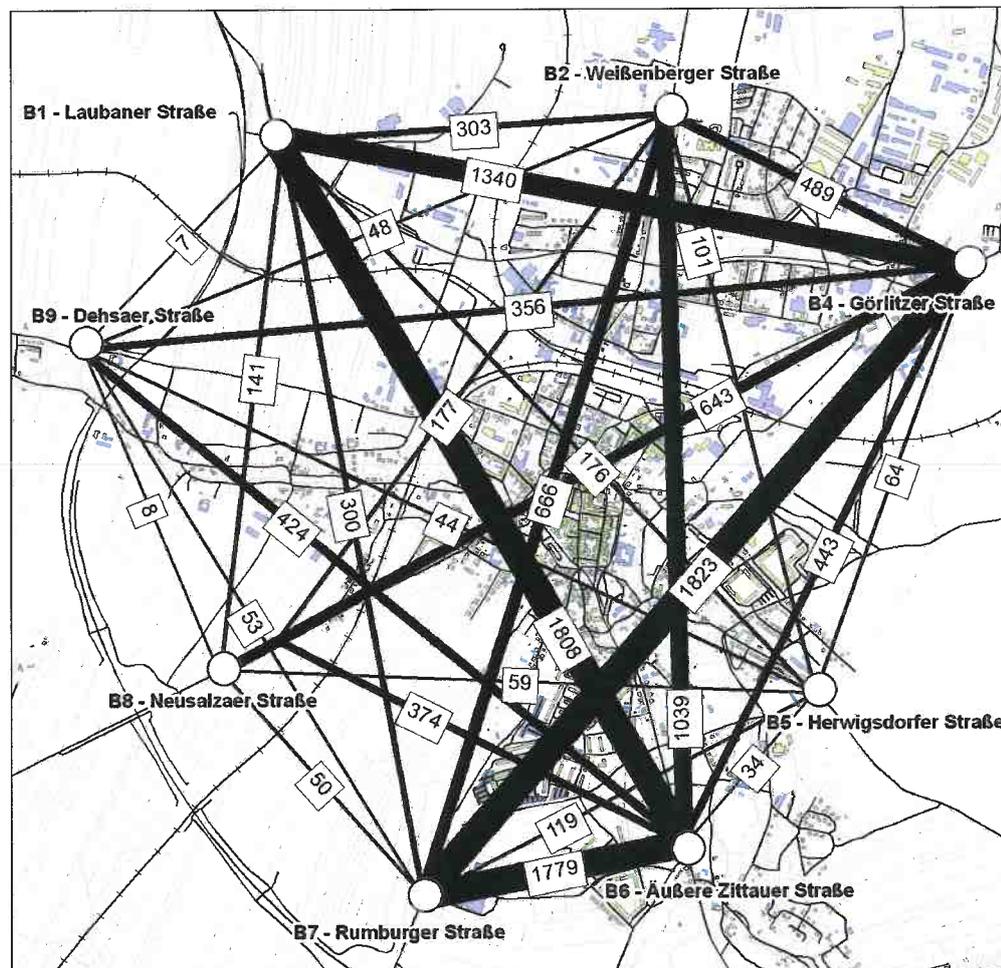
- Die Hauptverkehrslast verteilt sich im Wesentlichen auf die, das Stadtgebiet durchquerenden Bundesstraßen, B 178 (Relation Bautzen – Zittau) und B 6 (Relation Bautzen – Görlitz) bzw. die ehemalige Ortsdurchfahrt der B 178.
- Die höchsten Verkehrsbelastungen ergaben sich hierbei mit bis zu 15.500 Kfz/24 h für Teilabschnitte der innerstädtischen Nord-Süd-Verbindung (Poststraße zwischen August-Bebel-Straße und Sachsenstraße sowie Teichpromenade / Straße der Jugend / Äußere Zittauer Straße) bzw. für die Rumburger Straße als Verbindungsstück zwischen B 178n und Äußere Zittauer Straße.
- Die Ost-West-Verbindung der B 6 (Laabaner Straße) nimmt bezüglich der Verkehrsmengen (maximal 11.800 Kfz/24 h) eine etwas geringere Bedeutung ein.
- Die Ortsumgehung B 178 n wird aktuell von ca. 10.000 Kfz/24 h genutzt und besitzt entsprechend noch Potentiale hinsichtlich der Aufnahme von Verkehren aus dem zentralen Innenstadtbereich.
- Im weiteren Straßennetz liegen die Verkehrsmengen durchgängig deutlich unter 10.000 Kfz/24 h.
- Überdurchschnittlich hohe Schwerverkehrsanteile sind vor allem im Bereich der Straßenabschnitte festzustellen, die maßgebend für die Anbindung der Gewerbesiedlungen im Norden und Nordwesten der Stadt sind (Laabaner Straße, Weißenberger Straße und Weststraße). Die höchsten SV-Anteile (> 10 %) wurden jedoch im Zuge der Ortsumgehung erhoben.
- Im weiteren Stadtgebiet sind lediglich geringe Schwerverkehrsanteile zwischen 0 und 7,5 % zu verzeichnen, wobei die höchsten Anteile im Zuge der Innensstadtdurchfahrt mit 5,0 - 7,5 % auftraten.

Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV in Kfz/24 h) und die Schwerverkehrsanteile sind in Anlage 1.1 und 1.2 für das untersuchte Straßennetz zusammengefasst dargestellt.

Ein wesentlicher Teil des Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet Löbau ist auf Quelle-Ziel- und Durchgangsverkehre zurückzuführen. Hauptursachen hierfür bilden die ausgedehnten Stadtstrukturen (Relationen von den Ortsteilen – z. B. Kittlitz, Ebersdorf und

Rosenhain) sowie die Bedeutung der Hauptverkehrsachsen für auswärtige Verkehre z. B. aus den umliegenden Orten (Neugersdorf, Oppach, Lawalde, Ebersbach etc.) sowie für Verbindungen zwischen den größeren Städten Görlitz, Zittau und Bautzen. Jedoch ist an den innerstädtischen Befragungsstellen auch deutlich geworden, dass Binnenverkehre für das Verkehrsaufkommen im Kernstadtgebiet ebenfalls von Relevanz sind. Die Ergebnisse der Verkehrsbefragungen lassen sich hierzu wie folgt zusammenfassen:

- Die auftretenden Durchgangsverkehre (siehe Abb. 2) sind insgesamt relativ gering und überwiegend im Zuge der Nord-Süd-Relationen aus Richtung Bautzen (B1) in Richtung Zittau (B6) bzw. aus Richtung Görlitz (B4) in Richtung Ebersbach (B7) und umgekehrt zu verzeichnen. Weiterhin bestehen ausgeprägte Durchgangsverkehrbeziehungen zwischen Bautzen und Görlitz sowie in Verlängerung der B 178n in Richtung Zittau.



**Abb. 2:** Durchgangsverkehrsströme im Stadtkerngebiet Löbau

- Die Hauptquellen und -ziele im Nahbereich entfallen vor allem auf die Ortsteile mit den höchsten Einwohnerzahlen, d. h. Kittlitz, Ebersdorf und Rosenhain. Dabei

nimmt Kittlitz durch das Gewerbegebiet und der im Ort ansässigen Schule sowohl als Quell- als auch als Zielgebiet die bedeutendste Rolle ein.

- Im Fernbereich können die Orte Neugersdorf, Seiffhennersdorf und Cunewalde im näheren Umkreis sowie Görlitz, Zittau und Bautzen im weiteren Umkreis des Stadtgebietes Löbau als Hauptquellen und -ziele festgehalten werden.
- Innerhalb des Kernstadtgebietes sind vor allem die Wohngebiete mit hoher Einwohnerzahl als maßgebliche Quellbezirke und das Altstadtgebiet einschließlich der angrenzenden Schulstandorte, das Gebiet der ehemaligen Offiziershochschule der NVA (OHS) in der Georgewitzer Straße sowie die Gewerbegebiete im Norden und Nordwesten des Stadtgebietes als wesentliche Zielgebiete zu nennen.
- Eine Vielzahl der Arbeitswege werden mit dem Kfz zurückgelegt. Kfz-Verkehre für Wege zum Ausbildungsort sind trotz der zentralisierten Strukturen von eher untergeordneter Bedeutung.
- Die Anteile der Fahrtzwecke Einkaufen/Versorgen, Freizeit/Tourismus und Sonstiges sind relativ gleichverteilt. Fahrten mit gewerblichem Hintergrund haben hingegen einen höheren Anteil.
- Der Anteil gering besetzter Fahrzeuge ist bei den Berufs- und Pendlerverkehren sowie den gewerblichen Fahrten am höchsten (Besetzungsgrad: 1,18 bzw. 1,29 Insassen pro Fahrzeug).
- Der durchschnittliche Besetzungsgrad beträgt 1,37 Insassen pro Fahrzeug. Überdurchschnittliche Besetzungsgrade sind insbesondere für Einkaufs- und Ausflugsverkehre zu verzeichnen.

Detailliertere Aussagen und Ergebnisse zu den Verkehrsmengen und -strömen im Stadtgebiet Löbau wurden in einem gesonderten Plandokument zur Verkehrsuntersuchung zusammengefasst.

### **3.3.2 Probleme und Konfliktbereiche**

Aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung sowie den Verkehrs- und Konfliktbeobachtungen leiten sich verschiedene Probleme im bzw. durch den Kfz-Verkehr im Stadtgebiet Löbau ab, die nachfolgend im Einzelnen beschrieben werden.

#### **Straßenraumdimensionierung**

Im Zusammenhang mit der Ende 2001 erfolgten Verkehrsfreigabe für die Ortsumgehung im Zuge der B 178 sowie durch die Verlängerung der A 4 zwischen Bautzen und Görlitz in den 1990iger Jahren ist im Hauptstraßennetz der Löbauer Kernstadt bereits eine Rückgang der Verkehrsmengen erfolgt. Auch in Zukunft ergeben sich weitere Entlastungspotentiale durch die Weiterführung der B 178. Eine Anpassung der Verkehrs-

anlagen an die reduzierten bzw. veränderten Nutzungsanforderungen ist bisher nur punktuell erfolgt. Daher sind teilweise unterausgelastete Knotenpunkte und Streckenabschnitte vorhanden, welche verkehrlich in dieser Form zukünftig nicht mehr benötigt werden.

Zudem ergeben sich aus den großzügigen Anlagen für den Kfz-Verkehr Einschränkungen der Freizügigkeit des Fußgänger- und Radverkehrs (Querungsbreiten, Qualität und Verfügbarkeit von Verkehrsanlagen, Konfliktpotentiale) sowie Einschränkungen der Attraktivität des Stadtbildes (Leerstand, etc.). Dies ist insbesondere im zentralen Innenstadtbereich der Fall. Für das innerstädtische Einbahnstraßensystem Neumarkt / Promenadenring / Poststraße / August-Bebel-Straße / Äußere Bautzener Straße erfolgt aufgrund der komplexen Randbedingungen im Kapitel 3.3.5 eine integrierte und verkehrsträgerübergreifende Zusammenfassung der Analyseergebnisse.

Zusätzlich zu den erfolgten Verkehrsverlagerungen sind bei der Straßenraumdimensionierung auch die allgemeinen Verkehrsentwicklungstendenzen zu berücksichtigen. Durch die zunehmende Alterung der Bevölkerung sowie den kontinuierlichen Rückgang der Einwohnerzahlen (demographische Effekte) und die stetig steigenden Mobilitätskosten im Kfz-Verkehr (Rohstoffverknappung) ist ein stetiger Rückgang der Kfz-Verkehrsaufkommen zu verzeichnen.

Dementsprechend ist unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrszahlen und Entwicklungen auch die Dimensionierung verschiedener weiterer Knotenpunkte bzw. Straßenabschnitte im Stadtgebiet kritisch zu hinterfragen:

- Knotenpunkte entlang der Laubaner Straße (insbesondere Knotenpunkt Weißenberger Straße)
- Knotenpunkt Rumburger Straße / Äußerer Zittauer Straße
- Straßenabschnitt Weißenberger Straße zwischen Laubaner Straße und Poststraße
- Straßenabschnitt Karl-Liebknecht-Straße

### **3.3.3 Verkehrswirkung der B 178n**

Bei der Betrachtung der aktuellen Verkehrsaufkommen im Zuge der B 178n wird deutlich, dass hier noch wesentliche zusätzliche Verlagerungspotentiale existieren. Für verschiedene Quelle-Ziel-Beziehungen ist derzeit die Nutzung der Innestadtdurchfahrt attraktiver, da zum einen die Wegelängen und zum anderen teilweise auch die Fahrzeiten kürzer sind. Hauptursache hierfür ist, dass die B 178n aufgrund fehlender Ausbauelemente nördlich und südlich von Löbau noch nicht durchgehend verkehrswirksam ist.

Insbesondere am südlichen Ende der Trasse ergibt sich durch den aktuell zurückzulegenden Umweg über die Rumburger Straße eine erhöhte Nutzungshäufigkeit der ehemaligen Ortsdurchfahrt. Dies betrifft teilweise auch den Schwerverkehr, was zu unnötigen Belastungen im Löbauer Stadtzentrum führt. Hinzu kommen die abgesetzte Lage der Umgehungsstrasse und Umwege im Bereich der Anschlussstellen. So ergeben sich zum Beispiel für die Anbindung an die B 6 in Richtung Görlitz aus Richtung Süden kommend unnötige Umwege von ca. 800 m, da hier beide Trassen kurzzeitig nahezu parallel verlaufen. Betroffen ist hierbei auch die Anbindung der Gewerbegebiete im Norden des Stadtgebietes bzw. im Ortsteil Kittlitz. Ausgehend vom Knotenpunkt Rumburger Straße / Äußere Zittauer Straße ergibt sich im Vergleich zur Innenstadtquerung bei Nutzung der B 178n nahezu die doppelte Wegstrecke.

Für innerörtliche Verbindungen ist die Trasse entsprechend nur in sehr begrenztem Umfang attraktiv. Um dennoch maximale Verlagerungseffekte zu erreichen, sind möglichst kleinteilige Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz wichtig. Der im Rahmen der aktuellen Planungen vorgesehene Verzicht auf eine gesonderte Anbindung des Ortsteils Ebersdorf an die B 178n ist in diesem Sinne negativ einzuschätzen.

### **3.3.4 Querverbindung Beethovenstraße**

Für Verkehre aus nordöstlicher Richtung mit Zielen im Süden bzw. Südwesten ist sowohl die Verbindung über die B 178n als auch die Nutzung des innerstädtischen Einbahnsystems eher unattraktiv. Durch ortskundige Verkehrsteilnehmer wird daher häufig die im Osten tangential zum Stadtkern verlaufende Beethovenstraße als kurze Querverbindung in die südlichen Stadtgebiete genutzt. Längere Abschnitte der Trasse sind anbaufrei. Zwischen Friedenshain und Herwigsdorfer Straße wird jedoch das Wohngebiet Löbau Ost tangiert und gleichzeitig von der Wohnbebauung Marschnerstraße / Franz-Schubert-Straße getrennt. Es existiert eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Weiterhin sind hier die Aspekte der Schulwegsicherheit besonders zu beachten, da in unmittelbarer Nähe der zentrale innerstädtische Grundschulstandort angesiedelt ist.

In der Gegenrichtung ist eine Nutzung der Beethovenstraße nicht möglich, da diese zwischen Parkplatz Friedenshain und Görlitzer Straße als Einbahnstraße ausgewiesen ist. Die Verkehrsteilnehmer nutzen hier teilweise den Viaduktweg als kurze Querverbindung zur Görlitzer Straße.

Mit der Umnutzung der Talbereiche am Viaduktweg für die Landesgartenschau 2012 wird diese Verbindung nicht mehr zur Verfügung stehen, sodass zu überprüfen ist wie die entsprechenden Verkehre zukünftig geführt werden können. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass den vielfältigen Randbedingungen im Bereich der Beethovenstraße (Wohnen, Freizeit und Erholung, Schulwegsicherheit) Rechnung getragen wird und eine möglichst konfliktfreie Abwicklung des Kfz-Verkehrs gewährleistet ist.

### **3.3.5 Verkehrsorganisation**

In weiten Teilen des Löbauer Stadtgebietes wurden bereits Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigungen umgesetzt. Sowohl in den größeren Wohngebieten Löbau Ost, Nord, Süd I und II als auch in den Eigenheimsiedlungen Musikerviertel, Trommlerbusch und Ostsiedlung existieren Tempo-30-Zonen bzw. teilweise auch Verkehrsberuhigte Bereiche. Auch in der Altstadt ist eine durchgängige Verkehrsberuhigung vorhanden, die zusätzlich durch eine Strukturierung der Verkehrsräume als Mischverkehrsflächen gestalterisch untersetzt ist. Eine derartige bauliche Unterstützung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (Beschilderung) ist in den Wohngebieten bisher nur vereinzelt erfolgt.

In verschiedenen vornehmlich durch Wohnnutzung gekennzeichnete Gebieten (Nordwest, Ritterberg und Südwest) besteht zudem weiterer Bedarf für die Umsetzung einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung. Gleiches gilt auch für Teilbereiche der Innenstadt westlich des Altstadtkerns.

Die Verkehrsregelung an den wichtigen Knotenpunkten im Hauptverkehrsnetz erfolgt aktuell vorrangig mittels Lichtsignalanlagen. Lediglich am Knotenpunkt Desaher Straße / Hauptstraße im Ortsteil Großdehsa existiert ein Kreisverkehr.

## **3.4 Bestandsituation im Innenstadtbereich**

Die wesentlichen Konflikte im Innenstadtbereich der Stadt Löbau ergeben sich aus dem Einbahnstraßensystem Poststraße / Promenadenring / August-Bebel-Straße / Äußere Bautzner Straße / Neumarkt. Die Bestandsituation sowie die daraus resultierenden Probleme für die verschiedenen Verkehrsarten werden nachfolgend zusammengefasst.

### **3.4.1 Verkehrsorganisation Innenstadt – Hauptstraßennetz**

Im Bestand wird der Kfz-Verkehr ausgehend vom Neumarkt in Richtung Norden relativ direkt im Zuge des Promenadenrings und der Poststraße geführt (siehe Abb. 3). In Richtung Süden ergeben sich Umwege (mehr als doppelte Länge) durch die Einbahnstraßenführung im Zuge der August-Bebel-Straße und der Äußeren Bautzener Straße. Parallel entstehen durch das Einbahnsystem ausgehend vom Neumarkt auch in Richtung Nordosten (Dehsaer Straße, Äußere Bautzener Straße) längere Wege. Die mit Abstand größten Umwege ergeben sich für Verkehrsteilnehmer, welche vom Nicolaiplatz kommend das Stadtzentrum über den Promenadenring in Richtung Süden verlassen wollen, da diese den Einbahnring nahezu einmal komplett durchfahren müssen.

In Summe sind durch das Einbahnstraßensystem in der Innenstadt eine erhöhte Verkehrsarbeit (mehr Verkehr) und damit zusätzliche Umweltbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe) zu verzeichnen. Weiterhin ergeben sich durch die Einbahnstraßenführung

Beschleunigungseffekte im Kfz-Verkehr die zusätzliche Trennwirkungen insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr verursachen.

Des Weiteren hat die größtenteils zweispurige Einbahnstraßenführung zur Folge, dass die Seitenräume stark eingeengt werden und der Straßenraum vom Kfz-Verkehr dominiert wird. Im Ergebnis ist eine deutliche Einschränkung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zu verzeichnen, welche sich in Sanierungsrückständen und Leerständen wieder spiegelt. Besonders deutlich werden diese Effekte in der Äußeren Bautzener Straße, wo eine stark investitionsbedürftige Bausubstanz existiert, während in den zurückgesetzten, ruhigeren Bereichen aufwendig saniert wurde.

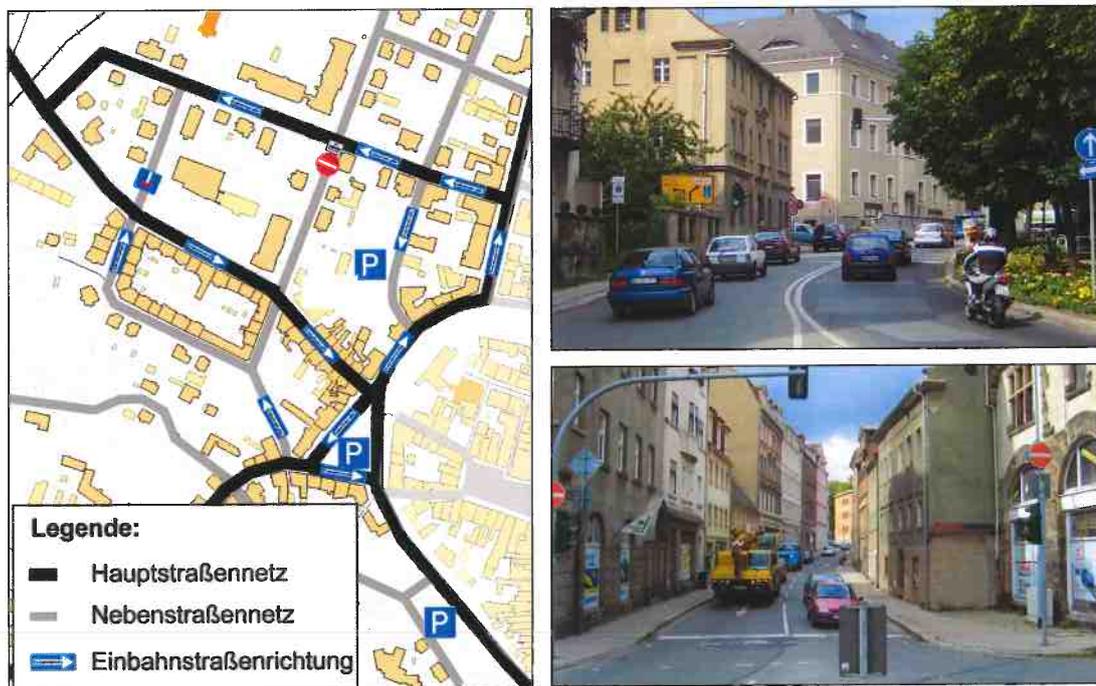


Abb. 3: Hauptverkehrsnetzstruktur Innenstadt Bestand (Einbahnstraßensystem)

Konflikte im Verkehrsablauf sind insbesondere im Bereich der Verflechtungsstrecken im Zuge des Promenadenrings und an der Poststraße festzustellen. Hier kreuzen sich verschiedene wichtige Verkehrsströme. Hinzu kommt, dass, um das Stadtzentrum in der Hauptrelation aus Richtung Süden kommend zu durchfahren, zwei Spurwechsel im Zuge des Einbahnsystems vorzunehmen sind. Insbesondere für Ortsfremde ergeben sich dabei Probleme bei der Erkennbarkeit der Verkehrsführung. Weiterhin besteht gerade in diesem Bereich ein erhöhter Querungsbedarf für Fußgänger, woraus sich zusätzliche Konfliktpotentiale ergeben.

Umwege für Fußgänger sind z. B. für den Innenstadtzugang aus Richtung Äußerer Bautzener Straße zu verzeichnen (siehe Abb. 4). Eine direkte Querung des Knotenpunktes ist nicht offiziell vorgesehen. Häufig wird der kurze Weg jedoch trotzdem unzulässig durch Fußgänger genutzt. Hinzu kommt dabei, dass diese Wegebeziehung eine

wesentliche Verbindung vom Mittelschulstandort Pestalozzistraße in das Stadtzentrum darstellt. Weiterhin sind auch im Umfeld des Geschwister-Scholl-Gymnasiums im Zuge der August-Bebel-Straße Überlagerungen zwischen den Einbahnstraßenverkehren und einem erhöhten Querungsbedarf bzw. Nutzungsanspruch der Schüler festzustellen. Eine gewisse Linderung ist hier durch die Einrichtung einer zusätzlichen Fußgänger-LSA erfolgt, jedoch löst diese das Problem nicht vollständig, da nur eine punktuelle Wirkung erreicht wird und der flächenhafte Querungsbedarf so nur teilweise abgedeckt wird.



**Abb. 4:** Fußwegrelationen am Knotenpunkt Äußere Bautzener Straße / Neumarkt

Ein weiterer Konfliktpunkt für den Fußgängerverkehr bildet der Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Poststraße, da durch das Einbahnsystem ein weitestgehend ungehinderter Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr existiert. Speziell die Querung der abzweigenden August-Bebel-Straße im Zuge des westseitigen Gehweges der Poststraße ist problematisch, da zum einen die Zeitlücken im vorfahrtberechtigten Hauptstrom meist durch die wartepflichtigen Kfz aus Richtung Süden genutzt werden und so für Fußgänger nicht zur Verfügung stehen und zum anderen die Querungsbreite relativ groß ist.

Für den Radverkehr existieren im Zuge des Einbahnsystems Poststraße / Promenadenring / August-Bebel-Straße / Äußere Bautzener Straße / Neumarkt durchgehend keine gesonderten Anlagen. Konflikte ergeben sich dabei insbesondere aus den hohen Verkehrsaufkommen und Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr. Eine Nutzung der Einbahnstraße entgegen der Einbahnstraßenrichtung ist durchgängig ebenfalls nicht zugelassen. Hieraus ergeben sich auch Probleme für die Innenstadterreichbarkeit, insbesondere aus Richtung Norden.

### 3.4.2 Verkehrsorganisation Innenstadt – Altstadtkernbereich

Neben dem übergeordneten Einbahnsystem im Hauptverkehrsnetz existiert auch im inneren Stadtkernbereich einschließlich Markt ein zweites Einbahnsystem, welches sich in Nord-Süd-Richtung vom Wettiner Platz bis zum Theaterplatz erstreckt (siehe Abb. 5) und in zwei Teil Bereiche gliedern lässt.

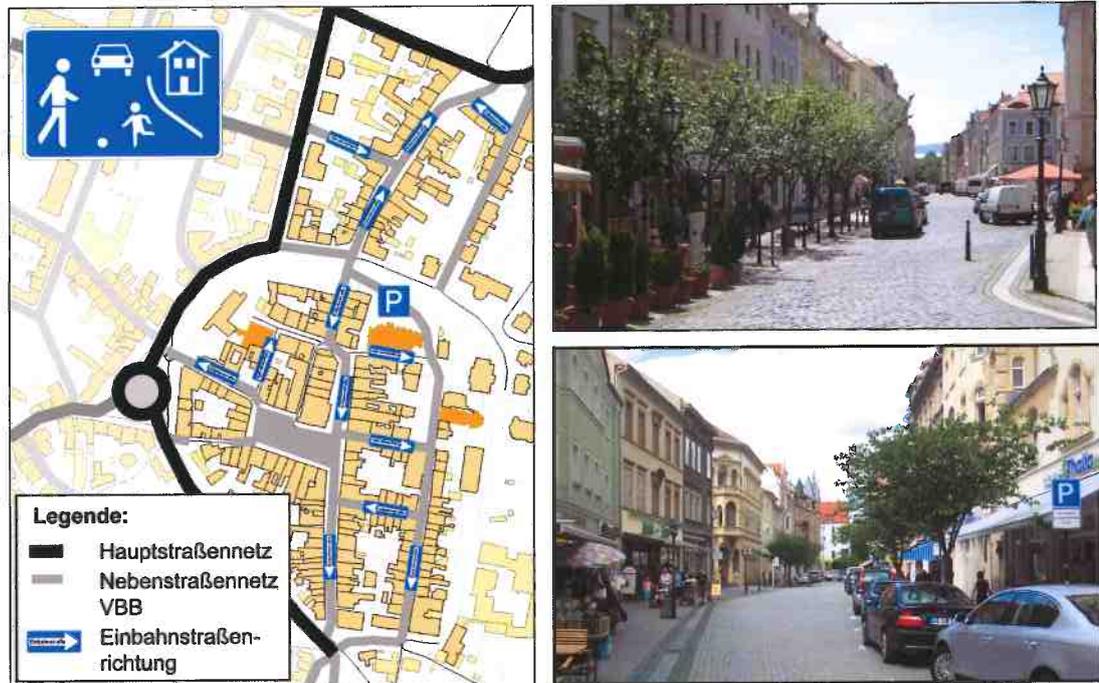


Abb. 5: Verkehrsorganisation Altstadt Bestand (Fotos – Altmarkt und Bahnhofstraße)<sup>1</sup>

Als gemeinsame Hauptzufahrt dient der mittig liegende Promenadenring ausgehend vom Knotenpunkt mit der Poststraße. Das Teilgebiet Bahnhofstraße darf nur in nördlicher Richtung befahren werden. Als unterordnete zusätzliche Zufahrten dienen die Gartenstraße und eine Anbindung am Wettiner Platz.

Das südliche Altstadtgebiet darf ausschließlich in Richtung Theaterplatz befahren werden. Die Zufahrt ist hier ausschließlich über den Promenadenring möglich. Dieser sowie die Zufahrt zum Nicolaiplatz bzw. Johannisplatz können in beiden Fahrtrichtungen genutzt werden.

Der komplette Altstadtkern ist als Verkehrsberuhigter Bereich beschildert. Jedoch ergeben sich aus der vergleichsweise weitläufigen Ausdehnung der Regelung und teilweise auch der Unkenntnis der mit dem Verkehrszeichen verbundenen Einschränkungen insbesondere im ruhenden Verkehr teilweise Konflikte. In vielen Bereichen werden auch Flächen zum Parken genutzt, die nicht dafür vorgesehen sind. Jedoch ist hierbei zu beachten, dass diese Probleme in weit größerem Maße dadurch provoziert werden, dass sowohl der Altmarkt als auch die Bahnhofsstraße komplett durch den Kfz-Verkehr

<sup>1</sup> VBB: Verkehrsberuhigter Bereich

befahren werden darf und eine beschränkte Anzahl offizieller Parkmöglichkeiten existiert, welche den Parksuchverkehr ursächlich erst nach sich ziehen. Im Ergebnis sind wesentliche Einschränkungen der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität zu verzeichnen, welche nicht zuletzt für deutliche Attraktivitätseinbußen der Löbauer Altstadt als Einkaufs- und Dienstleistungsstandort sorgen. Durch den ruhenden Verkehr (legal und illegal) werden sowohl für Fußgänger die Flächen zum Verweilen und Flanieren als auch die Möglichkeiten für Geschäftsauslagen und Außengastronomie eingeschränkt. Parallel ergeben sich negative Effekte für das historische Stadtbild und unnötige Verkehrsbelastungen durch Parksuchverkehre. Hinzu kommt, dass durch die Umwege im Hauptverkehrsnetz (Einbahnsystem) auch vom zentralen Parkplatz an der Nicolaikirche in Richtung Süden die Querung des Altmarktes als kurze Alternative häufig genutzt wird, was weitere unnötige Verkehrsbelastungen in den zentralen Versorgungs- und Dienstleistungsbereichen nach sich zieht.

Die zur Verdeutlichung der Verkehrsberuhigung richtige Gestaltung der Straßenräume als Mischverkehrsflächen mit Flachborden hat in der Vergangenheit durch die freizügigen Zufahrtmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr dazu geführt, dass die für die Fußgänger vorgesehenen Bereiche durch Fahrzeuge zugestellt wurden. Dem wurde mittlerweile abschnittsweise durch das Aufstellen von Pollern und die Begrenzung durch Ketten entgegengewirkt. Insgesamt wird dadurch jedoch die Beschilderung als Verkehrsberuhigter Bereich, in dem der Fußgängerverkehr eigentlich Vorrang genießt, konterkariert.

Auch für den Radverkehr ergeben sich durch die umfangreiche Kfz-Nutzung Einschränkungen, obschon generell eigentlich günstige Voraussetzungen existieren. Die Einbahnstraßen der Hauptverbindung zwischen Theaterplatz und Wettiner Platz sind durchgehend für eine Nutzung in der Gegenrichtung freigegeben. Lediglich am Wettiner Platz selbst, an der Gartenstraße und an der Inneren Bautzener Straße existieren kleinere Barrieren bezüglich der Zu- und Ausfahrt von / zur Bahnhofstraße bzw. dem Altmarkt (vgl. Kap. 3.5).

### **3.4.3 Ruhender Kfz-Verkehr**

Der ruhende Verkehr bildet eine wesentliche Steuergröße für den fließenden Verkehr und ist daher in engem Zusammenhang mit diesem zu betrachten. Hierbei sind sowohl die verschiedenen innerstädtischen und regionalen Quell- und Zielbeziehungen als auch die Stellplatzkapazitäten, Bewirtschaftungsformen sowie Lage und Anbindung der Stellplätze zu berücksichtigen. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde daher eine differenzierte Parkraumanalyse einschließlich einer ganztägigen Parkraumerhebung für die Löbauer Innenstadt vorgenommen.

Insgesamt stehen in der Innenstadt 1.646 Stellplätze zur Verfügung. Diese verteilen sich entsprechend Anlage 1.3 auf die verschiedenen Stellplatzarten im Innenstadtbereich. Den Hauptanteil (46 %) bilden hierbei die gebührenpflichtigen Stellplätze, gefolgt

von unbewirtschafteten Stellplätzen (26 %) sowie Anlieger- und privaten Stellplätzen (13 %). Eine deutlich untergeordnete Rolle nehmen die Kurzzeitstellplätze mit einem Anteil von ca. 2 % der Gesamtstellplätze ein. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Parkraumanalysen vorgestellt und die wesentlichen Konfliktbereiche im Innenstadtbereich abgeleitet.

### Altstadtkern

Im Altstadtkern stehen den Anwohnern in den Straßenzügen / Bereichen mit Wohnnutzung ausgewiesene Anliegerstellflächen zur Verfügung, welche nur mit Bewohnerparkausweis genutzt werden dürfen. Dadurch wird das Befahren durch Besucher adäquat verhindert. Zusätzlich sind in den Innenhöfen teilweise private Stellflächen vorhanden.

Gebührenpflichtige Stellplätze für Besucher und Kunden finden sich zum einen straßenbegleitend im Zuge der Altsstadtdurchfahrt Bahnhofstraße / Altmarkt / Innere Zittauer Straße (36) und zum anderen unmittelbar am Altstadtrand als größere öffentliche Parkierungseinheiten (293). Die Auslastung der Stellplätze variiert in Abhängigkeit der Entfernung zu den maßgebenden innerstädtischen Quellen und Zielen. Die höchsten Auslastungen (bis hin zu Überlastungen) sind für die straßenbegleitenden Stellflächen und den Parkplatz an der Nicolaikirche zu verzeichnen (siehe Abb. 6). Aufgrund seiner zentralen Lage ist letzterer bei Besuchern und Gästen besonders beliebt.

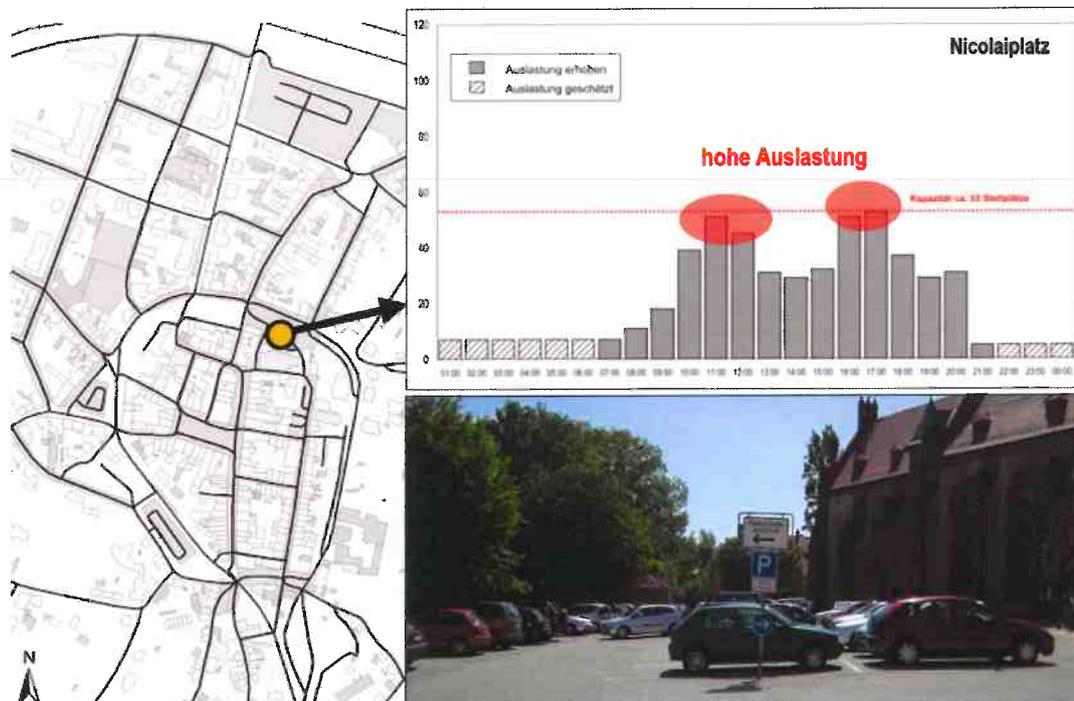


Abb. 6: Stellplatzauslastung des Parkplatzes Nicolaiplatz

Durch die Beschilderung als Verkehrsberuhigter Bereich ist in der Altstadt das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Die Auswertung der Parkraumerhebung für

den Altmarkt zeigt jedoch (siehe Abb. 7), dass die Kapazität der ausgewiesenen Stellplätze in den Geschäftszeiten teilweise deutlich überschritten wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass in diesen Zeiten zwingend keiner der offiziellen Stellplätze zur Verfügung steht. Regelmäßig werden auch bei Kapazitätsreserven nicht dafür vorgesehene Marktflächen durch Verkehrsteilnehmer illegal zum Parken genutzt, ohne Gebühren zu entrichten. Insbesondere im Umfeld der Sparkasse ist diese Praxis häufig zu beobachten.

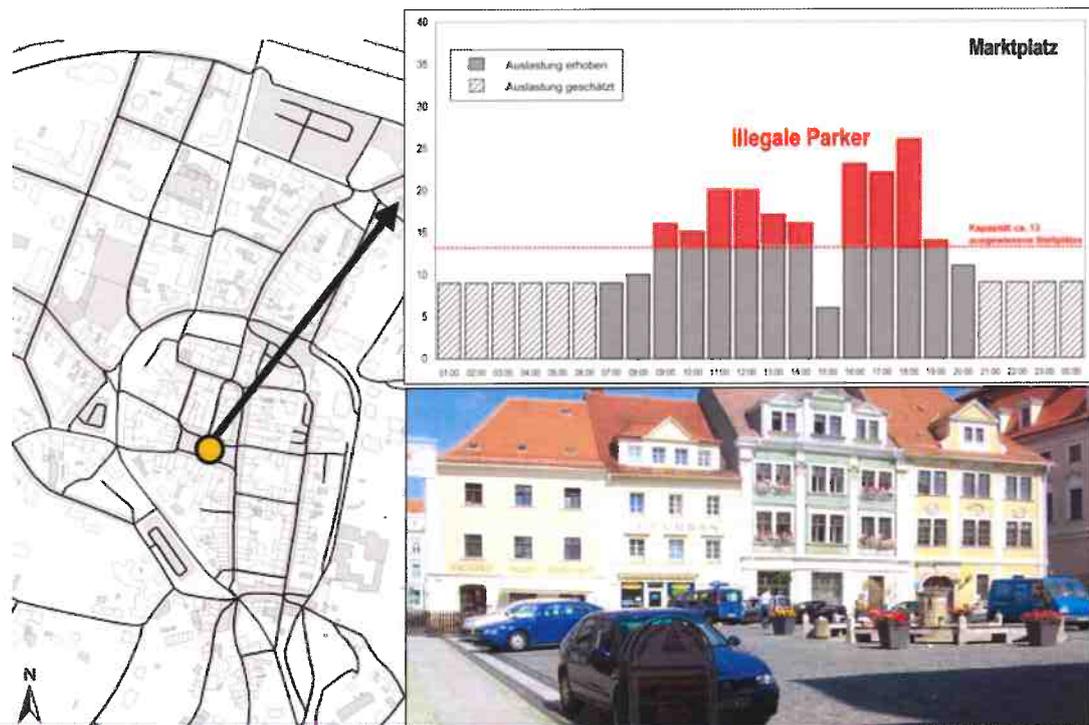


Abb. 7: Stellplatzauslastung Altmarkt

Weitere Probleme mit unberechtigt abgestellten Fahrzeugen sind auch im Zuge der Bahnhofstraße und der Inneren Zittauer Straße festzustellen. Hier werden alle sich bietenden Flächen zum Abstellen bzw. Kurzparken genutzt. Für den Fußgängerverkehr ergeben sich dadurch wesentliche Behinderungen hinsichtlich der Stadt- und Aufenthaltsqualität. In den zentralen Abschnitten des Verkehrsberuhigten Bereiches ist es nicht möglich ein Kind unbeaufsichtigt die Einkaufsstraße entlang laufen zu lassen, da auch die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer untereinander reduziert sind. Teilweise werden zudem die Fahrgassen für größere Fahrzeuge deutlich eingeschränkt.

Insgesamt ist daher sowohl für den Altmarkt als auch für die wichtige Einkaufs- und Versorgungsachse Bahnhofstraße / Innere Zittauer Straße festzustellen, dass durch den ruhenden Verkehr wesentliche Konflikte für die Fußgänger- und Geschäftsnutzung verursacht werden.

Die gebührenpflichtigen Großparkplätze am Altstadtrand (Neumarkt, Hartmannstraße siehe Abb. 9 und Handwerkerstraße siehe Abb. 8) weisen deutlich geringere Auslastungsgrade auf. Zu jeder Tageszeit sind hier freie Kapazitäten verfügbar.

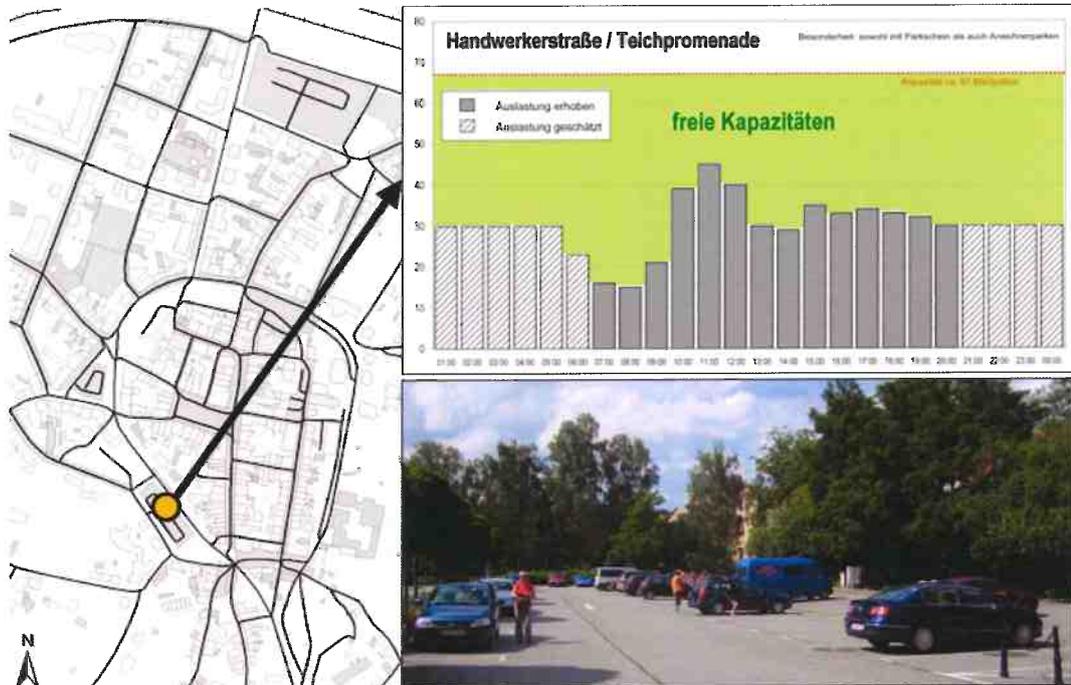


Abb. 8: Stellplatzauslastung des Parkplatzes Handwerkerstraße

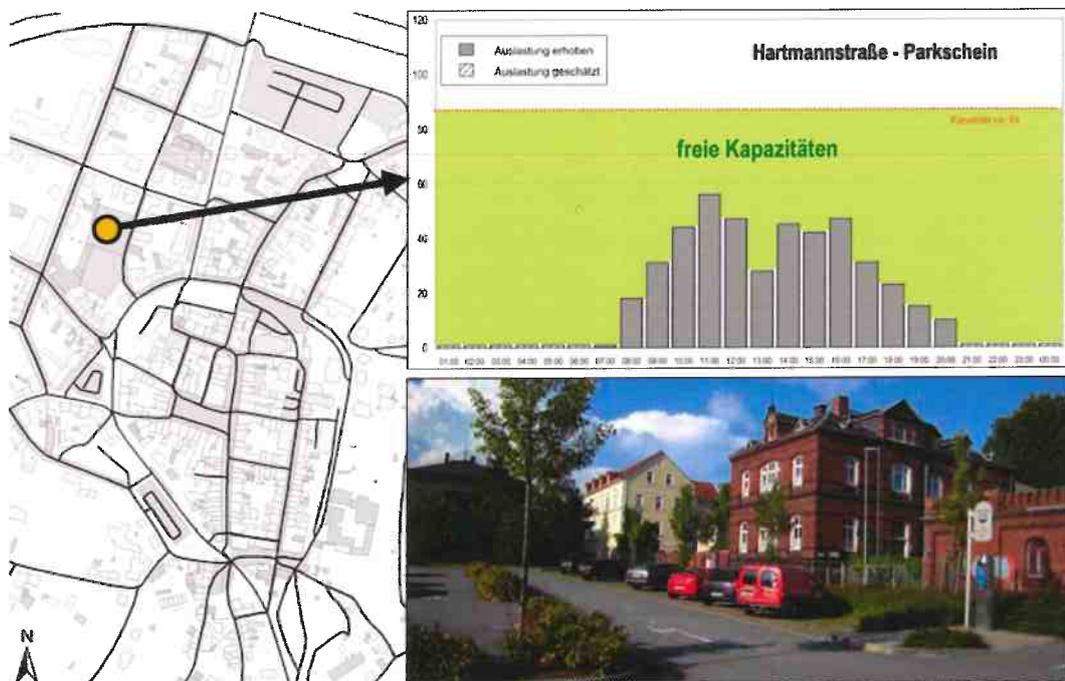
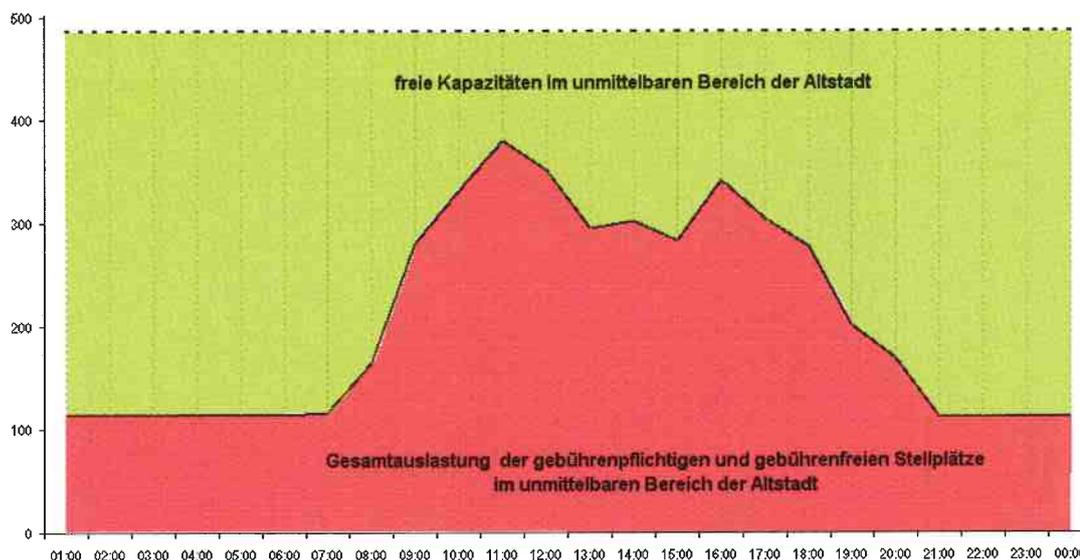


Abb. 9: Stellplatzauslastung des Parkplatzes Hartmannstraße (Parkschein)

Die Fußwegentfernung zum Altmarkt beträgt jeweils lediglich 3 – 4 Minuten, so dass die entsprechenden Stellplätze auch für Besucher der Innenstadt eigentlich sehr attrak-

tiv sind. Allerdings sind teilweise Probleme hinsichtlich der Erkennbarkeit und Beschilderung der kurzen Wegebeziehungen zu verzeichnen. Dies betrifft insbesondere die Direktverbindung zwischen dem Parkplatz Handwerkerstraße und dem Altmarkt.



**Abb. 10:** Gesamtauslastung der Stellplätze im Altstadtkernegebiet<sup>2</sup>

Zusammenfassend kann für das Stadtzentrum festgehalten werden, dass zwar punktuell sehr hohe Auslastungen und teilweise Überlastungen (z. T. durch Falschparker) auftreten, jedoch generell in Summe im Bereich der Altstadt ausreichende Stellplatzkapazitäten existieren. Dies verdeutlicht die in Abb. 10 dargestellte Tagesganglinie zur Gesamtauslastung der gebührenfreien und gebührenpflichtigen Stellplätze im Innenstadtbereich. Auch in der Früh- und Nachmittagsspitze sind durchgehend noch freie Stellplätze im Altstadtkernegebiet vorhanden.

### **Pestalozzistraße / An der Wiedemuth**

Im Umkreis der Pestalozzistraße überlagern sich verschiedene Nutzungsfunktionen, was eine relativ hohe Parkraumnachfrage nach sich zieht, sodass sich im Tagesverlauf teilweise hohe Auslastungen ergeben. Einen wesentlichen Einfluss haben die Funktionen Wohnen, Einkauf (relative Nähe zur Altstadt) und Bildung (angrenzende Mittelschule und Gymnasium<sup>3</sup>). Ungünstig ist hierbei, insbesondere im Hinblick auf die Schulwegsicherung, die fehlende Ordnung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum, mit der Folge dass Knotenpunkt- und Gehwegbereiche zugeparkt und Sichtbeziehungen behindert werden.

### **Bahnhofsbereich**

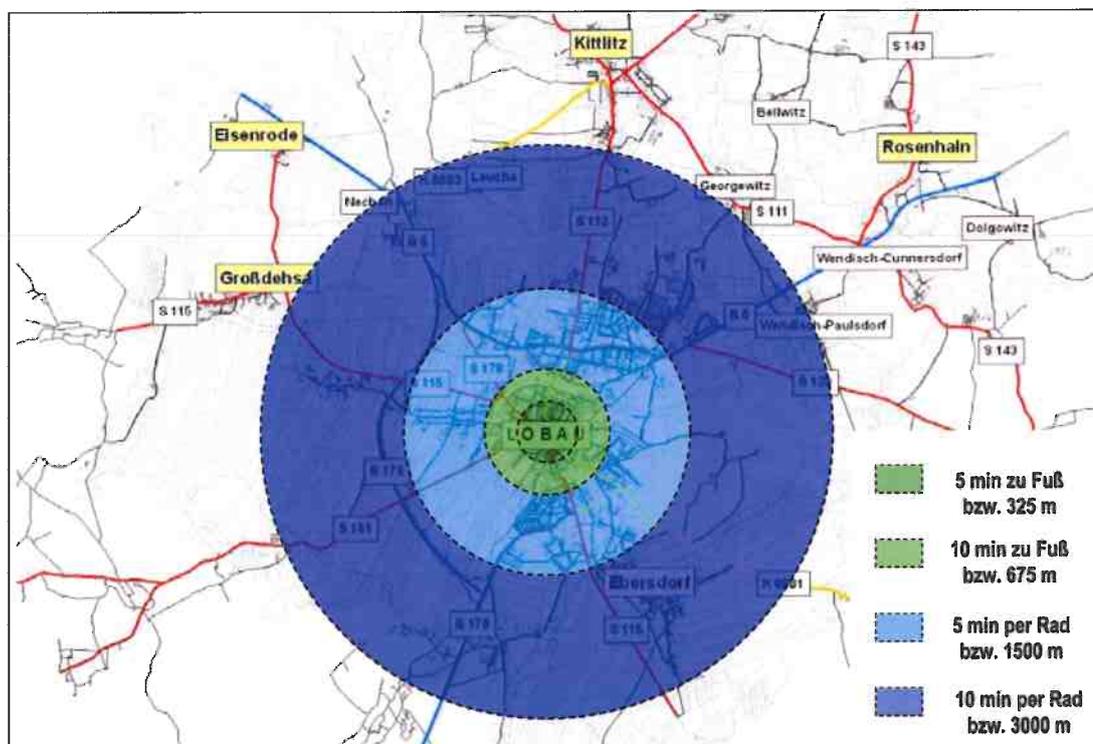
<sup>2</sup> Die Gesamtauslastung beinhaltet folgende gebührenfreie und gebührenpflichtige Stellplätze: Zittauer Vorstadt, Altmarkt, Nicolaistraße, Innere Zittauer Straße, Bahnhofstraße (unmittelbarer Altstadtkerne), Gartenstraße, Promenadenring und Poststraße sowie die Parkplätze Theaterplatz, Handwerkerstraße, Hartmannstraße, Brücknerring und Nicolaiplatz

<sup>3</sup> Stellplätze für Lehrer sind auf dem Schulgelände vorhanden.

Der Bahnhof Löbau wird durch regelmäßige Zugverbindungen nach Görlitz, Bautzen und Dresden bedient, sodass Pendlerverkehre in die entsprechenden Städte effektiv per Bahn möglich wären. Ein offiziell ausgewiesener P+R-Parkplatz existiert bislang nicht. Die vorhandenen Kurzzeitstellplätze werden sporadisch zum Holen bzw. Bringen von Fahrgästen genutzt. Langzeitparkplätze sind bis auf die Stellplätze in der durch die Wohnungsverwaltung und Bau GmbH Löbau betriebenen Tiefgarage „Zollstraße“ nicht vorhanden. Die Parkgarage wird insgesamt nur von einer geringen Anzahl von Verkehrsteilnehmern genutzt, was einerseits auf die ungünstig gelegene Zufahrt und andererseits auf die in relativer Nähe vorhandenen unbewirtschafteten Stellplätze zurückzuführen ist. Eine intensivere Nutzung der Parkgarage ist lediglich für die fest vermieteten Stellplätze zu verzeichnen.

### 3.5 Radverkehr

Im Kernstadtgebiet Löbau bestehen aufgrund der günstigen siedlungsstrukturellen Gegebenheiten gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Die Entfernungen zwischen den wesentlichen Quellen und Zielen im Kernstadtgebiet sind sehr gering. Selbst aus einigen wichtigen Ortsteilen ist das Stadtzentrum innerhalb von 10 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar (siehe Abb. 11).



**Abb. 11:** Erreichbarkeit der Altstadt für den Fußgänger- und Radverkehr

Obwohl die Stadt Löbau teilweise eine bewegte Topographie aufweist, ist der Radverkehr geeignet eine wichtige Rolle für die Gewährleistung der Mobilität in der Stadt Lö-

bau zu erfüllen. Hierzu sind jedoch möglichst flächendeckend attraktive und sichere Angebote speziell für den Radverkehr erforderlich.

Die im Stadtgebiet vorhandenen Radverkehrsanlagen werden in nachfolgender Tab. 1 sowie in Anlage 1.4 zusammenfassend dargestellt.

<b>Straßenzug</b>	<b>von bis</b>	<b>Anordnung</b>	<b>Art</b>
Bundesstraße B 6	R.-Müller-Straße Zufahrt Peschen	wechselt	Gehweg „Rad frei“ bis Weststraße Rad-/Gehweg
Verbindung Görlitzer Straße bis B 6	Bahnhof Georgewitzer Straße	einseitig	getrennter Rad-/Gehweg
Weststraße	B6 Wendeschleife	beidseitig	getrennter Rad-/Gehweg
Georgewitzer Straße	Laubaner Straße Finanzamt	einseitig	Gehweg „Rad frei“
Rumburger Straße	Äußere Zittauer Steinweg Großschw.	wechselt	bis Tankstelle getrennter Rad-/Gehweg bis GS gemeinsamer Geh-/Radweg
Süd II	Rumburger Str. / Äußere Zittauer	einseitig	getrennter Rad-/Gehweg
Äußere Zittauer Straße	Am Rundteil Zufahrt Ebersdorf	beidseitig	getrennter Rad-/Gehweg
Straße der Jugend	Rundteil Theaterplatz	einseitig	gemeinsamer Geh-/Radweg
Innenstadt	Theaterplatz Wettiner Platz	Altstadt frei für Radverkehr, Einbahnstraßen entgegengesetzt befahrbar	
S 112 (Löbauer Straße)	Ortsgrenze Löbau Ortsgrenze Kittlitz	einseitig	gemeinsamer Geh-/Radweg
S 122 (Nieskyer Straße)	Ortsgrenze Kittlitz Ortsgrenze Oppeln	einseitig	gemeinsamer Geh-/Radweg

**Tab. 1:** Radverkehrsanlagen im Bestand

Es zeigt sich, dass insbesondere im innerstädtischen Hauptstraßennetz eine Vielzahl von Straßenabschnitten existiert, die nicht über gesonderte Radverkehrsanlagen verfügen, bei denen jedoch aufgrund hoher Kfz-Verkehrsbelegungen ein dringender Bedarf zur Schaffung eines gesonderten Schutzraumes besteht. Hinzu kommen Lücken im Zuge wichtiger Anbindungen in das Umland. So existiert zum Beispiel im Zuge der B 6 in Richtung Görlitz kein straßenbegleitendes Radverkehrsangebot.

## Defizite und Konfliktpotentiale

Weiterhin existieren im Verlauf der bestehenden Radverkehrsanlagen teilweise Defizite hinsichtlich der Radverkehrsführung, der Qualität der Anlagen und der Verkehrssicherheit, sodass sich Konfliktpotentiale mit anderen Verkehrsteilnehmern ergeben können. Die Defizite und Konfliktpotentiale im Radverkehr lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- In der Nord-Süd-Verbindung fehlen im Bereich der Hauptverbindungsachse Weißenberger Straße / Poststraße / Promenadenring / Teichpromenade Radverkehrsanlagen, die eine schnelle Verbindung zwischen den Wohngebieten im Süden und den Schul- oder Arbeitsstandorten im Stadtzentrum bzw. im Norden des Stadtgebietes ermöglichen. Insbesondere die Einschränkungen für die Schulwegsicherheit bzw. die Erreichbarkeit der Schulstandorte in der Pestalozzistraße sind dabei kritisch einzuschätzen.
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt aus Richtung Nord (Weißenberger Straße / Poststraße) kommend ist derzeit mit erheblichen Umwegen verbunden<sup>4</sup>.
- Auch die fehlende Radverkehrsfreigabe in der Pestalozzistraße führt zu Umwegen für den Radverkehr im Hauptverkehrsnetz. Dies betrifft insbesondere die tangential am Stadtzentrum vorbeiführende Radverkehrsbeziehung aus Richtung Norden.
- Am Wettiner Platz ist eine direkte Zufahrt zur Bahnhofstraße aktuell nicht erlaubt (siehe Abb. 12), obschon die Einbahnstraße im weiteren Verlauf zur Nutzung in der Gegenrichtung freigegeben ist.
- Die Brunnenstraße ist lediglich für den Fußgängerverkehr freigegeben, sodass eine legale Nutzung für den Radverkehr ausgeschlossen wird (siehe Abb. 13).



**Abb. 12:** Zufahrtbeschränkung Wettiner Platz



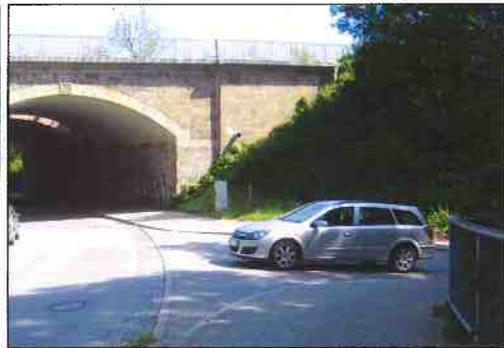
**Abb. 13:** Zufahrtbeschränkung Brunnenstraße

<sup>4</sup> Eine Nutzung der Einbahnstraße bis zum Promenadenring ist ebenso wenig zugelassen wie das Linksabbiegen in die Gartenstraße. Das Stadtzentrum ist daher regulär nur über die Blumenstraße am Wettiner Platz oder die Hartmannstraße erreichbar.

- Im Zuge der Görlitzer Straße ergeben sich aus der Radverkehrsführung im Seitenraum verschiedene Konflikte insbesondere an Einmündungen und Grundstückzufahrten (Unstetigkeiten, Sichtbeziehungen, Vorfahrt etc. siehe Abb. 15) bzw. durch Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußgängerverkehr. Bei der Zufahrt zum südseitigen Radweg aus Richtung Georgewitzer Straße ergeben sich zudem Konflikte mit wartepflichtigen Pkw aus Richtung Bahnhof (siehe Abb. 14).



**Abb. 14:** Radverkehrsführung Görlitzer Straße - Radwegende



**Abb. 15:** Radverkehrsführung Görlitzer Str. - Einmündung Viaduktweg

- Ähnliche Probleme bestehen für die Radverkehrsanlagen im Zuge der Äußere Zittauer Straße insbesondere zwischen Ahornallee und Rumburger Straße. Auch hier sind speziell auf der Ostseite eine Vielzahl von Einmündungen und Bordabsenkungen vorhanden, welche die Attraktivität der Radverkehrsnutzer einschränken.
- Im Zuge der Rumburger Straße existiert im Bereich der Zufahrt zum Einkaufszentrum eine Lücke im Radverkehrsangebot des nördlich und südlich weiterführenden Zweirichtungsradweges. Zudem sind in den Einmündungsbereichen im Zuge des Radweges die Furtmarkierungen teilweise erneuerungsbedürftig.

Eine Zusammenfassung der wesentlichen Konfliktpunkte im Radverkehr ist Anlage 1.4 zu entnehmen.

### **Oberflächen**

In weiten Teilen des Nebenstraßennetzes der Stadt Löbau sind aufgrund geringer Verkehrsaufkommen und des reduzierten Geschwindigkeitsniveaus keine gesonderten Radverkehrsanlagen erforderlich, sodass der Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße geführt werden kann. Wesentliche Einflussgröße für die sichere Befahrbarkeit stellt in diesen Bereichen die Oberflächenqualität dar. Offensichtliche Mängel hinsichtlich der Oberflächenqualität bestehen derzeit im Zuge des Stadionweges und der Niederen Dorfstraße.

### **Ruhender Radverkehr**

Neben den Anlagen für den fließenden Verkehr sind auch beim Radverkehr die Anlagen für den ruhenden Verkehr von hoher Bedeutung für die Nutzungshäufigkeit und

-qualität. Folgende Aussagen können diesbezüglich für das Stadtgebiet Löbau getroffen werden:

- Im Stadtzentrum (Altstadt und Altmarkt) existiert eine Vielzahl von privaten und öffentlichen Abstellanlagen. Teilweise handelt es sich hierbei um sogenannte „Felgenklemmer“, welche ein sicheres und komfortables Abstellen nur bedingt ermöglichen (Abschließen nur am Vorderrad möglich – Diebstahlgefahr, keine Sicherung gegen kippen – Schädigungen an der Felge, etc.). Der Großteil der öffentlichen Radabstellmöglichkeiten ist jedoch als Anlehnbügel ausgeführt, sodass ein sicheres Abstellen der Fahrräder möglich ist.
- An den zentralen Einzelhandelsstandorten (Supermärkte etc.) sind nur vereinzelt Abstellanlagen vorhanden, die Anzahl ist als zu gering einzuschätzen.
- Die existierenden Radabstellmöglichkeiten im unmittelbaren Bahnhofsumfeld sind nicht ausreichend (B+R, Zugang zu Regionalbussen und zur Deutschen Bahn) und sollten ausgebaut werden.

### **Ortsteile**

Da die Stadt Löbau aufgrund der Eingemeindung verschiedener Ortsteile eine flächenmäßig sehr große Ausdehnung aufweist und zudem die Beziehungen zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt von hoher Bedeutung für den Individualverkehr sind, wäre eine weitere Forcierung von Ausbaumaßnahmen des Radverkehrs entlang der Staats- und Bundesstraßen zur besseren Verknüpfung wünschenswert.

Allerdings ist hierbei die Freizügigkeit des Radverkehrs zu berücksichtigen und zu verbessern, wie z. B. in Nechen wo diese derzeit durch Umlaufsperrungen eingeschränkt wird.

## **3.6 Fußgängerverkehr**

Ähnlich wie beim Radverkehr ist die kompakte Stadtstruktur Löbaus auch für den Fußgängerverkehr förderlich. Viele Wege lassen sich bequem zu Fuß erledigen, die Innenstadt ist aus vielen wichtigen Wohngebieten bequem in 10 - 15 Minuten erreichbar (siehe Abb. 11). Allerdings sind die Bedingungen für den Fußgängerverkehr aufgrund fehlender sicherer Querungsmöglichkeiten, Trennwirkungen durch den Kfz-Verkehr und teils mangelhafter Fußgängerführungen weiter verbesserungswürdig.

### **Schulwegsicherung**

Einen wesentlichen Aspekt beim Fußgängerverkehr nimmt die Schulwegsicherung ein, wobei die Gewährleistung einer attraktiven und sicheren Führung der Fußgänger im Längsverkehr und vor allem die Querungssicherheit von besonderer Relevanz ist.

Im Stadtgebiet Löbau existieren zwei Grundschulen in Löbau Ost und Kittlitz. In der Kernstadt nutzen alle Schüler mit Wohnorten südlich der Bahnstrecke die Grundschule in Löbau-Ost, während nördlich der Bahnstrecke wohnende Schüler die Grundschule in Kittlitz besuchen. Parallel sind die weiterführenden Schulen an der Pestalozzistraße konzentriert. Im Ergebnis sind eine Vielzahl unterschiedlichster, sich teilweise überlagernder Schülerverkehrsbeziehungen zu berücksichtigen. In der Stadt selbst kommt hinzu, dass für Schulwegentfernungen unter 2 km kein Anspruch auf ein durch den Landkreis gestütztes ÖPNV-Ticket existiert. Gerade in den Randbereichen dieser Entfernungsbegrenzung, z. B. für die Schulwegbeziehung Löbau-Süd – Grundschule Löbau-Ost, ergeben sich daraus Härtefälle, die zusätzlich dadurch verstärkt werden, dass teilweise hochbelastete Hauptverkehrsstraßen zu queren sind. Dies betrifft u. a. die Verbindung Karl-Liebknecht-Straße / Stadionweg / Beethovenstraße.

Im unmittelbaren Einzugsbereich der Grundschule Kittlitz stellt der Knotenpunkt Weißenberger Landstraße / Löbauer Straße / Nieskyer Straße eine wesentliche Gefahrenquelle im Verlauf der Schulwege dar. Der Knotenpunkt ist sehr stark aufgeweitet und es ist keine klare Regelung (z. B. für das Aufstellen von Abbiegern) erkennbar, dadurch ist der Knotenpunkt unübersichtlich (Sichtbeziehungen) und ungünstig zu überqueren (weite Querungswege).

### **Weißenberger Straße**

Auch außerhalb von Schulwegen ist ein komfortables und sicheres Queren von hoher Bedeutung. Diesbezüglich besteht Handlungsbedarf in der Nähe des Gewerbegebietes Nord, wo die Behindertenwerkstätten der Diakonie angesiedelt sind. Ein Großteil der Mitarbeiter wird zwar mit Hilfe von Shuttlebussen zu ihrem Arbeitsplatz gebracht, jedoch besteht ebenfalls der Bedarf einer fußläufigen Anbindung aus dem Wohngebiet Löbau Nord. Eine sichere Querungsmöglichkeit existiert in diesem Bereich nicht, es wird lediglich auf querende Fußgänger hingewiesen. Der Abschnitt ist aufgrund der dichten Lage zum Ortsausgang zudem durch hohe Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr gekennzeichnet.

### **Bahnhofstraße**

Sowohl für die Löbauer selbst als auch für Besucher und Touristen ist die Fußwegverbindung vom Bahnhof in das Stadtzentrum von besonderer Bedeutung. Bereits beim Verlassen des historischen Bahnhofgebäudes fällt auf, dass gut sichtbare Informationen bzw. Wegweiser zu Lage wichtiger städtischer Ziele sowie insbesondere des Stadtzentrums fehlen. Die Notwendigkeit der Querung der Bahnhofstraße wird somit nicht verdeutlicht. Der in Richtung Altstadt führende Gehweg auf der Nordseite der Bahnhofstraße ist im Bereich des Busbahnhofes relativ schmal und wird parallel als Wartebereich einer Haltestelle benötigt (siehe Abb. 16). Zudem ergeben sich Einschränkungen (Umwege, Reduzierung der nutzbaren Breite, städtebauliche Defizite etc.) durch Sperrketten insbesondere im Bereich der Einmündung Zollstraße. Auch hier

wird auf die sichere Querungsmöglichkeit der Bahnhofstraße (LSA) in Richtung Stadtzentrum nicht hingewiesen. Im weiteren Verlauf wird der direkte Weg abermals durch Sperrketten versperrt und auch am Wettiner Platz nicht auf die Wegebeziehung in Richtung Stadtzentrum hingewiesen.



**Abb. 16:** Bahnhofstraße - geringe Gehwegbreite im Haltestellenbereich



**Abb. 17:** Wettiner Platz - Einschränkung durch Sperrketten

Erst bei Erreichen des Abschnittes südlich des Wettiner Platzes wird für die Besucher anhand der Gestaltung des Straßenraumes der Bahnhofstraße deutlich, dass sie eine wesentliche städtische Fußgängerachse nutzen. Jedoch ergeben sich hier Einschränkungen durch die Nutzungshäufigkeit im Kfz-Verkehr und die Behinderungen durch den ruhenden Verkehr.

Für die umfangreichen Abpollerungsmaßnahmen (siehe Abb. 17) im Zuge der Bahnhof- und der Sachsenstraße ist ergänzend festzustellen, dass neben den Umwegen und den städtebaulichen Einschränkungen durch diese für den Kfz-Verkehr der Eindruck einer besonderen Freizügigkeit entsteht, so dass die Aufmerksamkeit gegenüber querenden Fußgängern durch deren Kanalisierung eher eingeschränkt wird. Aufgrund der Nutzungsanforderungen und -häufigkeiten des Fußgängerverkehrs in diesem Straßenabschnitt sollten jedoch eigentlich umgekehrte Effekte angestrebt werden, die durch die Abpollerung nicht zu erreichen sind.

### **Gehwegoberflächen und -breiten**

Defizite bei Gehwegbreiten sowie hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheiten sind sowohl im Bereich des Haupt- als auch des Nebenstraßennetzes festzustellen. Bei den Hauptstraßen ist insbesondere der Einbahnstraßenring Äußere Bautzener Straße / Promenadenring / August-Bebel-Straße aber z. B. auch Teilabschnitte der Straße der Jugend betroffen, wo neben den Kfz-Fahrbahnen nur noch unzureichend breite Seitenräume und Gehwegbereiche verbleiben (siehe Abb. 18 und Abb. 19). Hinzu kommt, dass die untermaßigen Gehwege teilweise zusätzlich durch den Radverkehr illegal

mitgenutzt werden, weil für diesen gesonderte Anlagen fehlen oder im Falle des Einbahnringes kürzere Wege entstehen.

Ein weiteres wesentliches Problem dabei ist, dass mit der Äußeren Bautzener Straße und der August-Bebel-Straße auch Straßenzüge im direkten Umfeld der zentralen städtischen Schulstandorte betroffen sind, wo eigentlich besondere Anforderungen an die Anlagen des Fußgängerverkehrs bestehen.



**Abb. 18:** Promenadenring - geringe Gehwegbreite, Radverkehrsnutzung



**Abb. 19:** Straße der Jugend - geringe Gehwegbreite, Radnutzung

Im Erschließungsstraßennetz sind teilweise ebenfalls sehr geringe Gehwegbreiten z. B. im Zuge des Stadionweges vorzufinden, welche jedoch aufgrund der deutlich geringere Fußgänger und Kfz-Verkehrsbelastungen als weniger konflikträftig einzuschätzen sind.



**Abb. 20:** Hartmannstraße - fehlende bzw. mangelhafte Gehwege



**Abb. 21:** Herwigsdorfer Straße - fehlende Gehwege

Noch geringer sind die Konflikte mit reduzierten Gehwegbreiten im Nebennetz. Allerdings existieren speziell im westlichen Innenstadtrandbereich (An der Wiedermuth, Hartmannstraße etc.) Gehwegschäden bzw. teilweise sind keine Gehwege vorhanden (siehe Abb. 20). Ebenfalls im Bestand ohne Gehwege ist die Herwigsdorfer Straße (siehe Abb. 21) als Kreisstraße.

Insgesamt ist festzuhalten, dass generell im gesamten Straßennetz eine sukzessive Verbesserung der Gehwege angestrebt werden sollte.

### 3.7 ÖPNV

Den zentralen Verknüpfungspunkt zwischen Fern-, Regional- und Stadtverkehr in der Stadt Löbau bildet der Bahnhof mit angrenzendem Busbahnhof. Neben den Bahnverbindungen der DB AG sowie der ODEG beginnen und enden hier 15 verschiedenen Regionalbuslinien und 5 Schülerverkehrslinien, welche von der Kraftverkehrsgesellschaft Dreiländereck mbH (KVG) und Regionalbus Oberlausitz GmbH (regiobus) betrieben werden. Weiterhin wird der Busbahnhof von der KVG-Stadtbuslinie 67 regelmäßig angefahren.

Löbau liegt im Gebiet des Zweckverbundes Oberlausitz – Niederschlesien (ZVON), welcher ein Zusammenschluss der Landkreise Bautzen, Görlitz sowie der Stadt Görlitz darstellt. Ziel der Zusammenarbeit des Verbundes ist es, in der Region Oberlausitz-Niederschlesien eine optimale Abstimmung und Gestaltung der Angebote im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), bestehend aus Eisenbahn, Straßenbahn und Bus, zu erreichen.

#### Bahnverkehr

Löbau ist über drei regelmäßig verkehrende Bahnverbindungen (Tab. 2) mit den größeren Städten Bautzen und Görlitz sowie dem Ballungsraum Dresden verbunden.

Bez.	Betreiber	Verbindung	Takt	Tarif
RE 1	DB Regio	Dresden – Bischofswerda – Bautzen – Löbau – Görlitz	120 min	VVO, ZVON
RB 60	DB Regio	Dresden – Bischofswerda – Bautzen – Löbau – Görlitz	120 min	VVO, ZVON
OE 60 V	ODEG	Bischofswerda – Bautzen – Löbau – Görlitz	120 min	ZVON

**Tab. 2:** Regional- und Fernverkehrsangebot am Bahnhof Löbau

Durch die regelmäßigen Fahrten sind die Verbindungen auch für Pendler attraktiv. Dies betrifft zum einen Bewohner der Kernstadt, die den Bahnhof bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können und zum anderen auch Pendler aus den umliegenden Ortsteilen und Ortschaften. Jedoch sind die erfolgten Maßnahmen zur Förderung verkehrsträgerübergreifender Verbindungen bisher weitestgehend auf den ÖPNV selbst beschränkt (Verknüpfung von Bahnhof und Busbahnhof). Spezielle Angebote zum Parken und Reisen existieren weder für den Pkw noch für den Radverkehr. Zudem ist wie in Kapitel 3.6 bereits beschrieben, die fußläufige Anbindung einschließlich der Empfangswirkung für Besucher und Touristen der Stadt aktuell nicht optimal.

Eine weitere Einschränkung der Attraktivität ergibt sich durch den fehlenden direkten Zugang zu den Bahnsteigen aus Richtung Norden. Gerade für Anwohner im Bereich

Breitscheidstraße und des Wohngebietes Löbau-Nord / Trommlerbusch ergeben sich dadurch etwas weitere Zugangswege.

### **Stadtbus**

Die Stadtbuslinie 67 verkehrt ausgehend vom Landratsamt im Norden des Stadtgebietes über die Breitscheidstraße, den Busbahnhof sowie die Innenstadt (Neumarkt und Katzenturm) in die Wohngebiete Löbau Süd und Löbau Ost. Die Haltestelle Ziegenwiese wird dabei nur in stadteinwärtiger Richtung bedient. Zudem werden auch die Haltestellen Katzenturm und Neumarkt ausschließlich in einer Fahrtrichtung angefahren.

Die Stadtbuslinie verkehrt in der Woche zwischen 5:00 und 18:30 Uhr sowie an den Wochenenden zwischen 9:30 und 18:30 Uhr jeweils im 60 min Takt. In den genannten Kernzeiten und teilweise darüber hinaus wird das Angebot insbesondere im Zuge der Hauptverkehrsachsen zusätzlich durch verschiedene Regionalbuslinien ergänzt.

### **Regionalbus**

Die Regionalbuslinien sind nur vereinzelt vertaktet und hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet, wodurch sich die Bedienzeiten oftmals auf die Zeiträume zwischen 6 - 9 bzw. 13 - 16 Uhr beschränken. Insbesondere der Zeitraum nach 16 Uhr ist jedoch für die Attraktivität des Busverkehrs für Berufspendler von großer Bedeutung. Lediglich 5 der insgesamt 18 Linien werden auch nach 16 Uhr betrieben. Im Zuge der Hauptverkehrsachsen Straße der Jugend / Rumburger Straße / Äußere Zittauer Straße entsteht durch die Überlagerung der Regionalverkehrslinien ein relativ dichtes Fahrtenangebot.

An den Wochenenden verkehren nur noch insgesamt 4 Regionalbuslinien. Diese decken jedoch immerhin den Zeitraum zwischen 7:00 und 20:00 ab. Die Bedienungshäufigkeit ist mit 5 bis 6 Fahrten jedoch vergleichsweise gering. Darüber hinaus existieren keine Regionalbusangebote, was sich negativ auf die Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehrs auswirkt.

In den nördlichen und östlichen Ortsteilen wird die Regionalverkehrsanbindung nach Löbau bzw. Weißenberg sowie zwischen den einzelnen Ortslagen selbst über ein Rufbussystem gewährleistet, welches ergänzend zu den Bussen des Schülerverkehrs Montag bis Freitag von 6:00 bis 18:00 Uhr, Samstag von 8:00 bis 20:00 Uhr und Sonntag von 12:00 bis 20:00 Uhr betrieben wird. Die Anrufbusse verkehren ohne Fahrplan und ohne feste Routen zwischen festgelegten Haltestellen.

Für die Kunden bietet das Rufbussystem sehr gute Nutzungsvoraussetzungen, denn sie können nach vorheriger Anmeldung zu jeder beliebigen Zeit zwischen zwei Rufbushaltestellen den ÖPNV nutzen, so dass auch individuelle Quelle-Ziel-Beziehungen sehr direkt ermöglicht werden. Für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes ist die Vielzahl von Freiheitsgraden im Rufbussystem jedoch insbesondere bei geringen Einwohner-

bzw. Nutzerpotenzialen nicht optimal, da dadurch ein hoher Anteil von Leerkilometern ohne Fahrgastbeförderung entstehen kann. Hinzu kommt, dass durch den Zuschnitt des Nutzungsgebietes, der Rufbus theoretisch auch für Fahrbeziehungen genutzt werden kann die parallel durch reguläre Busverkehre abgedeckt werden.

### Erschließungswirkung

Wesentliche Defizite im ÖPNV bestehen hinsichtlich der Erschließung bzw. Erreichbarkeit der Innenstadt und insbesondere der Altstadt. Durch das innerstädtische Einbahnstraßensystem ergeben sich unterschiedliche Linienwege und Haltestellenstandorte in Abhängigkeit von der jeweiligen Fahrtrichtung (siehe Abb. 22).

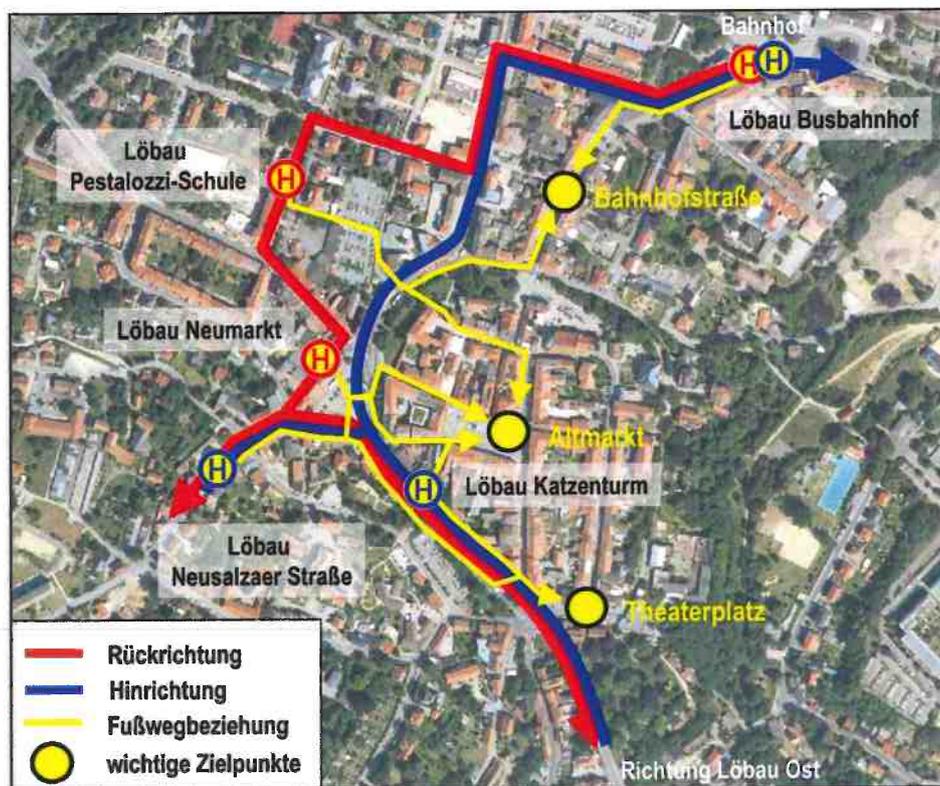


Abb. 22: Innenstadterschließung Stadt- und Regionalbusverkehr

In Richtung Bahnhof besteht einzig am Katzenturm eine Innenstadtanbindung. Auf dem nördlich anschließenden ca. 870 m langen Abschnitt bis zum Bahnhof existiert keine weitere Haltestelle. Ähnliche Probleme bestehen auch aus Richtung Neusalzaer Straße kommend. Hier liegt die Innenstadt Haltestelle bereits westlich des Neumarktes. Auch vom Bahnhof kommend, existiert aufgrund der Einbahnstraßenführung keine Haltestelle im Bereich Poststraße / Promenadenring. Zusätzlich ist auch der Theaterplatz in dieser Richtung schlecht angebunden. In Fahrtrichtung Süden existiert keine Haltestelle, so dass Fahrgäste entweder zum Neumarkt oder zur Haltestelle Rundteil laufen müssen, um die Busse zu erreichen. Besonders problematisch ist die Situation auch deshalb, weil neben dem Regionalbusverkehr auch der Stadtbuss von der mangelhaften

Zentrumserschließung betroffen ist. Dieser nutzt ebenfalls das Hauptstraßennetz, da im Bestand eine Nutzung der zentralen Innenstadtachse Innere Zittauer Straße / Altmarkt / Bahnhofstraße nicht möglich ist. Die potentiellen Behinderungen durch den Kfz-Verkehr sind hier aktuell zu hoch, um regelmäßige und pünktliche Linienverkehre zu gewährleisten. Im Vergleich zum Kfz-Verkehr ergeben sich daraus wesentlich Systemnachteile für den innerstädtischen ÖPNV.

Neben der Innenstadterschließung ist im Sinne eines attraktiven ÖPNV-Angebotes ein möglichst dichtes Haltestellennetzes sowie ein möglichst direkter Zugang zu wesentlichen Quellen und Zielen anzustreben, um der Bevölkerung ein weitestgehend flächendeckendes Angebot zu bieten.

Anhand der in Anlage 1.5 als Isochronen (Durchmesser 210 m) dargestellten Haltestelleneinzugsbereiche wird deutlich, dass abgesehen vom Stadtzentrum weitere Problembereiche existieren, die nicht optimal erschlossen sind:

- Das Wohngebiet Löbau-Nord / Trommlerbusch wird, wie bereits beschrieben, nur in Richtung Stadtzentrum durch den Stadtbus angefahren. Zudem liegt die Haltestelle Ziegenwiese am südöstlichen Rand des Wohngebietes, so dass insbesondere für die nördlichen und westlichen Wohnstandorte vergleichsweise weite Zugangswege zu verzeichnen sind.
- Der Bereich der Ostsiedlung wird nicht direkt durch die Stadtbuslinie erschlossen. Zusätzlich ergeben sich längere Zugangswege, da im Umfeld des Knotenpunktes B 6 / Georgewitzer Straße keine Stadtbushaltestelle existiert. Der nächste Zugang befindet sich erst wieder am Finanzamt.
- Der Stadtteil Ebersdorf wird nördlich durch die Stadtbuslinie tangiert jedoch existiert im Bereich der Einmündung Alwin-Liebe-Straße / Niedere Dorfstraße keine Haltestelle.
- Ein weiterer Zielpunkt der nicht durch den Stadtbus angefahren wird, ist das Einkaufs- und Gewerbezentrum Süd II an der Rumburger Straße. Eine gewisse Verknüpfung mit dem Stadtzentrum erfolgt zwar durch das Regionalbusangebot an der Haltestelle Gewerbegebiet Süd. Diese ist jedoch nicht direkt genug, um die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse abzudecken. Weiterhin sind wichtige innerstädtische Wohngebiete (Löbau-Ost, Trommlerbusch) nur durch nochmaliges Umsteigen erreichbar.

Im Bereich des südlichen Linienastes der Stadtbuslinie ergeben sich durch die Schleifenführung über das Wohngebiet Süd II zusätzlich relativ lange Fahrzeiten für Fahrgäste aus dem Wohngebiet Löbau-Ost in Richtung Stadtzentrum bzw. Bahnhof. Der Linienweg ist mehr als viermal so lang wie die Luftlinienentfernung zwischen beiden Stadtteilen.

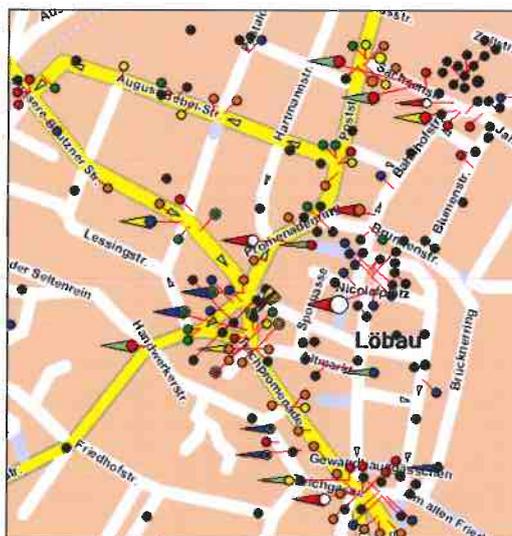
### Haltstellenzustand

Die Haltestellen im Innenstadtbereich (Hauptstraßennetz) sind vornehmlich als Busbuchten ausgebildet. Der Zustand der innenstadtnahen, vergleichsweise neu gestalteten Zustiegsmöglichkeiten ist als gut einzuschätzen. Mängel existieren vor allem außerhalb des Innenstadtbereiches.

Eine durchgehend barrierefreie Gestaltung der Haltestellen ist bislang nicht erfolgt. Bei Neubaumaßnahmen wie z. B. im Zuge des Straßenzuges Am Löbauer Wasser im Ortsteil Georgewitz wurden die entsprechenden Belange jedoch bei der Bordgestaltung im Bereich der Haltestellen berücksichtigt.

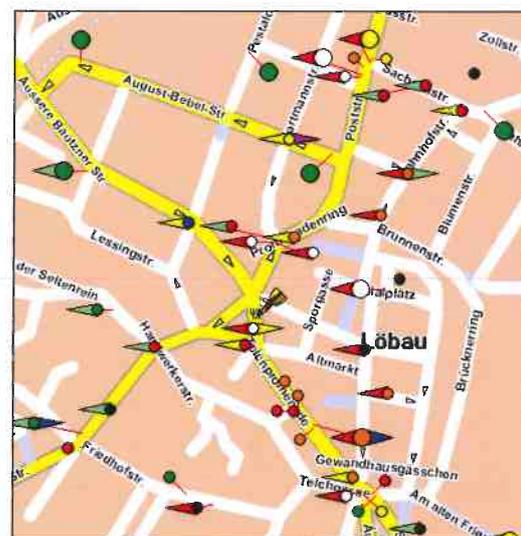
### 3.8 Unfallanalyse

Die Auswertung des Unfallgeschehens im Löbauer Kernstadtbereich im Jahr 2008 (siehe Abb. 23) zeigt zum einen eine Vielzahl sonstiger Unfälle mit meist geringen Folgen (Sachschäden), welche sich aufgrund ihrer Lage zumeist ursächlich dem ruhenden Verkehr zuordnen lassen. Zum anderen ist im Zuge der Hauptverkehrsachsen ein relativ hohen Anteil von Unfällen im Längsverkehr zu verzeichnen.



- Unfall-typen:**
- 1 ● Fahrnfall (F)
  - 2 ● Abbiege-Unfall (AB)
  - 3 ● Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
  - 4 ● Überschreiten-Unfall (ÜS)

**Abb. 23:** Unfallsituation Innenstadt  
1-Jahreskarte 2008



- 5 ● Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- 6 ● Unfall im Längsverkehr (LV)
- 7 ● Sonstiger Unfall (SO)

**Abb. 24:** Unfallsituation Innenstadt  
3-Jahreskarte 2006 bis 2008

Auch in der 3-Jahreskarte (siehe Abb. 24), welche ausschließlich die Unfälle mit Personenschäden beinhaltet, sind die Unfälle im Längsverkehr auffällig. Hinzu kommen einige Fahrnfälle (Unfälle ohne Beteiligung Dritter). Beide Unfalltypen sind in engem

Zusammenhang mit der Einbahnstraßenführung im Streckenverlauf zu sehen (Verflechtungen, Beschleunigungseffekte).

Weiterhin ist die hohe Zahl von Unfällen mit Fußgänger- oder Radverkehrsbeteiligung<sup>5</sup> im Stadtzentrum auffällig. Selbst innerhalb des Verkehrsberuhigten Bereiches (Fußgänger haben Vorrang, Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben) sind mehrere Unfälle mit teilweise schwerverletzten Fußgängern zu verzeichnen. Dies verdeutlicht nochmals die aus dem Kfz-Verkehr resultierenden Probleme für den zentralen innerstädtischen Aufenthalts-, Einkaufs- und Dienstleistungsbereich.

Ein weiterer linienhafter Problembereich für den Radverkehr ist im Zuge der Weißenberger Straße festzustellen (siehe Abb. 25). Hier existieren an den Knotenpunkten bzw. Grundstückszufahrten Konflikte zwischen ein- und abbiegenden Kfz und dem Radverkehr in der Nord-Süd-Relation. Verstärkt werden die Probleme durch die dichte Knotenpunktfolge insbesondere im Bereich Laubaner Straße / Breitscheidstraße, die vergleichsweise breiten Straßenräume für den Kfz-Verkehr sowie durch das Fehlen gesonderter Radverkehrsanlagen.

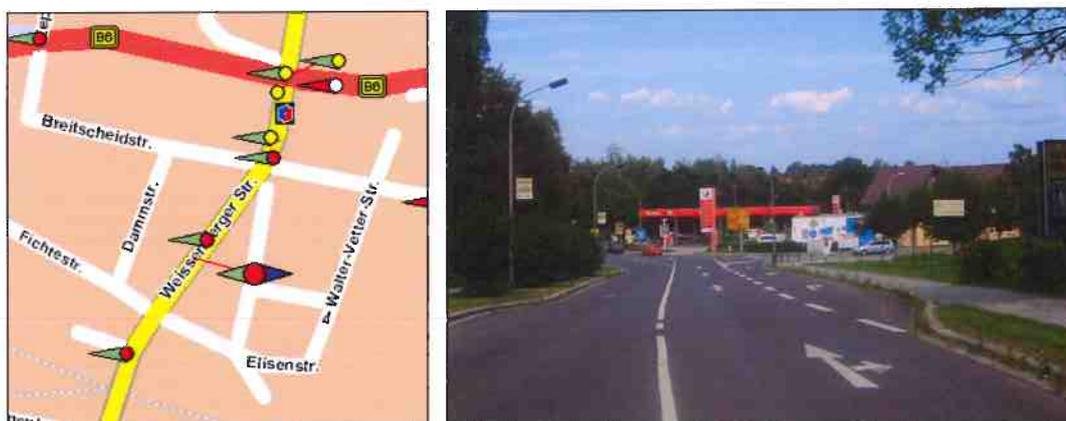


Abb. 25: Unfallsituation Weißenberger Straße (3-Jahreskarte 2006 bis 2008)

Insgesamt ist jedoch abgesehen von den linienhaften Unfallauffälligkeiten keine tatsächliche Unfallhäufungsstelle<sup>6</sup> im Stadtgebiet Löbau festzustellen.

<sup>5</sup> Unfall mit Fußgängerbeteiligung = rotes Fähnchen, Unfall mit Radfahrerbeteiligung = grünes Fähnchen

<sup>6</sup> Als Unfallhäufungsstelle wird ein Knotenpunkt oder ein Streckenabschnitt bezeichnet, wenn verschiedene Randbedingungen hinsichtlich der Häufigkeit und/ oder Schwere der Unfälle, der Zusammensetzung des Unfallgeschehens (Häufigkeit von Unfällen eines Typs), etc. erfüllt sind.

### 3.9 Zusammenfassung Analyse

#### Hauptprobleme Kfz-Verkehr

- Einschränkung der Aufenthalts-, Wohn- und Stadtqualität in den zentralen Einkaufs-, Aufenthalts- und Dienstleistungsbereichen des Stadtzentrums durch den Kfz-Verkehr (Parksuchverkehr, ungeordnetes Parken, etc.)
- Umwege und Konflikte im Zuge des innerstädtischen Einbahnsystems (Trennwirkungen, Beschleunigungseffekte, Verflechtungen, etc.)
- teilweise hohe Verkehrsbelegung im Innenstadtbereich (punktuell auch im Schwerverkehr), weitere Verlagerungspotentiale für die Ortsumgehung B 178n
- abschnittsweise mangelhafte Fahrbahnoberflächen, vor allem im Nebennetz
- Missachtung der Parkregelung in der Verkehrsberuhigten Altstadt (u. a. Altmarkt)

#### Hauptprobleme ÖPNV

- fehlende Innenstadterschließung durch den Stadtbus
- weitere Erschließungslücken im Stadtbusangebot (Trommlerbusch, Einkaufs- und Gewerbezentrum Süd II, Ebersdorf, etc.)
- Umwege im Zuge der Stadtbusverbindung Löbau-Ost – Stadtzentrum – Bahnhof
- teilweise zu starke Orientierung des Regionalbusangebotes auf den Schülerverkehr
- teilweise fehlende Barrierefreiheit der Haltestellen
- fehlende Angebote zur verkehrsträgerübergreifenden Nutzung des Bahnangebotes

#### Hauptprobleme Fußgängerverkehr

- Querungsdefizite entlang der Hauptverkehrsstraßen (Weißenberger Straße, Poststraße, Promenadenring, Bahnhofstraße, etc.)
- Einschränkungen der Freizügigkeit im Zuge der Bahnhofstraße und der Inneren Zittauer Straße (zentraler Einkaufs-, Aufenthalts- und Dienstleistungsbereich)
- teilweise Defizite hinsichtlich der Oberflächenqualität und Breite der vorhandenen Fußgängeranlagen

#### Hauptprobleme Radverkehr

- Angebotslücken im Zuge der Hauptverkehrsstraßen (fehlende gesonderte Radverkehrsanlagen)
- hohe Gefährdungspotentiale und Umwege aufgrund des Innerstädtischen Einbahnstraßensystems (z. B. keine direkte Zentrumszufahrt aus Richtung Norden)

- Konfliktpotentiale im Zuge bestehender Radverkehrsführung (z. B. Görlitzer Straße, Rumburger Straße, etc.)
- weitere Potentiale für sichere Radverkehrsverbindungen in die Ortsteile bzw. in das Umland (z. B. B 6 Richtung Görlitz)
- unzureichende Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof bzw. Busbahnhof bzw. insgesamt weitere Ausweitung kleinteiliger Radabstellmöglichkeiten erforderlich

## 4 Bestehende Konzepte

Grundlage für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Löbau bildeten neben der Bestands-, Problem- und Konfliktanalyse für die einzelnen Verkehrsarten verschiedene bereits bestehende Konzepte zur Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Deren Bedeutung für die Verkehrsentwicklungsplanung wird nachfolgend kurz zusammengefasst.

### Verkehrsentwicklungsplan (VEP 1995)

Als wichtigste Grundlage ist hierbei der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1995 zu nennen, welcher mit dem vorliegenden Konzept fortgeschrieben werden soll.

Als innerstädtische Hauptmaßnahme wurde im Rahmen des VEP 1995 die Auflösung des Einbahnstraßensystems und eine Konzentration des Kfz-Verkehrs auf den Straßenzug Weißenberger Straße, Poststraße, Promenadenring, Teichpromenade sowie die August-Bebel-Straße vorgeschlagen. Kernelement bildete hierbei die Umgestaltung des Neumarktes zum Kreisverkehr, um einen adäquaten Verkehrsablauf gewährleisten zu können. Ergänzend dazu wurde die Beschränkung der Fahrmöglichkeiten für den Schwerlastverkehr vor allem in für Besucher attraktiven Zeiten (Tonnagebeschränkung, Vorwegweisung) vorgeschlagen.

Zur Verbesserung der Situation in der Innenstadt sollte außerdem eine Beruhigung und Entflechtung der Verkehre im historischen Altstadt kern durch die Einrichtung einer Fußgängerzone vorgenommen werden. Eine Umsetzung dieser Kernmaßnahmen ist bisher nicht erfolgt.

### Stadtentwicklungskonzept SEKO

Das städtebauliche Entwicklungskonzept **SEKO** wurde durch die Stadt Löbau in den Jahren 2007/2008 aufgestellt. Es berücksichtigte unter anderem auch die verkehrlichen Belange.

Als wichtige Zielstellungen wurden u. a. die Verbesserung der Anbindung über die B 178n zur A 4, die Verbesserung der Altstadterschließung, der Anbindung des Löbauer Ostens, die Optimierung des ruhenden Verkehrs und die Verbesserung der Situation

des Fußgängerverkehrs in der Innenstadt sowie der Ausbau der alternativen Netze für den Fußgänger- und Radverkehr festgehalten.

### **Einzelhandelskonzept 2008**

Parallel wurde im Jahr 2008 durch die GMA (Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH) das Einzelhandelskonzept für die Stadt Löbau erarbeitet. In diesem werden u. a. die verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen als eine Schwäche des zentralen innerstädtischen Versorgungsbereiches benannt.

Im Maßnahmenkonzept wird entsprechend eine attraktive Neukennzeichnung der Eingangsbereiche zur den Hauptgeschäftslagen der Innenstadt, die Optimierung der Quermöglichkeiten am Neumarkt und in der Sachsenstraße sowie allgemein die Verbesserung der Verkehrs- und Parkplatzsituation empfohlen.

### **ÖPNV-Studie der TU-Dresden**

Die Ergebnisse einer umfassenden Studie der Technischen Universität Dresden zum ÖPNV-System der Stadt Löbau bestätigen die in der Analyse festgestellt, Defizite in der Erschließungswirkung des Stadtbusangebotes vor allem im Innenstadtbereich.

Zu deren Lösung wurde eine alternative Linienführung sowie Maßnahmen zur Verdichtung des Haltstellennetzes erarbeitet. Diese Konzept- und Maßnahmenansätze sind im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes zu prüfen und ggf. weiterzuentwickeln.

### **Landesgartenschau**

Im Jahr 2012 wird in Löbau die Landesgartenschau stattfinden. Hierfür ist die Umgestaltung des Talraumes Löbauer Wasser geplant. Dadurch ergeben sich einerseits Forderungen nach einer Neuordnung / -strukturierung des Verkehrsnetzes, da der Viaduktweg nicht mehr befahren werden kann. Andererseits bieten sich Möglichkeiten zur Schaffung nachhaltiger Lösungen für alle Verkehrsarten. Zudem sollten die Potentiale der Landesgartenschau genutzt werden, um die touristische und städtebauliche Entwicklung der Stadt voranzutreiben.

## **5 Leitbild der Verkehrsentwicklung**

Aus den Analyseergebnissen für die einzelnen Verkehrsarten können nachfolgend die Hauptansatzpunkte für die Entwicklung des Verkehrssystems der Stadt Löbau abgeleitet werden. Grundsätzlich ist hierbei zu berücksichtigen, dass die Mobilität ein gesellschaftliches Grundbedürfnis darstellt, welches in jedem Fall erhalten werden soll. Daraus und in Zusammenhang mit den verkehrspolitischen Zielstellungen ergibt sich das Leitbild der Verkehrsentwicklung für die Stadt Löbau wie folgt:

**Entwicklung des Kfz-Verkehrs**

- Unterstützung der Verlagerung der Durchgangsverkehre auf die Umgehungstrasse, Verbesserung der Attraktivität der Anbindungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Konflikten
- flächendeckende Sicherung einer guten Oberflächenqualität
- Unterhaltungskostenorientierte Weiterentwicklung des Straßennetzes
- Entwicklung von stadtverträglichen Verkehrslösungen im Stadtzentrum durch Auflösung des Einbahnstraßensystems im Hauptverkehrsnetz
- Dimensionierung entsprechend aktueller bzw. prognostischer Verkehrsmengen
- Verstetigung des Verkehrs durch Knotenpunktgestaltung als Kreisverkehr und eine entsprechende Straßenraumgestaltung und Begrünung
- Reduzierung unnötiger Verkehrsbelastungen und von Parksuchverkehren

**Förderung des Umweltverbundes – allgemein**

- Sicherung einer guten regionalen und überregionalen Erreichbarkeit
- Sicherung kurzer Wege und Verbindungen

**Förderung des Umweltverbundes – ÖPNV**

- Optimierung des Stadtbussystems hinsichtlich Erschließung und Linienführung
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Altstadt
- Unterstützung verkehrsträgerübergreifender Verknüpfungsmöglichkeiten

**Förderung des Umweltverbundes – Radverkehr**

- Nutzung der vorhandenen Potenziale im Radverkehr (z. B. spezielle Radverkehrskonzeption)
- Schaffung moderner Radverkehrsanlagen für wichtige Routen des Alltags- und Freizeitverkehrs
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduzierung von Konfliktpotenzialen
- kontinuierliche kleinteilige Verdichtung nutzerfreundlicher Radabstellmöglichkeiten

**Förderung des Umweltverbundes – Fußgängerverkehr**

- Schaffung zusätzlicher, sicherer Querungsmöglichkeiten
- Reduzierung von Trennwirkungen und Konfliktpotentialen

**Steigerung der Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität im Stadtgebiet**

- Verringerung der Verkehrsbelastungen im Innenstadtgebiet
- weitere Verkehrsberuhigung im Altstadtkern
- Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen

**6 Maßnahmenkonzept**

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse (siehe Kapitel 3) sowie der verkehrspolitischen Zielstellungen und Leitlinien (siehe Kapitel 4) wurde für die einzelnen Verkehrsarten Maßnahmenkonzepte entwickelt. Aufgrund der integrierten Gesamtbetrachtungen bestehen dabei zwischen den einzelnen Teilkonzepten vielfältige Schnittmengen und Überlagerungen.

**6.1 Sofortmaßnahmen**

Verschiedene Probleme und Konfliktsituationen lassen sich bereits durch Maßnahmen mit geringem planerischen, zeitlichen und finanziellen Aufwand wesentlich verbessern. Derartige Lösungsansätze werden im Sinne einer kurzfristigen Realisierung in einem Sofortmaßnahmenkatalog zusammengefasst (siehe Anlage 2). Es handelt sich dabei vorrangig um Maßnahmen zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs, zur kurzfristigen Verdichtung des ÖPNV-Angebotes und zur Beseitigung von Konfliktpunkten im Kfz-Verkehr. Diese ersten vertrauensbildenden Maßnahmen sollen dazu dienen die Akzeptanz des Gesamtmaßnahmenkonzeptes des Verkehrsentwicklungsplans Löbau zu verbessern.

Die im Sofortmaßnahmenkonzept dargestellten Maßnahmen werden teilweise nachfolgend im Gesamtmaßnahmenkonzept nochmals vertiefend erläutert bzw. zu mittel- bis langfristigen Lösungen weiterentwickelt.

**6.2 Verkehrsprognose**

Als Grundlage für die Beurteilung von Veränderungen im Kfz-Verkehrssystem wurde im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Löbau eine Prognose des innerstädtischen Verkehrsaufkommens durchgeführt. Die jeweils zu erwartenden Effekte einzelner Maßnahmen können so im Detail abgebildet und verkehrsplanerisch bewertet und abgewogen werden (siehe Kapitel 6.3).

Grundlage der Berechnungen zum prognostischen Verkehrsaufkommen in der Stadt Löbau bildete das digitalisierte Hauptverkehrsnetz des Untersuchungsgebietes. Dieses wurde im Berechnungsmodell mit seinen wesentlichen Merkmalen wie z. B. zulässiger Höchstgeschwindigkeiten, Knotenkonfigurationen, Einbahnstraßen etc. abgebildet.

Auf Basis der umfassenden Verkehrserhebung vom Mai 2009 erfolgte anschließend die Kalibrierung des Verkehrsmodells für das Hauptstraßennetz der Stadt Löbau. Das Verkehrsaufkommen wurde dabei anhand der Strukturdaten des Untersuchungsgebietes (Einwohner, Arbeitsplätze, Verkaufsraumflächen, Schulen, Kindertageseinrichtungen etc.) erzeugt und auf das Verkehrsmodell umgelegt. Dabei wurde ein mehrstufiger Wegesuchalgorithmus angewendet.

Zur Abbildung des Prognosezustandes wurden alle im Verkehrssystem sowie in der Stadtstruktur bis zum Jahre 2020 anstehenden Veränderungen im Verkehrsmodell berücksichtigt. Veränderungen der Strukturdaten wurden im Rahmen der Verkehrserzeugung in die Berechnungen integriert.

Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV in Kfz/24 h) für den Prognose Nullfall und für den Prognose-Planfall sind in Anlage 3.1 und 3.2 für das untersuchte Straßennetz dargestellt.

### **6.3 Entwicklung des Kfz-Verkehrsnetzes**

Wichtig für ein zukunftsfähiges innerstädtisches Verkehrssystem sind funktionsfähige, städtebaulich integrierte und sichere Verkehrswege, welche unnötige Verkehre in den zentralen Innenstadtbereichen vermeiden und den notwendigen Kfz-Verkehr möglichst verträglich mit geringen Umweltbeeinträchtigungen (Vermeidung von Lärm und Luftschadstoffbelastungen insbesondere in sensiblen Bereichen) abwickeln. Hierbei sind auch die Aspekte der Wirtschaftlichkeit im Rahmen von Aus-, Um- und Rückbaumaßnahmen sowie für die Straßenunterhaltung zu berücksichtigen.

#### **6.3.1 Optimierung der Verkehrswirkung der B 178n**

Die Maximierung der Verkehrswirkung der B 178n stellt eine der Hauptzielstellungen im Gesamtmaßnahmenkonzept dar. Denn nur mit einer möglichst umfangreichen Verlagerung des regionalen und überregionalen Kfz-Verkehrs sowie möglichst auch einer Verlagerung innerstädtischer Quelle-, Ziel- und Binnenverkehre auf die Umgehungsstraße kann eine nachhaltige Entlastung im innerstädtischen Verkehrssystem erreicht werden. Damit verbundene Nebeneffekte sind eine Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität, die Reduzierung von Konfliktpotentialen, die Verbesserung der Möglichkeiten zur Optimierung der Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr sowie eine Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen.

Wie im Rahmen der Analyse bereits deutlich wurde, stellen die entfernte Lage zum Stadtgebiet und die Umwege im Bereich der Anbindung der B 6 für Verkehrsbeziehungen in Richtung Görlitz bzw. Reichenbach / Oberlausitz sowie auch für Verbindungen in die nördlich der Bahnstrecke liegenden Stadtgebiete Löbaus ein generelles Problem dar.

Zielstellung sollte es daher sein, eine möglichst direkte Anbindung der Umgehungsstrasse an das städtische Verkehrsnetz (B 6) vorzusehen. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob die existierende Direktanbindung (Rampe) an die B 6, welche während der Bauphase genutzt wurde und aktuell für Verkehrskontrollen Verwendung findet, reaktiviert werden kann. Die Wegelänge zur Anbindung an die B 6 würde sich um ca. 800 m reduzieren. Weiterhin hätten die Verkehrsströme in Richtung Osten nur noch einen übergeordneten Strom zu beachten, da sie dann als Rechtsabbieger statt wie bisher als Linksabbieger an die B 6 angebunden wären. Damit können zum einen Wartezeiten reduziert und zum anderen Konfliktpotentiale abgebaut werden.

Für eine derartige Direktanbindung ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Trasse der B 178n einschließlich ihrer Anschlüsse planfestgestellt ist und entsprechende Veränderungen ein neues Planverfahren nach sich ziehen, so dass eine kurzfristige Realisierung nicht machbar sein wird. Zudem wären im Zuge der Umgehungsstrassen zusätzliche Maßnahmen (z. B. Schaffung einer Verzögerungsspur) erforderlich. Dennoch sollte die entsprechende Maßnahme mittel- bis langfristig durchaus in Erwägung gezogen werden, wobei eine vertiefende Prüfung der Effekte erfolgen sollte, wenn die B 178n zwischen A 4 und Zittau voll verkehrswirksam ist.

Um eine dauerhafte Entlastung des Innenstadtbereiches vom Lkw-Durchgangsverkehr zu erreichen sollte ergänzend dazu ein Schwerverkehrsleitsystem angeordnet werden, mit welchem die Schwerverkehre direkt auf die Umgehungsstrasse geleitet werden. Hierzu sind an allen Einfallstraßen entsprechende Beschilderungsmaßnahmen vorzusehen.

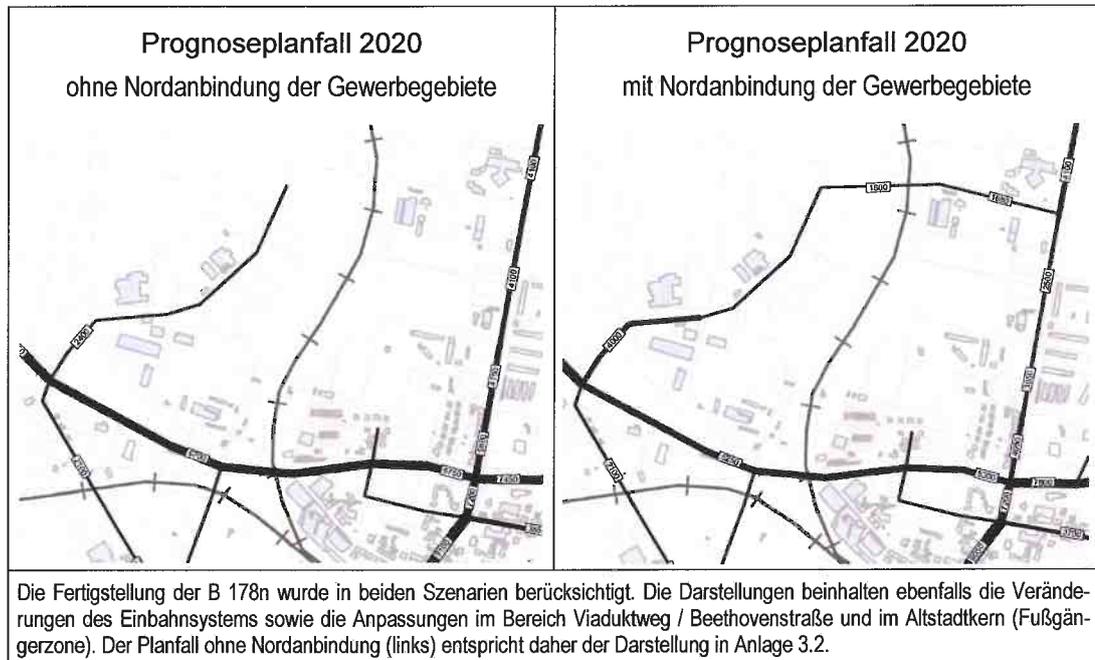
Darüber hinaus könnte auch eine Sperrung der Innestadtdurchfahrt Äußere Zittauer Straße / Teichpromenade / Promenadenring / Poststraße für den Schwerverkehr (mit Ausnahme des Lieferverkehrs) zur Vermeidung unnötiger Durchfahrten im Stadtzentrum beitragen. Mit der Ortsumgehung im Zuge der B 178n existiert für den Regional- und Fernverkehr eine entsprechende Alternativtrasse, die keine oder nur geringe Umwege aufweist.

### **6.3.2 Anbindung der nördlichen Gewerbebestandorte**

Im Bereich der nördlichen Gewerbegebiete wurde seitens der Stadt Löbau bereits in der Vergangenheit eine direkte Verknüpfung zwischen dem Gewerbegebiet Nordstraße und dem Gewerbegebiet West diskutiert, um u. a. eine direktere Anbindung an die B 178n und eine Entlastung der Weißenberger Straße zu erreichen. Anhand der aktuellen Bestandsanalysen ist die Verkehrswirksamkeit einer derartigen Verbindung im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes zu überprüfen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Querverbindung zwischen dem Gewerbegebiet West und der Weißenberger Straße zwar eine günstige Vernetzung der Gewerbebestandorte untereinander sowie eine direktere Anbindung an die B 178n ermöglicht, je-

doch aufgrund der geringen Gesamtverkehrsbelegungen der Weißenberger Straße<sup>7</sup> und der Notwendigkeit die direkte Verbindung in Richtung Stadtzentrum auch zukünftig weiter offen zu halten, im Bestand ein Trassenneubau ausschließlich im Sinne einer Entlastungstrasse nicht begründet ist (siehe Abb. 26). Dies liegt nicht zuletzt auch an den hohen Investitionskosten im Bereich der Bahnquerung.



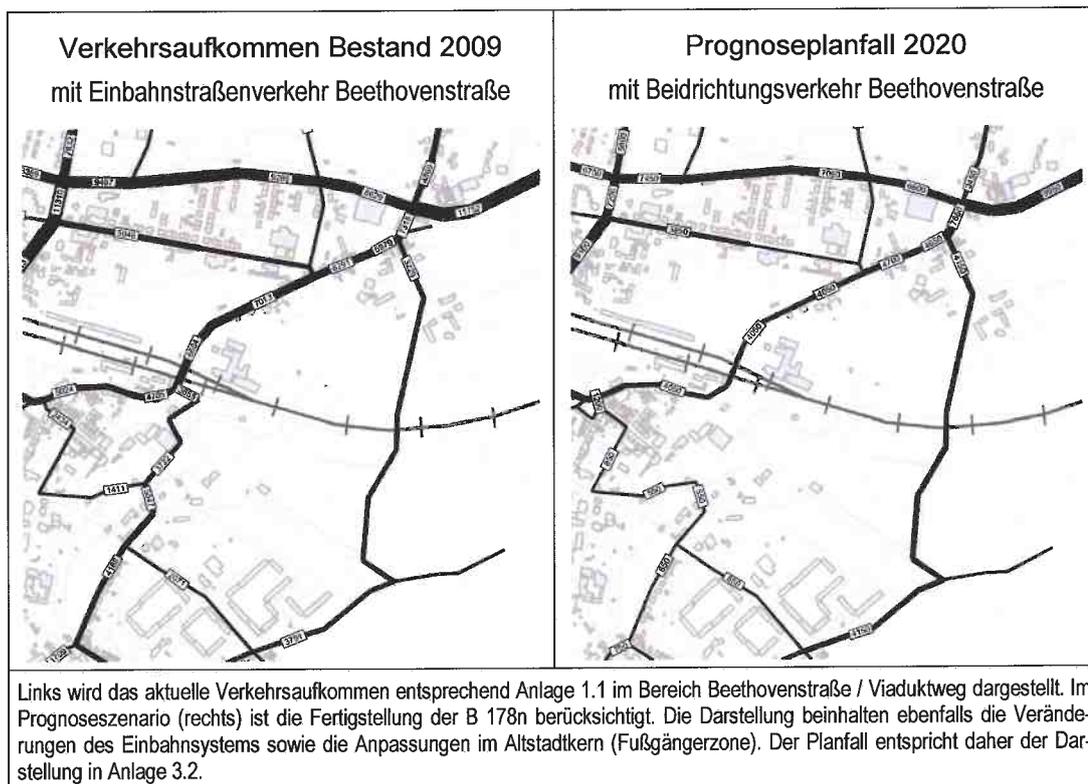
**Abb. 26:** Prognoseausschnitt - Anbindung Gewerbegebiete Nord

Vielmehr kommt daher eine derartige Vernetzung vorrangig dann in Frage, wenn auf Grundlage eines speziellen Investitionsvorhabens ohnehin eine Erweiterung des Gewerbebestandes vorgesehen ist. Die Verbindungstrasse sollte deshalb im Rahmen der Flächennutzungsplanung als perspektivische Straßennetzergänzung freigehalten werden. Eine Umsetzung ist jedoch verkehrsplanerisch nur unter den o. g. Voraussetzungen und bei einer Nutzung bestehender Erschließungswege auch auf der Ostseite der Bahntrasse zu empfehlen.

### 6.3.3 Ausbau der Beethovenstraße

Durch die Umgestaltung des Talraumes am Löbauer Wasser im Zuge der Landesgartenschau 2012 wird zukünftig die Nutzung des Viaduktweges für den Kfz-Verkehr nicht mehr möglich sein. Als mögliche Alternative ist die Ertüchtigung der Beethovenstraße für den Zweirichtungsverkehr zu untersuchen. Die Einbahnstraßenverbindung wird aktuell bereits durch Verkehre aus Richtung Görlitz in Richtung Süden sowie durch Binnenverkehre als kurze Querverbindung genutzt.

<sup>7</sup> Die Gesamtverkehrsbelegung der Weißenberger Straße beträgt im Bestand 7.632 Kfz/24h. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei ca. 7,1 %, was einem absoluten Schwerverkehrsaufkommen von ca. 542 Fz/24h entspricht.



**Abb. 27:** Prognoseausschnitt - Beethovenstraße

Aufgrund der bestehenden Randbedingungen ist festzustellen, dass ausschließlich eine moderate Verkehrszunahme im Zuge der Beethovenstraße verträglich ist und eine übermäßige Nutzung durch den Schwerverkehr möglichst ausgeschlossen werden sollte. Entsprechend ist eine städtebauliche Bemessung des Straßenraumes auf Grundlage der RAST 06 notwendig. Der Begegnungsfall Pkw / Lkw sollte entsprechend als maßgebend für die Bemessung der innerörtlichen Verbindungsstraße angesetzt werden, so dass maximale Fahrbahnbreiten von 5,55 m bzw. im Bereich mit Tempo 30 km/h von 5,00 m ausreichend sind.

Im Ergebnis der Berechnungen (siehe Abb. 27) ist festzustellen, dass im Zuge der Beethovenstraße bei einer Zweirichtungs freigabe eine leichte Zunahme der Verkehrsbelegungen erfolgen wird. Die Bahnquerung sollte entsprechend in ihrer jetzigen Form als Engstelle beibehalten werden, um eine zu starke Erhöhung der Verkehrsmengen zu verhindern und das landschaftlich geprägte Gebiet sowie die angrenzenden Wohnsiedlungen in ihrer Qualität nicht zu sehr zu beeinträchtigen. Die prognostizierten Verkehrsaufkommen können auch mit Engstelle abgewickelt werden. Die Vorfahrtsregelung könnte ggf. über eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage geregelt werden.

#### 6.3.4 Knotenpunktgestaltung

Überdimensionierte Fahrbahnflächen an Knotenpunkten sollten zukünftig möglichst vermieden werden. Stattdessen sind zur Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit des Ge-

samtverkehrssysteme sowie zur Reduzierung der Unterhaltskosten die Knotenpunktbereiche entsprechend der jeweiligen Verkehrsaufkommen zu dimensionieren. Grundsätzlich sollten dabei nach Möglichkeit unsignalisierte Knotenpunktösungen zum Einsatz kommen, um die bei Lichtsignalanlagen anfallenden Betriebs- und Wartungskosten zu vermeiden. Bei einer klar erkennbar stärkeren Verkehrsbedeutung eines Straßenzuges sollte deshalb der Vorfahrtnoten die Regellösung darstellen. Bei etwa ähnlichen Verkehrsmengen der einzelnen Knotenzufahrten bzw. bei starken Abbiegeströmen sollte, sofern es die Platz- und Verkehrsverhältnisse erlauben, ein Kreisverkehr die Regellösung sein.

Durch den Einsatz von Kreisverkehren ergeben sich neben einer Vereinfachung der Vorfahrtsregelung und einer Verstetigung des Verkehrsablaufes wesentliche Vorteile für die Verkehrssicherheit. Die Zahl und vor allem die Schwere der Unfälle reduziert sich in der Regel deutlich. Weiterhin werden die Wartezeiten insbesondere in den Schwachlastzeiten deutlich reduziert. Bei einer entsprechenden Gestaltung der Mittelinsel ist zusätzlich durch die Anlage von Kreisverkehren auch eine raumbildende städtebauliche Knotenpunktgestaltung möglich.

Prinzipiell denkbar ist der Einsatz von kleinen Kreisverkehren an folgenden Knotenpunkten im Hauptverkehrsnetz:

- Laubaner Straße / Äußere Bautzner Straße
- Laubaner Straße / Weißenberger Straße
- Laubaner Straße / Georgewitzer Straße
- Rumburger Straße / Äußere Zittauer Straße

Generell ist dabei festzustellen, dass derartige Umgestaltungsmaßnahmen in der Regel nur im Rahmen ohnehin anstehender Aus- und Umbaumaßnahmen in Frage kommen, dann jedoch vordringlich zu prüfen sind. Die Umsetzung ist daher an den meisten Knotenpunkten erst mittel- bis langfristig möglich. Eine kurzfristige Alternative bietet der Einsatz provisorischer Bordelemente zur Gestaltung des Kreisverkehrs, wenn die zur Verfügung stehenden Knoteninnenflächen wie z. B. am Knotenpunkt Laubaner Straße / Weißenberger Straße dies erlauben.

Um optimale Bedingungen für den Fußgängerverkehr zu gewährleisten (Verdeutlichung des Vorrangs der Fußgänger), ist bei der Gestaltung der Kreisverkehre entsprechend den Vorgaben der Richtlinie zur Anlage von Kreisverkehren sowie des ADAC-Praxisleitfadens Kreisverkehre jedoch in jedem Fall eine Markierung der Fußgängerfurten mittels Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“) zu empfehlen.

An Knotenpunkten mit einem Verkehrsaufkommen von bis zu 17.000 Kfz/24h und einer geringen Flächenverfügbarkeit können sog. Minikreisverkehre als Sonderlösung angewendet werden. Die Mittelinsel des Kreisverkehrs wird dabei durch Markierung bzw.

mittels Materialwechsel verdeutlicht, ist aber generell zur Gewährleistung der Schleppkurven des Schwerverkehrs vollständig überfahrbar. Bei einer entsprechenden Gestaltung lassen sich ähnliche Effekte in Hinblick auf Verkehrsablauf und -sicherheit erzielen wie bei regulären Kreisverkehren. Im Vergleich zur gleichrangigen Kreuzung ist allerdings die Verkehrsregelung sowie die Notwendigkeit zur Gewährung der Vorfahrt deutlich besser erkennbar. Derartige Kreisverkehrslösungen sollten an folgenden Knotenpunkten geprüft werden:

- Beethovenstraße / Herwigsdorfer Straße (siehe Abb. 28)
- Stadionweg / Karl-Liebknecht-Straße
- Weißenberger Landstraße / Lauchaer Straße im Ortsteil Kittlitz (siehe Abb. 29)



**Abb. 28:** Gestaltungsbsp. Minikreisverkehr Beethovenstr / Herwigsdorfer Str.



**Abb. 29:** Gestaltungsbsp. Minikreisverkehr Kittlitz

An allen drei Knotenpunkten ist auch das Thema Schulwegsicherheit von hoher Bedeutung. Die Umgestaltung zum Minikreisverkehr hätte hier mehrere positive Effekte. Zum einen reduzieren sich die teilweise weitläufigen Knotenpunktf lächen. Zum anderen würden in jeder Zufahrt Querungshilfen (Mittelinseln) und Fußgängerüberwege entstehen, die deutlich zur Verbesserung der Fußgängersicherheit beitragen würden. Zusätzlich ist mit einer deutlichen Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus insbesondere im Zuge der heutigen Hauptverkehrsrelationen zu rechnen.

### 6.3.5 Ortseingangsgestaltung

Im Übergangsbereich zwischen Außerortsabschnitten und angebauten, innerstädtischen Gebieten, ist in der Regel eine Verschleppung der außerorts zulässigen Geschwindigkeiten bis in die bebauten Bereiche herein zu beobachten. Daraus ergeben sich neben Lärmbelastungen auch erhebliche Sicherheitsprobleme, insbesondere in Bereiche, in denen zusätzlich Querungsbedarf besteht wie z. B. in der Weißenberger Straße in Höhe der Behindertenwerkstätten.

Mit Hilfe einer geschwindigkeitsdämpfenden Ortseingangsgestaltung z. B. mittels Mittelinsel ggf. zusätzlich als Querungshilfe wird einerseits dem Querungsbedarf Rechnung getragen und andererseits ein, den innerstädtischen Verhältnissen angepasstes Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h gesichert. Alternativ ist insbesondere für Straßenabschnitte mit geringen Verkehrsbelegungen (Zufahrten zu den Ortsteilen) auch die Anwendung von Fahrbahneinengungen möglich.

Insgesamt ist bei der Gestaltung der Ortseingangssituation darauf zu achten, dass durch eine entsprechende Begrünung der Inseln bzw. der Seitenbereiche die Erkennbarkeit verbessert und die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erhöht wird.

Existiert im unmittelbaren Ortseingangsbereich ein Knotenpunkt, so kann auch hier durch eine Gestaltung als Kreisverkehr eine geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangssituation geschaffen werden. Denkbar ist eine derartige Gestaltung z. B. im Zuge der B 6 im westlichen Ortseingangsbereich der Ortslage Wendisch-Paulsdorf.

### **6.3.6 Flächendecke Verkehrsberuhigung**

Generell sollten alle Wohngebiete, in denen Aufenthaltsfunktionen dominierend sind, in die flächendeckende Verkehrsberuhigung einbezogen werden. Auf Grundlage der Bestandsanalyse sollten daher in folgenden Stadtgebieten weitere Zonen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen eingerichtet werden:

- Bereich Hartmannstraße / An der Wiedemuth
- Bereich Pestalozzistraße / Äußere Bautzener Straße / Lessingstraße (nach Aufhebung des Einbahnstraßensystems)
- Bereich Zeppelinstraße / Dammstraße / Fichtestraße
- Bereich Jahnstraße / Blumenstraße / Brunnenstraße
- Bereich Äußere Zittauer Straße / Mühlenstraße (Fahrradstraße, siehe Kapitel 6.6)

Im Rahmen des Anordnungsverfahrens ist zu prüfen, welches Geschwindigkeitsniveau (Tempo-30-Zone, Tempo-20-Zone, Verkehrsberuhigter Bereich) im jeweiligen Einzelfall am besten geeignet ist, die Zielstellungen der Verkehrsberuhigung zu erreichen. Parallel sollte in jedem Fall eine verkehrsberuhigte Gestaltung der entsprechenden Straßennetzbereiche angestrebt werden (siehe 6.3.7).

### **6.3.7 Nebennetzgestaltung**

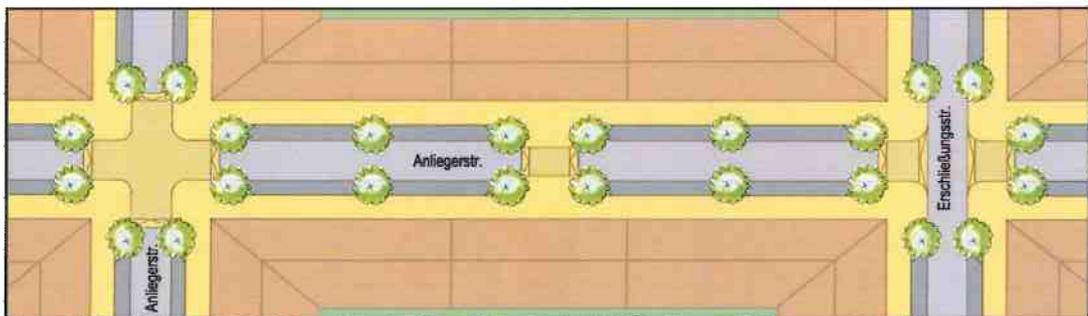
Nicht nur im Hauptstraßennetz, sondern auch im Nebenstraßennetz ist eine umfassende Gestaltung der Straßenräume erforderlich. Hier stehen die Funktionen Aufenthalt, Wohnen und Spielen deutlich im Vordergrund. Hauptzielstellung bildet daher die Unterstützung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten (Tempo-30 Zonen, Verkehrsberuhigte Berei-

che). Mit gestalterischen Mitteln soll damit die Einhaltung des angestrebten Niedriggeschwindigkeitsniveaus verbessert werden.



**Abb. 30:** Gehwegüberfahrten (Erkner, Eberswalde, Berlin)

Besonders wichtig ist dabei eine konsequente Abgrenzung des Nebennetzes gegenüber dem Hauptstraßennetz mittels Gehwegüberfahrten (siehe Abb. 30). Derartige Lösungen haben sich in verschiedenen Städten bewährt und sollten durchgängig zur Anwendung kommen, da sie wesentlich zur Erhöhung von Sicherheit und Komfort im Fußgängerverkehr beitragen können. Die Bevorrechtigung des Fußgängerverkehrs gegenüber abbiegenden Fahrzeugen wird durch die Gestaltung hervorgehoben. Es entsteht eine stetige Fußgängerführung ohne Niveauunterschiede und Bordkanten. Insbesondere, wenn parallel zum Fußgängerverkehr eine Radverkehrsführung auf Bordniveau erfolgt, sind wesentliche Effekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Reduzierung der typischen Konflikte mit ab- und einbiegenden Fahrzeugen zu erwarten.



**Abb. 31** schematisches Gestaltungsbeispiel für das Nebennetz

Die Gestaltung der Straßenräume innerhalb der Wohngebiete sollte in Abhängigkeit von der jeweiligen Straßenstruktur sowie der Lage und Funktion des Straßenabschnitts im Verkehrsnetz erfolgen. Auch hier ist der Einsatz verkehrsberuhigender Elemente zu empfehlen (siehe Abb. 31). An Knotenpunkten können dies z. B. Plateauaufpflasterungen sein, 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 Straßenab-

schnitten ohne Knotenpunkt sind zur kontinuierlichen Verdeutlichung des Niedriggeschwindigkeitsniveaus regelmäßig angehobene Querungsbereiche und Fahrbahneinengungen für den Fußgängerverkehr vorzusehen.

Parkstreifen sollten generell mittels Materialwechsel (Pflaster) von der Fahrbahn abgegrenzt werden. Einhergehen sollte damit gleichzeitig eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs durch die Integration von regelmäßigen und durchgehenden Baumpflanzungen in die Parkstreifen. Durch diese Maßnahmen ist neben einer Reduzierung der Verkehrsverstöße im ruhenden Verkehr auch eine stadtverträglichere, d. h. geschwindigkeitsdämpfende Veränderung des Straßenraumeindrucks möglich.

Im Rahmen von Neu-, Um- und Ausbauplanungen ist eine kontinuierliche Umsetzung derartiger gestalterischer Maßnahmen im Nebennetz zu empfehlen.

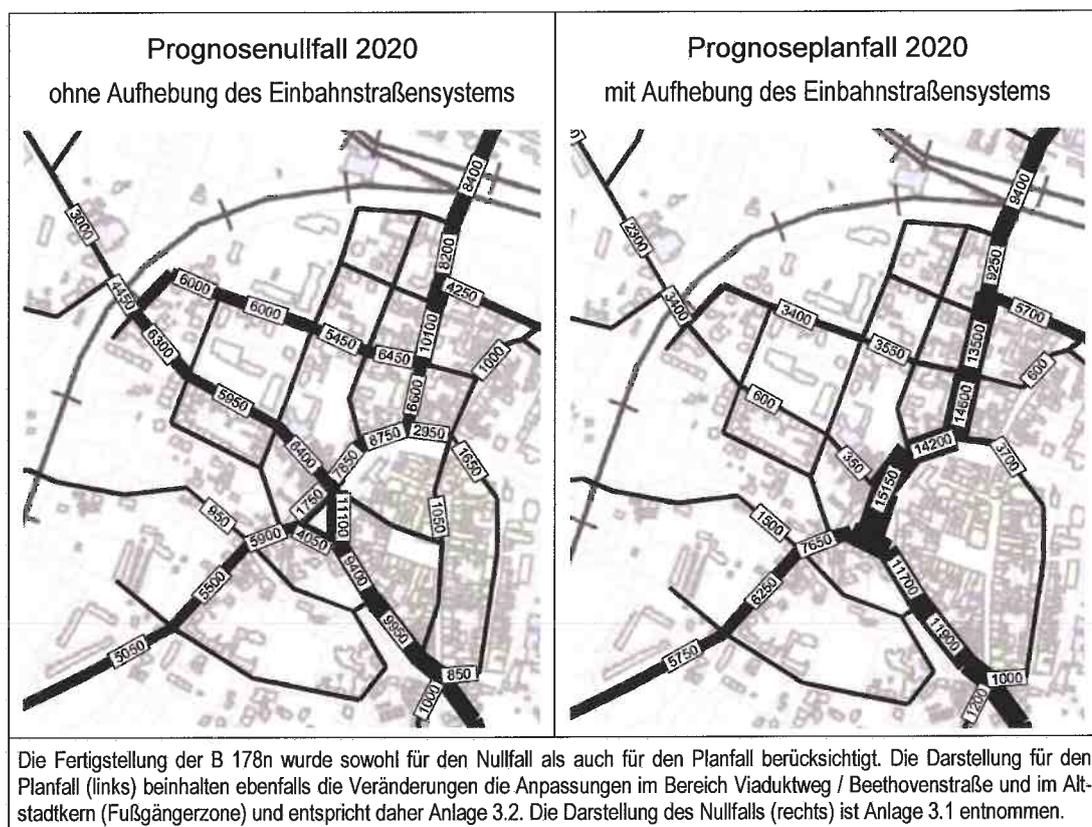
#### **6.4 Aufhebung des Einbahnsystem im Hauptverkehrsnetz**

Die im Verkehrsentwicklungsplanes 1995 entwickelte Strategie zur Aufhebung des Einbahnstraßensystems im Hauptstraßennetz der Stadt Löbau ist als zielführend einzuschätzen. Dies zeigen die im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Defizite und Konflikte sowie die Ergebnisse der aktuellen Verkehrsuntersuchung. Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes werden die bestehenden Konzeptansätze daher wieder aufgegriffen und unter Berücksichtigung aktueller Randbedingungen weiterentwickelt.

Die Hauptzielstellungen liegen dabei darin Umwege zu vermeiden, unnötige Verkehrsbelastungen zu reduzieren, die Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und attraktive und sichere Bedingungen für alle Verkehrsarten zu schaffen. Für das Hauptstraßennetz ergeben sich nach Abwägung verschiedener Varianten folgende Veränderungen:

- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung im Zuge der Poststraße und des Promenadenringes und Nutzung als Hauptverbindung für die Nord-Süd-Relation in beiden Fahrrichtungen.
- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung im Zuge der August-Bebel-Straße und Nutzung als Hauptstraßenverbindung zur Dehsaer Straße sowie zur westlichen Äußeren Bautzener Straße für beide Fahrrichtungen.
- Eingliederung der Äußeren Bautzener Straße zwischen August-Bebel-Straße und Neumarkt in das Nebenstraßennetz sowie Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (siehe Kapitel 6.4.2).
- Komplexe Umgestaltung des Neumarktes einschließlich Vernetzung der Hauptverkehrsrelationen mittels eines Kreisverkehrs (siehe Kapitel 6.4.3).

Im Ergebnis ist festzustellen, dass natürlich im Zuge der zukünftigen Hauptverkehrsachse Poststraße / Promenadenring das Verkehrsaufkommen ansteigen wird (siehe Abb. 32). Allerdings hält sich dieser Anstieg durch die parallel stattfindende Reduzierung von Umwegfahrten in Grenzen. In der August-Bebel-Straße ist durch die veränderten verkehrlichen Funktionen trotz Beidrichtungsverkehr mit einem leichten Rückgang des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass nur noch die Verkehre, die tatsächlich Quelle oder Ziel westlich des Stadtzentrums haben diesen Straßenzug nutzen. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass bereits mit Fertigstellung der B 178n (insbesondere Weiterführung in Richtung Süden) eine weitere Verkehrsbelastung erfolgt.



**Abb. 32:** Prognoseausschnitt - Innenstadtbereich

Weitere Vorteile ergeben sich vor allem in Bezug auf das Geschwindigkeitsniveau, da durch die Reduzierung auf jeweils eine Fahrspur pro Richtung und die Notwendigkeit der Beachtung des Gegenverkehrs die Freizügigkeit, wie sie derzeit für den Kfz-Verkehr existiert, deutlich reduziert wird. Zur weiteren Unterstützung dieser Effekte sowie unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen der Schulwegsicherung kommt der Gestaltung der Straßenräume hierbei eine wichtige Funktion zu. Entsprechende Anforderungen bzw. Gestaltungsideen werden im nachfolgenden Unterkapitel im Detail erläutert.

Im Zuge der Äußeren Bautzener Straße ist mit einem deutlichen Verkehrsrückgang zu rechnen, woraus sich wesentliche Potentiale für die Revitalisierung der angrenzenden Bausubstanz ergeben. Gleichzeitig kann der Straßenzug zukünftig als wichtige, sichere und attraktive Zugangsachse zum Stadtzentrum für den Fußgänger- und Radverkehr dienen. Hierzu ist durch verkehrsorganisatorische und gestalterische Maßnahmen sicherzustellen, dass die Verbindung für Schleichverkehre nicht attraktiv ist (siehe Kapitel 6.4.2).

#### 6.4.1 Querschnittsgestaltung

Ergänzend zu den verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (Aufhebung der Einbahnstraßenbeschilderung) ist die Querschnittsaufteilung und Straßenraumgestaltung im Zuge der Hauptverkehrsachsen an die neuen Gegebenheiten des Zweirichtungsverkehrs anzupassen. Hierbei sollten durchgehende Anlagen für den Radverkehr vorgesehen werden. Aufgrund der begrenzten räumlichen Gegebenheiten erscheint im Zuge der Poststraße, des Promenadenringes sowie der August-Bebel-Straße die Markierung von Schutzstreifen<sup>8</sup> am sinnvollsten.

Im Zuge der August-Bebel-Straße kann sowohl die Gewährleistung des Zweirichtungsverkehrs als auch die Einordnung der Schutzstreifen kurz- bis mittelfristig durch eine Veränderung der Markierung erfolgen (siehe Abb. 33 bzw. Anlage 3.3). Mittel- bis langfristig sind jedoch im Abschnitt zwischen Poststraße und Pestalozzistraße weiterführende Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung erforderlich, um den Nutzungsanforderungen insbesondere hinsichtlich der Schulwegsicherung gerecht zu werden. Hierbei sind zwei mögliche Gestaltungsvarianten denkbar (siehe Abb. 33 bzw. Anlage 3.3). Zum einen könnte der Fahrbahnquerschnitt von bisher ca. 9,00 m auf das tatsächlich erforderliche Maß von 7,00 m reduziert werden (Variante 1), so dass die Seitenbereiche verbreitert und die Querungsbreiten verringert werden können. Zusätzlich wäre eine beidseitige Begrünung mittels übergehbarer Baumscheiben denkbar. Zum anderen könnten die Flächenreserven für die Einordnung eines 2,00 m breiten Mittelstreifens genutzt werden (Variante 2), welcher als linienhafte Querunginsel vorteilhaft für den Fußgänger- bzw. Schülerverkehr wäre. Am bestehenden Bordverlauf sind hierbei keine wesentlichen Änderungen erforderlich.

Unter Nutzung dieser Gestaltungsideen ist im Rahmen von vertiefenden Gestaltungskonzepten bzw. Straßenausbauplanungen abzuwägen mit welcher Variante am effektivsten die Zielstellungen zur Verbesserung von Aufenthaltsqualität, Steigerung der Verkehrssicherheit etc. erreicht werden können.

<sup>8</sup> Die Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn und dürfen entsprechend vom Kfz-Verkehr überfahren werden. Der Bedarf einer Nutzung durch den MIV besteht jedoch nur im Ausnahmefall z. B. beim Begegnungsfall Lkw - Lkw bzw. je nach Gesamtfahrbahnbreite Pkw - Lkw.

### 6.4.2 Neuordnung des Nebenstraßennetzes

Zur Vermeidung unnötiger Schleichverkehre im Nebenstraßennetz und insbesondere im Zuge der Äußeren Bautzener Straße zwischen August-Bebel-Straße und Neumarkt sind ergänzende verkehrsorganisatorische und gestalterische Maßnahmen erforderlich. Hierbei ist u. a. auch zu berücksichtigen, dass die Bedienung der Pestalozzistraße durch Schulbusverkehre auch weiterhin möglich sein muss.

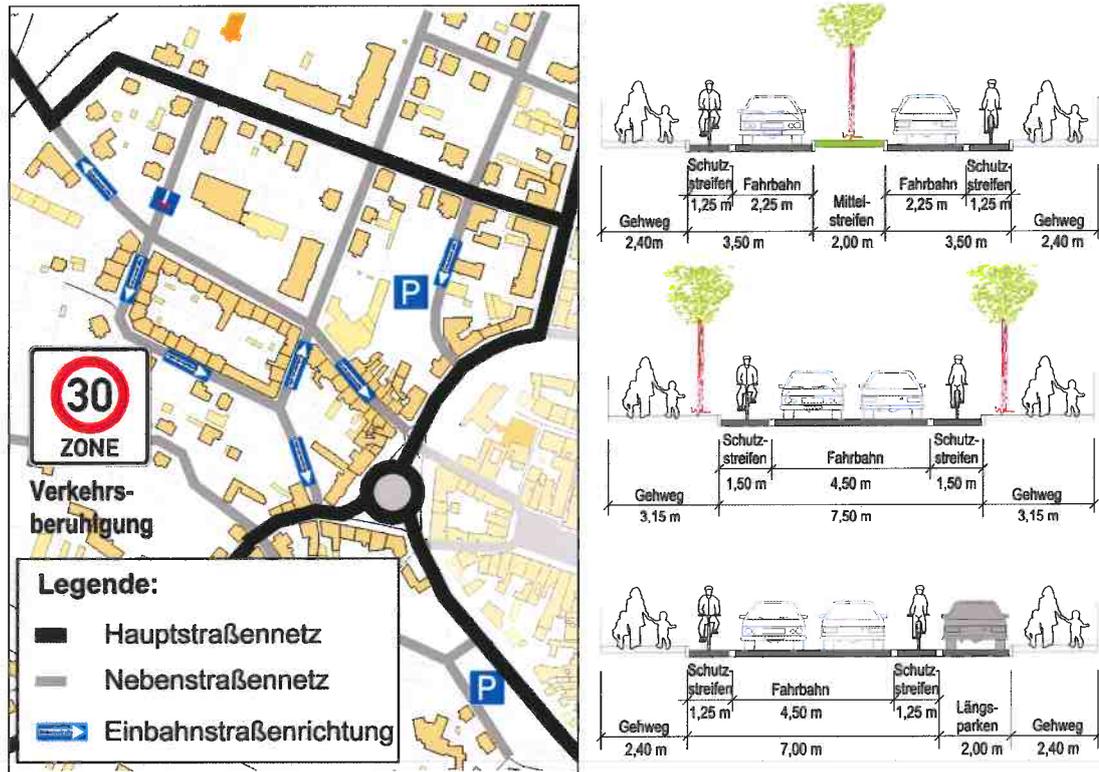


Abb. 33: Verkehrsorganisation Innenstadt / Varianten A.-Bebel-Str. (siehe Anlage 3.3)

Zur Vermeidung von Schleichverkehren ist des Weiteren eine durchgängige Nutzung der Äußeren Bautzener Straße grundsätzlich zu verhindern. Eine durchgehende Befahrbarkeit sollte aus keiner Richtung möglich sein. Dies wird über gegenläufige Einbahnstraßen erreicht (siehe Abb. 33). Aus Richtung Westen kommend, sollte in jedem Fall eine direkte Zufahrt zur Äußeren Bautzener Straße unterbunden werden, um die Hauptverkehrsrelation über die August-Bebel-Straße klar zu verdeutlichen. Entsprechend ergibt sich zwischen Goethestraße und Augst-Bebel-Straße eine Ausrichtung der Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen.

Im Abschnitt der Äußeren Bautzener Straße zwischen Pestalozzistraße und Neumarkt sollte die bestehende Einbahnstraßenrichtung beibehalten werden, um die Busanbindung des Schulstandortes auch weiterhin zu gewährleisten. Die Hauptzufahrt zum Wohngebiet Lessingstraße / Goethestraße erfolgt daher über die Pestalozzistraße, deren Einbahnstraßenregelung sowie die Zufahrtbeschränkung für Fahrzeuge aller Art

aus Richtung Norden ist hierzu aufzuheben. Der Zwischenabschnitt der Bautzener Straße zwischen Goethestraße und Pestalozzistraße kann in beiden Fahrtrichtungen genutzt werden.

Um eine durchgehende Fahrbeziehung zwischen Neusalzaer Straße / Neumarkt und der in Richtung Westen weiterführenden Äußeren Bautzener Straße zu vermeiden, sollte die Einbahnstraßenrichtung in der Pestalozzistraße zwischen Neusalzaer Straße und Lessingsstraße umgekehrt werden. Im Abschnitt zwischen Lessingstraße und Äußerer Bautzener Straße wird die bestehende Einbahnstraßenrichtung jedoch beibehalten werden. Parallel müsste die Einbahnstraßenrichtung der Lessingstraße ebenfalls umgekehrt werden.

Als einzige potentielle Schleichverkehrsrelation verbleibt die Verbindung von der Einmündung Pestalozzistraße / August-Bebel-Straße zur Neusalzaer Straße bzw. zum Neumarkt. Generell sollte daher parallel zur Beschilderung der Einbahnstraße eine flächenhafte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 bzw. 20 km/h vorgesehen werden, welche mittel- bis langfristig durch entsprechende gestalterische Maßnahmen untersetzt werden sollte (siehe Kapitel 6.3.5). Parallel ist am Knotenpunkt Poststraße / August-Bebel-Straße dafür Sorge zu tragen, dass ein guter Abfluss der Rechtsabbieger möglich ist. Denn lediglich bei Rückstauerscheinung am Knotenpunkt besteht überhaupt die Gefahr, dass die entsprechende Schleichverkehrsrelation genutzt wird. Sollten diese Maßnahmen nicht ausreichen, ist über eine Einschränkung der Zufahrtberechtigungen für die Pestalozzistraße nachzudenken.

Im Vergleich mit anderen denkbaren Varianten zur Strukturierung des Einbahnstraßensystems bzw. für die Zuordnung der Fahrtrichtungen sind für die in Abb. 33 dargestellte Vorzugsvariante die geringsten Konflikte zu erwarten. Bei anderen Varianten ergeben sich teilweise direkte Durchfahrtmöglichkeiten zwischen Neusalzaer Straße bzw. Neumarkt und der Äußeren Bautzener Straße. Alternativ ergibt sich eine schlechte Erkennbarkeit der Hauptstraßenführung, z. B. wenn aus Richtung Westen kommend eine direkte Zufahrtmöglichkeit zur Äußeren Bautzener Straße verbleibt. Im Ergebnis der Abwägung ist planerisch eine Verkehrsorganisation entsprechend Abb. 33 zu empfehlen.

Zur Gewährleistung einer kleinteiligen Vernetzung im Radverkehr (direkte Anbindung Innenstadt) und unter Berücksichtigung der geringen Kfz-Verkehrsmengen sollten innerhalb des Wohngebietes Goethestraße / Lessingstraße alle Einbahnstraßen zur Nutzung für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung freigegeben werden.

#### **6.4.3 Umgestaltung des Neumarktes**

Die bereits im Verkehrsentwicklungsplan 1995 enthaltende Umgestaltung des Knotenpunktes Neumarkt zu einem Kreisverkehrsplatz ist im Sinne der Vereinfachung der Verkehrsregelung, zur Harmonisierung des Verkehrsablaufes und zur Reduzierung von

Konfliktpotentialen generell als optimale Lösung anzusehen. Hinsichtlich der speziellen konzeptionellen und gestalterischen Aspekte der Umgestaltung wurde im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes eine Überprüfung bzw. Weiterentwicklung der bestehenden Konzepte vorgenommen. Hierbei wurden insbesondere auch die im Auftrage des Straßenbauamts erstellten Vorplanungen für die Umgestaltung des Straßenzuges Neumarkt / Promenadenring / Poststraße betrachtet.

Aufgrund der unmittelbaren Lage am Zentrumsrand sowie der verkehrlichen Bedeutung des Hauptstraßenzuges einschließlich Neumarkt sind verschiedene sich überlagernde Nutzungsanforderungen zu beachten. Die wesentlichen Randbedingungen für die Gestaltung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der stadtbildprägende, historische Grünzug entlang des Promenadenringes sollte erhalten bzw. revitalisiert und entlang der Ostseite des Neumarkts möglichst weitergeführt werden.
- Sowohl im Platzbereich als auch in den angrenzenden Abschnitten des Promenadenringes sowie der Poststraße ist größtenteils wertvolle historische Bebauung teilweise mit Geschäftsnutzungen zu berücksichtigen.
- Trotz Verkehrsentslastung durch die B 178n hat der Straßenzug Teichpromenade / Neumarkt / Promenadenring / Poststraße auch zukünftig wichtige Funktionen im Kfz-, aber auch für den Fußgänger- und Fahrradverkehr zu erfüllen.
- Aufgrund der Lage am Innenstadtrand existieren vielfältige Querungsbeziehungen und Nutzungsanforderungen im Fußgängerverkehr. Diese werden durch die unmittelbare Nähe zu den Schulstandorten in der Pestalozzistraße weiter verstärkt. Eine wesentliche Fußgängerbeziehung besteht daher zwischen Äußerer und Innerer Bautzener Straße.
- Die aktuelle Insellage der Neumarktflächen (Parkplatz) ist insbesondere bei Veranstaltungen aktuell nicht optimal. Es besteht keine barrierefreie Verknüpfung zum Altmarkt.
- Für den Regionalbusverkehr könnte der Neumarkt den zentralen Verknüpfungspunkt für die Erreichbarkeit der Löbauer Altstadt bilden. Aktuell wird diese Rolle nur teilweise ausgefüllt.
- Für alle Verkehrsteilnehmer sind sichere und attraktive Verkehrsanlagen erforderlich, da der Straßenzug verkehrsträgerübergreifend wichtige Funktionen erfüllt.
- Die Aufenthalts- und Stadtqualität am Neumarkt ist von wesentlicher Bedeutung für die Attraktivität der angrenzenden Altstadt.

Insgesamt wird deutlich, dass vielfältige verkehrliche, städtebauliche, grünordnerische und gesundheitliche Qualitätsaspekte bei der Umgestaltung des Neumarktes zu berücksichtigen sind.

Auf Grundlage dieser Rahmenbedingungen wurden verschiedene Umgestaltungsvarianten für den Neumarkt sowie für die Poststraße erarbeitet. Das Ergebnis der Variantenbetrachtung wird nachfolgend kurz zusammengefasst.

### **Neumarkt**

Von den verschiedenen Varianten zur Gestaltung des Neumarktes wurden zwei näher untersucht bzw. miteinander verglichen.

Bei **Variante A1** wurde der Kreisverkehrsplatz im Bereich des heutigen Hauptknotenpunktes am Schnittpunkt der Äußeren und Inneren Bautzener Straße mit dem Promenadenring eingeordnet (siehe Anlage 3.4). Dieser Standort war bereits Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes 1995. Im Vergleich zu den vorliegenden Planungen wurde der Kreisverkehrradius im Sinne der städtebaulichen Einordnung, der Verbesserung der Fußgängerbeziehungen, der Möglichkeiten zur Revitalisierung des Grünzuges und der Verringerung der Bau- bzw. Unterhaltskosten reduziert. Für die Aufteilung des Platzraumes ergeben sich bei Variante A1 im Vergleich zum Bestand nur geringe Änderungen. Der Parkplatz bleibt in seiner heutigen Form erhalten. Lediglich die Quer-Verbindung auf der Südseite des Platzes wird nicht mehr benötigt.

Im Gegensatz dazu erfolgt bei **Variante D** eine vollständige Neustrukturierung des städtischen Platzraumes (siehe Anlage 3.5). Der Kreisverkehr wird hier im südwestlichen Teil des Neumarktes im Bereich der einmündenden Neusalzaer Straße eingeordnet. Die nutzbaren Platzflächen liegen somit nicht mehr als Insel zwischen den Hauptverkehrsarmen sondern sind mit den östlichen Seitenbereichen sowie mit der angrenzenden Altstadt einschließlich Altmarkt direkt verknüpft.

Beim Vergleich der beiden Varianten (siehe Tab. 3) wird deutlich, dass für den Verkehrsablauf im Kfz-Verkehr keine wesentlichen Unterschiede bestehen. Es werden jeweils sichere und qualitativ hochwertige Voraussetzungen für die Aufhebung des Einbahnstraßensystems geschaffen.

Unterschiede ergeben sich vorrangig hinsichtlich der städtebaulichen und grünordnerischen Gestaltungsmöglichkeiten. Durch die veränderte Platzstruktur ist bei Variante D die Revitalisierung des historischen Grünzuges deutlich umfangreicher möglich als bei Variante A1. Hinzu kommen die optimalen Verknüpfungsmöglichkeiten des Platzbereiches mit der angrenzenden Altstadt insbesondere dem Altmarkt. Die historische Platzaufteilung des Neumarktes – großflächiger Bordloser Platz – wird von keiner der beiden Gestaltungsvarianten aufgegriffen, da diese den heutigen verkehrlichen Anforderungen nicht mehr gerecht werden würde.

	<p><b>Variante A1</b></p>	<p><b>Variante D</b></p>
<b>Beschreibung</b>	Einordnung des Kreisverkehrs im Bereich der Einmündung Äußere Bautzener Str.	Einordnung des Kreisverkehrs im südwestlichen Teil des Neumarktes
<b>Kfz-Verkehr</b>	+++ Verbesserung des Verkehrsflusses, Möglichkeit zur Aufhebung des Einbahnstraßensystems	+++ Verbesserung des Verkehrsflusses, Möglichkeit zur Aufhebung des Einbahnstraßensystems
<b>Fußgänger</b>	++ günstige Gehwegverbindung zwischen Äußerer Bautzener Straße (Schulstandorte) und Stadtzentrum	+++ optimale Gehwegverbindung zwischen Äußerer Bautzener Straße (Schulstandorte) und Stadtzentrum
<b>ÖPNV</b>	0 weiterhin zwei getrennte Haltestellen (Ri. Neusalzaer Straße & Ri. Rundteil) erforderlich	++ gemeinsame, zentrale Haltestelle möglich (Umsteigen, Nutzungsqualität, geringer Flächenverbrauch)
<b>Parken</b>	0 ähnliches Flächenangebot wie Bestand	0 ähnliches Flächenangebot wie Bestand
<b>Nutzung des Platzbereiches</b>	- Reduzierung der Platzfläche durch die Verbreiterung der Seitenräume	+ Vergrößerung der zusammenhängenden Platzfläche
<b>städtebauliche Wirkung</b>	+ Trennung von den südlichen und nördlichen Randbereichen (Insellage) und damit von der Altstadt (Altmarkt), Verbesserung nur an Ostflanke	+++ Platz wird in Richtung Altstadt (Altmarkt) geöffnet, positive städtebauliche Effekte und bessere Verknüpfung mit dem Altstadtbereich
<b>Begrünung, historische Aspekte</b>	- Vervollständigen des historischen Promenadenringes (Allee) nur eingeschränkt möglich	+++ Weiterführung und Ergänzung des Grünzuges Promenadenring möglich, vollständige Neustrukturierung des städtischen Platzraumes

Tab. 3: Variantenvergleich zur Umgestaltung des Neumarktes

Die Nutzung des Neumarktes durch den ruhenden Verkehr bleibt in beiden Varianten gewährleistet. Die Zahl potentieller Stellplätze ist jeweils in etwa vergleichbar mit dem Bestand. Weitere Vorteile für Variante D bestehen für den Fußgängerverkehr. Zum ei-

nen wird durch den Wegfall der Insellage der Stellplätze deren Zugänglichkeit verbessert. Zum anderen ist eine deutlich direktere Führung der wichtigen Fußgängerachse zwischen Äußerer und Innerer Bautzener Straße möglich. Die ÖPNV-Anbindung ist bei Variante D ebenfalls günstiger, da eine zentrale Haltestelle für alle am Neumarkt verkehrende Buslinien eingerichtet werden kann. Bei Variante A1 entstehen hingegen getrennte Haltestellen für die Linien Richtung Neusalzaer Straße und Richtung Rundteil, was wiederum zu einer erhöhten Flächeninanspruchnahme führt.

In Summe ist festzustellen, dass die Vorteile von Variante D klar überwiegen, so dass diese im Rahmen der Umsetzung weiterverfolgt werden sollte.

### **Promenadenring / Poststraße**

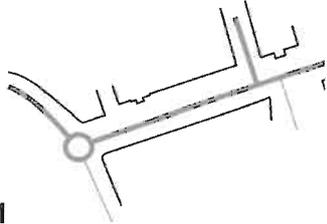
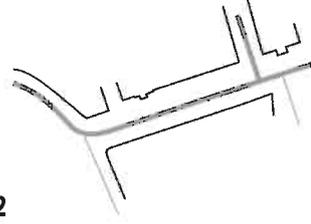
Auch am Knotenpunkt Promenadenring / Poststraße sind mit der Aufhebung des Einbahnstraßensystems Veränderung zur Gewährleistung des Zweirichtungsverkehrs erforderlich. Zudem ist hier die Anbindung der Altstadt sowie des Nicolaiplatzes und der Bahnhofstraße zu berücksichtigen. Hier kommen prinzipiell 2 Varianten in Frage.

Bei **Variante 1** wird der Verkehr über einen Kreisverkehr abgewickelt. Aufgrund der räumlich beengten Situation kommt hier ein Minikreisverkehr zum Einsatz. Diese Variante entspricht der aktuellen Vorplanung für den Straßenzug. Trotz der Flächenminimierung (Minikreisverkehr) ergeben sich Eingriffe in die Seitenbereiche. Der historische und stadtbildprägende Grünzug im Verlauf des Promenadenringes wird dauerhaft unterbrochen.

Bei **Variante 2** wird der Knotenpunkt als Vorfahrtskreuzung betrieben, wobei die Altstadtanbindung als untergeordnete Einmündung in die abknickende Hauptstraße Promenadenring / Poststraße eingebunden wird (siehe Anlage 3.6). Wesentlich ist, dass Eingriffe in den historischen Grünzug vermieden werden können. Aus Richtung Norden kommend wird eine Linksabbiegespur geschaffen, um die Zufahrt zum Stadtzentrum zu gewährleisten. Dies sollte in der Poststraße in eine langgestreckte Mittelinsel überführt werden. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit wird auch zukünftig eine Ausfahrt vom Nicolaiplatz in Richtung Neumarkt nicht möglich sein. Für diese Fahrbeziehung ist weiterhin eine Blockumfahrung über die Hartmannstraße oder ein Verlassen der Altstadt am Wettiner Platz oder Theaterplatz erforderlich.

Beim Vergleich der Varianten (siehe Tab. 3) wird deutlich, dass den leichten verkehrlichen Einschränkungen bei Variante 2 deutliche städtebauliche, grünordnerische und denkmalpflegerische Probleme bei Variante 1 gegenüberstehen. Die Gestaltung von Variante 2 orientiert sich klar an den zu erwartenden Hauptverkehrsströmen am Knotenpunkt Promenadenring / Poststraße. Bei Variante 1 ergibt sich eine Gleichberechtigung der drei Knotenpunktarme, welche der Zufahrt zum Nicolaiplatz eine unangemessen hohe Bedeutung gibt. Im Ergebnis sind erhöhte Konfliktpotentiale, Missverständ-

nisse für auswärtige Verkehrsteilnehmer und ein regelmäßiges Überfahren der Mittelinsel zu erwarten. Speziell vom Neumarkt kommend in Richtung Poststraße ergeben sich unnötige Behinderungen in der Hauptverkehrsrelation.

	 Variante 1	 Variante 2
<b>Beschreibung</b>	Einordnung eine Minikreisverkehrs	abknickende Vorfahrtstraße
<b>Kfz-Verkehr (Hauptverkehr)</b>	- Erkennbarkeit der Hauptverkehrsbeziehung wird eingeschränkt, Qualitätseinbußen für Linksabbieger aus Richtung Neumarkt	++ klare Verdeutlichung der Hauptstraßenrelation Promenadenring / Poststraße
<b>Altstadtanbindung</b>	+++ uneingeschränkter Zu- und Abfluss in Richtung Nicolaiplatz als gleichberechtigter Knotenpunktarm	+ Zufahrt zur Altstadt aus beiden Fahrrichtungen, Verlassen der Altstadt nur in Richtung Poststraße möglich (Umweg über die Hartmannstraße)
<b>Begrünung, historische Aspekte</b>	- - - Unterbrechung des historischen und stadtbildprägenden Grünzuges im Verlauf des Promenadenringes	0 keine Eingriffe in die Seitenbereiche
<b>städtebauliche Wirkung</b>	- - Neuordnung der Flächen im Kreuzungsbereich, zusätzliche Flächeninanspruchnahme MIV	0 keine wesentlichen Veränderungen im Vergleich zum Bestand
<b>ÖPNV</b>	- regelmäßiges Überfahren der Mittelinsel erforderlich (Linksabbieger)	0 keine fahrdynamischen Einschränkungen in der Hauptrelation
<b>Fußgänger</b>	+++ Querungshilfen in allen Kreisverkehrszufahrten unmittelbar am Knotenpunkt	+ Verbesserung der Querungsbedingungen (Gehwegüberfahrt Altstadtzufahrt, zusätzliche Querungshilfen)

Tab. 4: Variantenvergleich zur Umgestaltung im Bereich Promenadenring / Poststraße

In Summe wird deshalb am Knotenpunkt Promenadenring / Poststraße eine Umgestaltung entsprechend Variante 2 empfohlen.

Parallel zur Umgestaltung am Knotenpunkt sollten im Zuge der Poststraße die historisch einmal vorhanden gewesenen Baumachsen im Sinne der Straßenraumgestaltung möglichst reaktiviert werden. Auf der Südseite ist aufgrund des Leitungsbestandes aktuell eine Baumpflanzung nur durch den Einsatz von Pflanzkübeln bzw. Hochbeeten möglich.

## 6.5 Verkehrsberuhigung im Altstadtkernbereich

Im Rahmen der Bestandsanalyse hat sich gezeigt, dass verschiedene Probleme und Konflikte im Altstadtkernbereich existieren, die vorrangig auf den ruhenden Verkehr sowie die Nutzung zentraler Versorgungs- und Dienstleistungsbereiche durch den Kfz-Verkehr zurückzuführen sind. Daher sind im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes verschiedene Varianten zur Optimierung der Verkehrsorganisation im Altstadtkernbereich untersucht worden, um festzustellen wie folgende Zielstellungen am besten umgesetzt werden können:

- Verbesserung der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Reduzierung von Konflikten durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr
- weitere Verkehrsberuhigung der Altstadt, Reduzierung von Gefährdungspotentialen für den Fußgänger- und Radverkehr
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Altstadt
- Stärkung des Handels und Aufwertung des Stadtbildes

### 6.5.1 Varianten zur Verkehrsorganisation

Insgesamt wurden 3 Grundvarianten zur Verkehrsorganisation untersucht, welche in Abb. 34 als Übersicht sowie in Anlage 3.7 detailliert dargestellt sind und nachfolgend im Einzelnen beschrieben werden.

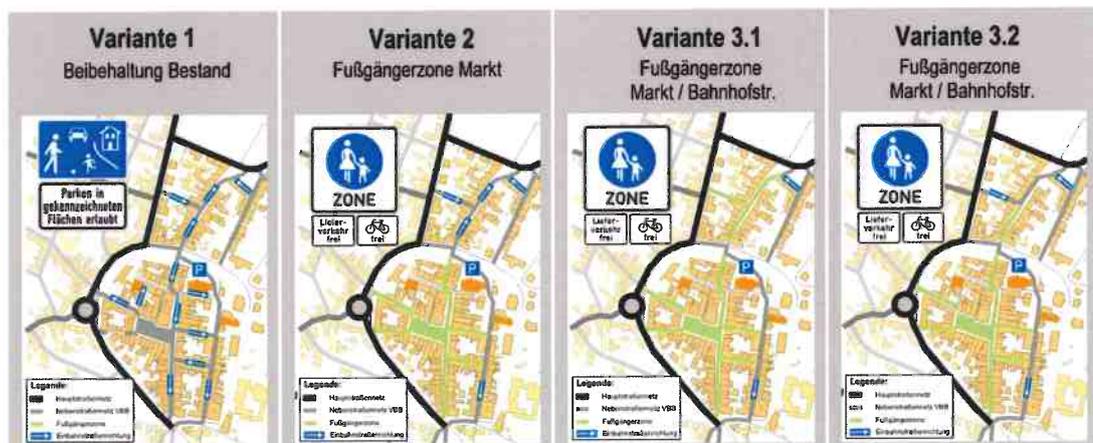


Abb. 34: Verkehrsorganisation Altstadt - Planungsvarianten

Bei **Variante 1** wird die bestehende Verkehrsregelung als Verkehrsberuhigter Bereich in der Altstadt beibehalten. Damit wird eine maximale Kfz-Erreichbarkeit gewährleistet. Parallel bleibt die Anzahl der Stellplätze im Altstadtgebiet vollständig erhalten. Um die Probleme im ruhenden Verkehr zu reduzieren, sollte durch ein entsprechendes Zusatzschild in der Zufahrt zum Verkehrsberuhigten Bereich nochmals darauf hingewiesen werden, dass das Parken ausschließlich in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist. Zusätzlich wäre eine deutliche Ausweitung der Kontrollen im ruhenden Verkehr notwendig, um sicherzustellen, dass nur die Flächen zum Parken genutzt werden, die auch tatsächlich dafür vorgesehen sind.

Können die notwendigen dichten Kontrollintervalle nicht gewährleistet werden, ist davon auszugehen, dass keine wesentliche Verbesserung der aktuellen Situation im Innenstadtbereich eintreten wird. Es wird weiterhin zu deutlichen Einschränkungen der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität kommen. Selbst bei einer konsequenten Beachtung der Parkregelungen ergeben sich gewisse Einschränkungen in den zentralen Aufenthalts- und Versorgungsbereichen durch den Kfz-Verkehr, die allerdings niedriger als im Bestand sind.

Als Alternative ist in **Variante 2** die Einrichtung einer Fußgängerzone für den Altmarkt einschließlich der angrenzenden Straßenabschnitte (Innere Zittauer, Innere Bautzener Straße etc. siehe Anlage 3.7) vorgesehen. Für die Bahnhofstraße zwischen Promenadenring und Wettiner Platz sowie für die Zufahrt zum Nicolaiplatz ergeben sich keine Änderungen. Auf dem Altmarkt und im Zuge der Inneren Zittauer Straße würden bei einer Beschilderung als Fußgängerzone 25 Stellplätze und damit auch der Parksuch- und Durchgangsverkehr wegfallen, was zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthalts- und Innenstadtqualität führen würde.

Zur Gewährleistung der Anlieferung der Geschäfte sind entsprechende Lieferzeiten bzw. Lieferkorridore einschließlich zulässiger Fahrtrichtungen zu definieren. Mittel- bis langfristig könnte auch eine zentrale Belieferung per City-Logistik<sup>9</sup> eine effektive Alternative bieten, die eine durchgängige Belieferung ohne eingeschränkte Lieferzeiten gewährleisten könnte. Für den Radverkehr sollte eine generelle Zufahrtberechtigung für die Fußgängerzone erfolgen.

In **Variante 3** ist neben der Fußgängerzone im Bereich des Altmarktes auch eine zweite Fußgängerzone für die Bahnhofstraße vorgesehen. Hierbei sind zwei Untervarianten denkbar. Während bei **Variante 3.1** lediglich der Wettiner Platz und die Zufahrt zum

<sup>9</sup> Unter dem Begriff City-Logistik ist eine Bündelung des städtischen Güterverkehrs zu verstehen. Für die verschiedenen Waren wird ein zentraler Empfangsort außerhalb oder am Rande des Stadtzentrums geschaffen. Die Belieferung der Geschäfte erfolgt dann vorrangig durch den City-Logistik-Anbieter. Wesentliche Vorteile dabei sind, dass am zentralen Empfangsort eine durchgehende Anlieferung ohne Einschränkungen (Lieferzeiten, Anwesenheit von Mitarbeitern in den Geschäften etc.) möglich ist und dass sich die Zahl der Zufahrtberechtigten der Fußgängerzone deutlich reduziert. Weiterhin kann die Möglichkeit der Zufahrt für den City-Logistik-Anbieter flexibler gestaltet werden.

Nicolaiplatz aus der Fußgängerzone ausgenommen sind, beschränkt sich die Fußgängerzone in **Variante 3.2** auf den Abschnitt der Bahnhofstraße zwischen Promenadenring und Gartenstraße. Die Gartenstraße selbst sowie der Verbindungsabschnitt zum Bahnhof verbleiben bei dieser Variante als Verkehrsberuhigter Bereich. Bei beiden Varianten wird die Fußwegverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt deutlich aufgewertet, wobei natürlich bei Variante 3.1 die mit Abstand größten Effekte hinsichtlich der Steigerung der Aufenthaltsqualität zu verzeichnen sind. Allerdings müsste hierbei auch auf die Stellplätze in der Gartenstraße verzichtet werden, wodurch sich in Summe ein Verlust von 51 Stellplätzen ergibt. Bei Variante 3.2 würden hingegen lediglich 36 Stellplätze zukünftig nicht mehr zur Verfügung stehen.

### 6.5.2 Variantenvergleich

Die wesentlichen Vor- und Nachteile der Varianten werden in Tab. 5 tabellarisch zusammengefasst.

Kriterium	Variante 1 Beibehaltung Bestand	Variante 2 Fußgängerzone Markt	Variante 3.1 Fußgängerzone Markt / Bahnhofstr.	Variante 3.2 Fußgängerzone Markt / Bahnhofstr.
Aufenthalt	keine Verbesserung	deutliche Aufwertung	maximale Aufwertung	deutliche Aufwertung
Parken	keine Veränderungen	Wegfall von 25 Stellplätzen	Wegfall von 51 Stellplätzen	Wegfall von 36 Stellplätzen
Parksuchverkehre	keine Verbesserung	deutliche Reduzierung	maximale Reduzierung	deutliche Reduzierung
illegales Parken	keine Verbesserung	deutliche Verbesserung	maximale Verbesserung	deutliche Verbesserung
Erreichbarkeit MIV	keine Veränderungen	weniger direkt jedoch über Parkplätze am Altstadtrand gewährleistet (2-5 min entfernt)		
Erreichbarkeit ÖPNV	keine Innenstadt- durchfahrt mögl.	ggf. Innenstadt- durchfahrt mögl.	Innenstadtdurch- fahrt mögl.	ggf. Innenstadt- durchfahrt mögl..
Erreichbarkeit Lieferverkehr	keine Veränderungen	innerhalb zu definierender Lieferzeiten		
Geschäftsauslagen	keine Verbesserung	deutliche Aufwertung	maximale Aufwertung	deutliche Aufwertung
Flanieren und Kommunizieren	keine Verbesserung	deutliche Aufwertung	maximale Aufwertung	deutliche Aufwertung

**Tab. 5:** Verkehrsorganisation Altstadt - Variantenvergleich

Im Ergebnis wird deutlich, dass bei den Varianten 2 und 3 wesentliche Vorteile gegenüber Variante 1 hinsichtlich der Verbesserung der Innenstadtqualität und der Aufwertung der Altstadt als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort bestehen. Bei Variante 1 sind nur geringe Verbesserungen möglich, die zusätzlich daran gebunden sind, dass eine konsequente Kontrolle im ruhenden Verkehr gewährleistet werden kann. Bei

den Varianten 2 und 3 entsteht hingegen durch die Zufahrtbeschränkungen für den jeweiligen Fußgängerbereich eine klare Verkehrsregelung, die zu deutlich geringeren Verstößen im ruhenden Verkehr führen wird.

Die entstehenden Einschränkungen für die Erreichbarkeit des Stadtkernbereiches für den Kfz-Verkehr sind dabei relativ gering, da durch die rings um das Stadtzentrum existierenden Großparkplätze in einer kurzen Gehwegentfernung zwischen 2 und 5 Minuten eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen (siehe Bestandsauslastung in Kapitel 3.4.3) zur Verfügung steht. Demgegenüber steht eine Aufhebung der Parkmöglichkeiten innerhalb der zentralen Kernbereiche, die bei den Varianten 2, 3.1 und 3.2 unterschiedlich stark ausfällt, jedoch keine zu harten Einschränkungen nach sich ziehen. Im Gegenteil, es ergeben sich positive Effekte hinsichtlich der Vermeidung von unnötigen Parksuchverkehren sowie der Verhinderung des illegalen Abstellens von Fahrzeugen auf nicht dafür vorgesehen Flächen. Die frei werdenden Flächen verbessern zum einen die Freizügigkeit des Fußgängerverkehrs und bieten zum anderen weitere Möglichkeiten zur Ausdehnung von Geschäftsauslagen und der Ausweitung außergastronomischer Angebote. Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist, dass anders als bei Variante 1 für die Varianten 2 und 3 die Möglichkeiten einer direkten Innenstadtanbindung durch den Stadtbusverkehr im Zuge der Inneren Zittauer Straße sowie der Bahnhofstraße deutlich verbessert werden.

In Summe ist festzustellen, dass die Einrichtung einer Fußgängerzone in jedem Fall deutliche Impulse für die weitere Altstadtentwicklung bietet. Hinsichtlich deren Ausdehnung zeigt sich, dass eine möglichst umfassende und durchgängige Beruhigung der zentralen Versorgungs- und Dienstleistungsachse die größten Effekte zur Verbesserung der Aufenthalts-, Wohn- und Innenstadtqualität hat und zusätzlich auch für Besucher und Touristen aus Richtung Bahnhof kommend die Empfangssituation deutlich aufgewertet wird. Jedoch sind hier relativ viele Stellplätze zukünftig nicht mehr nutzbar, so dass Variante 3.2 einen guten Kompromiss bieten kann und entsprechend planerisch zu empfehlen ist. Insgesamt von höchster Bedeutung ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Altmarktes - Variante 2, welche vordergründig umgesetzt werden sollte.

### **6.5.3 Gestaltung innerstädtischer Platzbereiche**

Bei der Betrachtung wichtiger innerstädtischer Plätze in der Stadt Löbau zeigt sich, dass diese häufig sehr stark durch den ruhenden Verkehr dominiert sind und teilweise eine gestalterische Grundordnung fehlt. Es ergeben sich daraus zum einen Einschränkungen für die Nutzbarkeit der Platzbereiche durch Fußgänger und zum anderen auch städtebauliche Defizite durch zu dicht an die Bebauung heranreichende Kfz-Verkehrsnutzungen sowie eine fehlende Erlebbarkeit des städtischen Platzraumes.

Hinzu kommen z. B. am Neumarkt bzw. Theaterplatz weitere Konflikte durch den fließenden Verkehr. Nachfolgend werden ergänzend zu den Aussagen für den Neumarkt

in Kapitel 6.4.3 auch für den Nicolai- und Theaterplatz verschiedene mögliche Umgestaltungsvarianten dargestellt und erläutert.

### **Nicolaiplatz**

Der *Nicolaiplatz* ist im Norden der Altstadt gelegen und wird aktuell vorrangig als Parkplatz genutzt. Er umfasst insgesamt 72 abmarkierte Stellplätze von denen 14 als Anwohnerstellplätze ausgewiesen sind. Zusätzlich erfolgt hier außerdem die Anbindung der Johannisstraße vom Promenadenring kommend quer über den Platzbereich, was aufgrund der starken Nachfrage im ruhenden Verkehr teilweise zu Konflikten führen kann. Die Platzgestaltung ist stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Der Platz ist mit Absperrketten von der Bebauung abgegrenzt. Eine konkrete Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs erfolgt nicht. Aufgrund der direkt an die Nicolaikirche angrenzenden Lage ergeben sich spezielle städtebauliche und gestalterische Anforderungen sowie damit einhergehende Aufenthaltsfunktionen.

Um diesen Anforderungen besser gerecht werden zu können, wurden verschiedene Varianten zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs entwickelt, bei denen ein möglichst geringer Verlust von Stellplätzen erfolgen sollte.

Der wesentliche gestalterische Grundgedanke für alle Varianten stellt die Berücksichtigung bzw. Revitalisierung und Ergänzung der historischen Baumachsen im Zuge des Grünzuges Promenadenring dar. Im Bestand vorhandene Bäume sollen erhalten und verdichtet werden. Die Stellplätze sollen möglichst von den Gebäuden abgerückt und durch Begrünungsmaßnahmen sowie möglichst parallel auch durch Materialdifferenzierung entsprechend eingefasst und geordnet werden. Je nach Variante der Stellplatzanordnung (siehe Anlage 3.8) ergibt sich die künftige Stellplatzanzahl.

Um eine maximale Aufwertung des Platzes zu erreichen, wird die Umsetzung von Variante 2 oder 3 empfohlen. In diesen Gestaltungsvarianten erfolgt eine klare Abgrenzung zwischen dem MIV und dem Fußgängerverkehr, die Regelung für die Verkehrsarten wird über Materialwechsel klar verdeutlicht und die Aufenthaltsfunktion in den Randbereichen eindeutig hervorgehoben.

Zudem wird durch die veränderte Anbindung der Johannisstraße der historische Grünzug am Promenadenring gestalterisch deutlich besser hervorgehoben und erlebbar gemacht, da er nicht wie bisher durch parkende Fahrzeuge zugestellt ist.

### **Theaterplatz**

Der *Theaterplatz* liegt am südlichen Rand des Altstadtkerns und wird ebenfalls vorrangig durch den ruhenden Verkehr geprägt. Aktuell stehen etwa 61 Stellplätze zur Verfügung die teilweise nur durch Anwohner, teilweise jedoch auch unbeschränkt genutzt werden dürfen. An der Westflanke wird der Theaterplatz von der Hauptverkehrsachse

Teichpromenade / Straße der Jugend tangiert. Beidseitig angrenzend weiten sich die Verkehrsräume großflächig auf (siehe Abb. 35). Es existieren eine Vielzahl von einmündenden Straßen. In Summe ergibt sich daraus ein unübersichtlicher Knotenpunkt- / Platzbereich mit vielfältigen Verkehrsbeziehungen und einer Vielzahl von Konfliktpunkten.

Für den Fußgänger- und Radverkehr bildet der Theaterplatz einen wesentlichen Verknüpfungspunkt und dient als südlicher Zugang zur Altstadt. Durch die weitläufigen Kfz-Verkehrsflächen ergeben sich für beide Verkehrsarten ebenfalls Probleme insbesondere bei der Querung der Hauptverkehrsstraße jedoch auch beim Kreuzen der untergeordneten Einmündungen Theaterplatz, Äußere Zittauer Straße / Neue Sorge (siehe Abb. 36).



**Abb. 35:** Theaterplatz



**Abb. 36:** Äußere Zittauer Straße

Positiv Effekte ergeben sich durch die nördlich bzw. südlich des Platzbereiches liegenden Fußgängerlichtsignalanlagen. Durch die parallele Sperrung wird während der Freigabezeit für die Fußgänger gleichzeitig ein behinderungsfreies Zufahren für den Kfz-Verkehr aus den untergeordneten Nebenstraßen zur Hauptstraße gewährleistet. In Summe ist festzustellen, dass sowohl die Umgestaltung des eigentlichen Platzbereiches als auch des flankierenden Hauptverkehrsknotenpunktes im Sinne einer städtebaulichen Aufwertung, der Ordnung des ruhenden Verkehrs bzw. Reduzierung unnötiger Verkehrsflächen und der Verbesserungen der Bedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr notwendig ist.

Im Platzbereich sollten die Stellplätze stärker als bisher von den Gebäuden abgerückt werden. Weiterhin ist eine gestalterische Untersetzung der Parkierungsordnung durch zusätzliche Begrünung bzw. Materialwechsel zu empfehlen.

Da der Straßenzug Teichpromenade / Straße der Jugend hinsichtlich der Verkehrsbedeutung klar dominierend ist, sollte dies im Rahmen der Gestaltung nicht in Frage gestellt werden (siehe Abb. 37). Im Sinne der Förderung des Radverkehrs sollte im Zuge der Hauptverkehrsstraße eine Markierung von Radschutzstreifen erfolgen. Die Breite der Einmündungsbereiche der untergeordneten Zufahrten kann deutlich reduziert werden. Zudem sollte der Bereich des Theaterplatzes und die Zufahrten Äußere Zittauer

und Töpferberg als Mischverkehrsflächen gestaltet und gleichzeitig auch baulich deutlich vom Hauptstraßennetz abgegrenzt werden. Die Einmündung Töpferberg sollte parallel bereits südlich des Hauptknotenpunktes in die Äußere Zittauer Straße eingebunden werden.

Eine direktere Querungsmöglichkeit der Teichpromenade im Bereich Theaterplatz wird durch die Einordnung einer langgestreckten Mittelinsel geschaffen, die an ihren Enden jeweils in einen überfahrbaren Pflasterbereich ausläuft. Dies sorgt für eine optische Verlängerung der Insel und gewährleistet gleichzeitig das Linkseinbiegen aus den untergeordneten Zufahrten.

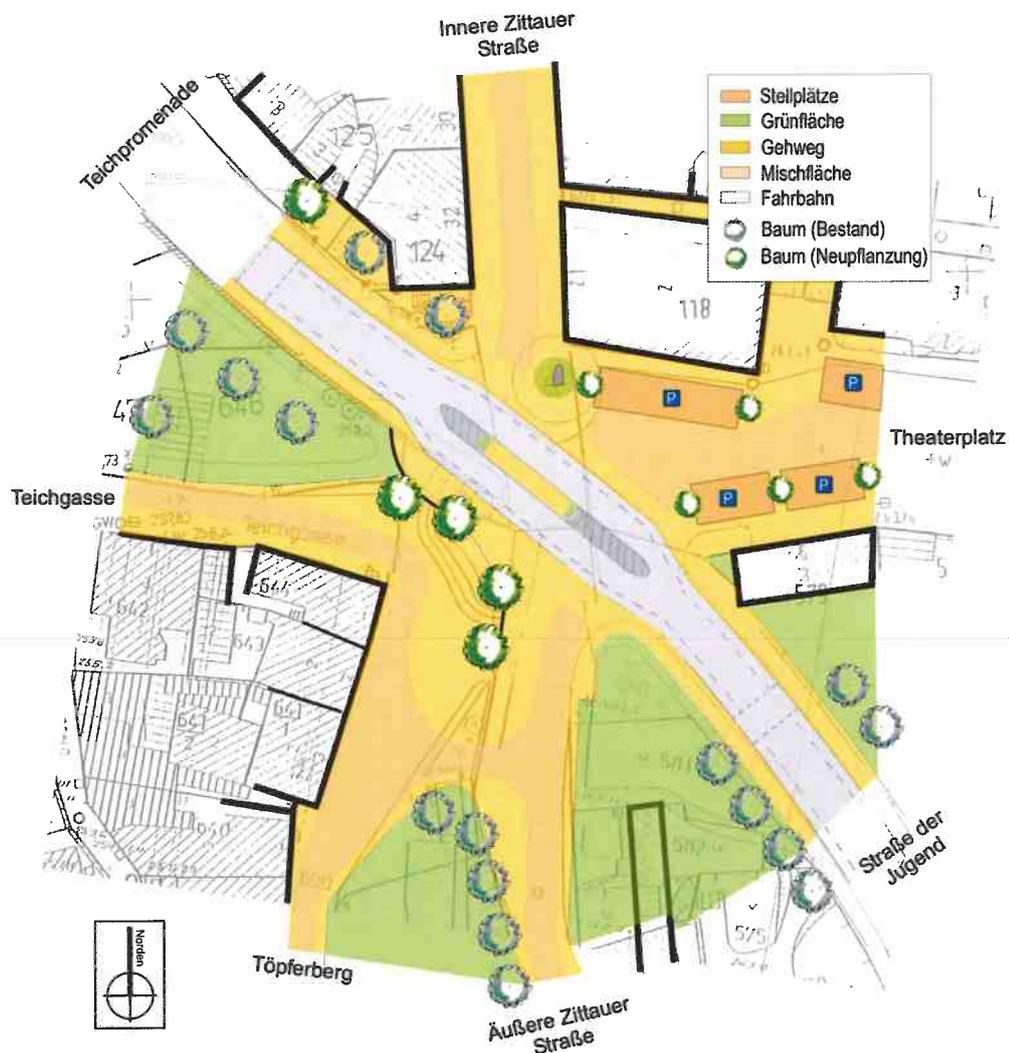


Abb. 37: Theaterplatz – Gestaltungsvorschlag

Die zur Einordnung der Mittelinsel erforderliche Querschnittsverbreiterung erfolgt in Richtung Süden. Hier ist im Bereich der Geländekante eine entsprechende Anpassung erforderlich. In Richtung Töpferberg kann eine qualitativ hochwertige Gestaltung zum Beispiel durch die Schaffung einer Treppenanlage sowie zusätzliche Begrünungsmaß-

nahmen erreicht werden. Parallel zur Mittelinsel sollten die Fußgängerlichtsignalanlagen beibehalten werden, da diese sich bewährt haben und für einen effektiven Verkehrsablauf sorgen.

Insgesamt kann mit Hilfe der Umgestaltungsmaßnahmen eine deutliche Verbesserung der Übersichtlichkeit des Knotenpunktes erreicht und auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.

#### **6.5.4 Ordnung des Ruhenden Verkehrs**

Neben der Neugestaltung der Stellflächen am Nicolaiplatz und Theaterplatz sollte entsprechend der Hinweise in Kapitel 6.3.7 auch für die straßenbegleitende Parkmöglichkeiten im Rahmen von Straßenausbaumaßnahmen generell eine Ordnung des ruhenden Verkehrs durch eine Kombination der Parkstreifen mit Baumpflanzungen erfolgen. Dadurch wird zum einen die Übersichtlichkeit der Stellplatzsituation deutlich verbessert und zum anderen die Wahrscheinlichkeit von illegal parkenden Fahrzeugen im Bereich von Einfahrten, Fußgängerquerungsstellen, etc. verringert.

Speziell im Bereich Pestalozzistraße / An der Wiedemuth / Hartmannstraße könnte dadurch eine Verbesserung der Parksituation sowie parallel positive Impulse für die Schulwegsicherung erreicht werden. In wiefern hier zusätzliche Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen erforderlich sind, ist ggf. im Rahmen vertiefender Untersuchungen zu prüfen.

Im Bereich des Bahnhofes sollten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden die Attraktivität und Erkennbarkeit der Parkhauszufahrt Zollstraße zu verbessern, um die hier vorhandenen Potentiale sowohl für die kombinierten Verkehre mit Bus und Bahn (P+R) als auch als nördlicher Innenstadtrandparkplatz voll auszuschöpfen. Insgesamt sollte das existierende Parkleitsystem weiter im Sinne eines Parkinformations- und Wegweisungssystem mit einer durchgehenden Beschilderung vom Stadtrand bis zum Parkplatz im Stadtzentrum ausgebaut und aufgewertet werden. Insbesondere für auswärtige Verkehrsteilnehmer und Touristen ist damit eine wesentliche Verbesserung der Orientierung im Stadtgebiet zu erwarten. Zusätzlich könnten in den Ortseingangsbereichen Vorwegweiser aufgestellt werden, die die Anordnung der Parkplätze im Stadtzentrum verdeutlichen.

### **6.6 Entwicklung des Radverkehrs**

Hauptziel der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ist die Schaffung eines zusammenhängenden und möglichst engmaschigen Radverkehrsnetzes. Aufgebaut werden sollte hierbei auf durchgehenden, sicheren Radverkehrsanlagen im Zuge der Hauptverkehrsachsen, da diese das Rückgrat für die Quell- und Zielverkehrsbeziehungen des Radverkehrs im Stadtgebiet darstellen. Ergänzend ist jedoch auch eine kleinteilige Vernetzung und somit eine attraktive und sichere Gestaltung des Nebennetzes

erforderlich. Ebenso sollten attraktive und sichere Radverkehrsverknüpfungen zwischen den Ortsteilen geschaffen werden.

Im Stadtzentrum ergeben sich durch die für den Kfz-Verkehr diskutierten Änderungen (Aufhebung des Einbahnstraßensystems) wesentlich Potenziale für den Radverkehr, die durch eine durchgängige Anlage / Markierung von Radverkehrsanlagen weiter erhöht werden sollten (Vergleich Kapitel 6.4 bzw. siehe Anlage 3.9). Um auch kurzfristig Verbesserungen für den Radverkehr im Hauptstraßennetz und hinsichtlich der Anbindung der Altstadt sowie der Schulstandorte im Bereich Pestalozzistraße zu erreichen, sollten bereits vor der Aufhebung des Einbahnstraßensystems folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Im Zuge der Weißenberger Straße sowie der Poststraße sollten die bestehenden Flächenreserven zur Markierung von Radschutzstreifen genutzt werden.
- Weiterhin ist zur kurzfristigen Reduzierung der Umwege bei der Innenstadtzufahrt aus Richtung Süden zu empfehlen eine gesonderte Linksabbiegemöglichkeit (Radverkehrsschleuse) in die Gartenstraße einzurichten. Die entsprechende Verknüpfung in Richtung Innenstadt sollte zusätzlich mit Hilfe von Wegweisern hervorgehoben werden.
- Zur Schaffung eines möglichst engmaschigen Radverkehrsnetzes sollte die Freigabe der Einbahnstraße in der Pestalozzistraße durch ZZ 1000-33 geprüft werden.
- Zur Vervollständigung und Legalisierung der Radverkehrsführung von der Bahnhofstraße in Richtung Innenstadt ist die Freigabe der Einbahnstraße durch ZZ 1000-33 auch auf den Wettiner Platz auszudehnen und im Bereich der Zufahrt von der Sachsenstraße entsprechend zu beschildern.
- Im Sinne der kleinteiligen Vernetzung sollte auch die Verbindung zwischen Nicolaiplatz und Blumenstraße / Brunnenstraße legalisiert werden.

Mittel- bis langfristig ist im Rahmen der Aufhebung des Einbahnstraßensystems eine Fortführung der Schutzstreifen ausgehend von der Poststraße über den Promenadenring und die Teichpromenade möglichst bis in die Straße der Jugend hinein zu empfehlen. Zudem sollten im bestehenden bzw. neu entstehenden Nebennetz die Einbahnstraßen möglichst durchgängig zur Nutzung für den Radverkehr im Gegenverkehr zugelassen werden.

Darüber hinaus sind im weiteren Straßennetz ebenfalls z. T. verkehrsorganisatorische bzw. bauliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Löbau zu empfehlen, welche nachfolgend zusammengefasst werden:

- Auch im Verlauf der Neusalzaer Straße, Weißenberger Straße und Äußeren Bautzener Straße sollte innerhalb der bebauten Bereiche die Möglichkeit zur Markierung von Schutzstreifen geprüft werden.
- Im Zuge der Görlitzer Straße sollte aufgrund der teilweise bestehenden Konfliktpotentiale der Radverkehr nicht gezwungen werden die Radverkehrsanlagen im Seitenraum zu nutzen. Es wäre vielmehr zu empfehlen, den Radweg zur Nutzung in beiden Richtungen, z. B. als Gehweg „Radfahrer frei“ im Sinne eines Angebotes zur Nutzung freizugeben, die bestehende Benutzungspflicht jedoch aufzuheben. Die RadfahrerInnen können so selbst entscheiden, ob sie die Fahrbahn oder den Seitenraum nutzen. Die Kfz-Verkehrsmengen lassen eine derartige Regelung ohne Probleme zu.
- Im westlich anschließenden Teilabschnitt der Bahnhofstraße bzw. Sachsenstraße zwischen Bahnhof und Poststraße ist aufgrund der beengten räumlichen Situation die Anlage eines gesonderten Radverkehrsangebotes nicht möglich. Zudem existieren in diesem Bereich starke Fußgängerströme. Daher sollte geprüft werden ob hier eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h dazu beitragen kann die Verkehrssicherheit und das Miteinander der Verkehrsarten zu verbessern und insbesondere für den Umweltverbund attraktivere Bedingungen zu schaffen.
- Im Rahmen des Ausbaus der K 8681 ist im Zuge der K.-Liebknecht-Straße und des Stadionweges der Bau eines Geh-/Radweges geplant. Darüber hinaus ist in der Beethovenstraße zwischen Herwigsdorfer Straße und Mozartstraße eine einseitige Schutzstreifenmarkierung in bergwärtiger Richtung zu empfehlen.
- Im Bereich der Einmündungen entlang der Rumburger Straße ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs durch eine Erneuerung der Furtmarkierung zu verdeutlichen.
- An der Zufahrt zum Einkaufs- und Gewerbezentrum Süd II ist zudem ein Lückenschluss im Zuge des einseitigen Zweirichtungsradweges zu konzipieren. Die bestehende Situation entspricht weder einem attraktiven Radverkehrsangebot noch gewährleistet sie eine ausreichende Verkehrssicherheit.
- Ein weiterer vergleichsweise kurzer Lückenschluss ist im Zuge der Äußeren Zittauer Straße zwischen den Einmündungen August-Förster-Straße und Niedere Dorfstraße erforderlich, um eine sichere Radverkehrsanbindung aus dem Ortsteil Ebersdorf zu gewährleisten.
- Im Zuge der Bundesstraße B 6 sollte auch in Richtung Westen durchgehend ein begleitender Radweg geschaffen werden. Bestehende Hindernisse (Umlaufsperrern) z. B. im Ortsteil Nechen sind zu demontieren.

- Zur Optimierung der Radverkehrsanbindung des Ortsteils Großdehsa sowie der westlich anschließenden Ortschaft Kleindehsa bestehen bereits Planungsabsichten zur Umnutzung einer stillgelegten Bahntrasse. Für den Freizeitradverkehr würde dadurch gleichzeitig eine attraktive Verbindung in Richtung Lausitzer Bergland geschaffen.

Parallel zu den Maßnahmen im Hauptstraßennetz sind auch im Nebennetz sukzessive Lücken, Oberflächendefizite etc. zu beseitigen.

Aufgrund der topographischen und strukturellen Gegebenheiten ist vor allem die Verbindung zwischen Löbau Ost und der Innenstadt für Radfahrer kraftaufwändig. Hier sollte eine möglichst attraktive Verbindung ohne bzw. mit stark reduziertem Kfz-Verkehr angeboten werden. Besonders geeignet erscheint hierfür die Verbindung über die Mühlenstraße sowie die Äußere Zittauer Straße, da hier ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen ist. Um diese Nutzung hervorzuheben ist eine Beschilderung des Straßenzuges als Fahrradstraße zu empfehlen. Die Erschließung der angrenzenden Grundstücke bzw. eine Nutzungsfreigabe für den ÖPNV kann mittels Zusatzbeschilderung erfolgen. Priorität hätte im Zuge der Fahrradstraße jedoch der Radverkehr<sup>10</sup>.

Parallel sollte die kontinuierliche Verdichtung der Radabstellmöglichkeiten im Stadtgebiet weiterverfolgt werden. An den wesentlichen Quellen und Zielen (Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten etc.) sollten kleinteilig sichere und bequeme Abstellanlagen (Anlehnbügel) geschaffen werden, die die Attraktivität des Radverkehrs im Stadtgebiet erhöhen. Neben der Stadt sind hierbei auch Wohnungsgenossenschaften, Gewerbetreibende, etc. wichtige Akteure. Von besonderer Bedeutung erscheint die Schaffung von weiteren Radabstellmöglichkeiten im Umfeld des Bahnhofs / Busbahnhofs. Optimal geeignet hierfür wären z. B. die Flächen der ehemaligen Kopfbahnsteige westlich des Bahnhofsgebäudes. Insgesamt ist zur weiteren Förderung des Radverkehrs die Erarbeitung eines umfassenden Radverkehrskonzeptes für die Stadt Löbau zu empfehlen, welches vertiefend auch die Verbindungen zwischen den Ortsteilen und in das Umland (touristische Verbindungen, Freizeitrouten etc.) beinhaltet und die Schaffung eines einheitlichen, selbsterklärenden Radverkehrssystems zum Ziel hat.

## 6.7 Entwicklung des ÖPNV-Systems

Im Rahmen der Bestandsanalyse hat sich gezeigt, dass insbesondere für den Stadtbusverkehr noch wesentliche Potenziale zur Steigerung der Nutzungsintensität existieren. Dies gilt insbesondere für die Erschließung des Stadtzentrums. Hier ist jedoch ei-

<sup>10</sup> Eine Fahrradstraße ist eine speziell für den Radverkehr vorgesehene Straße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Allerdings dürfen hier anderes als bei Tempo-30-Zonen Radfahrer gemäß STVO ausdrücklich nebeneinander fahren. Kraftfahrer sind angehalten gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit zu verringern, um eine Behinderung (oder Gefährdung) von Radfahrern zu vermeiden.

ne deutliche Verbesserung nur in engem Zusammenhang mit den verkehrsorganisatorischen Maßnahmen in der Altstadt möglich.

Im kurzfristigen Bereich (siehe Anlage 3.10) sollte insbesondere die Einrichtung zusätzlicher Haltestellenstandorte überprüft werden. Auf Grundlage der Erschließungsdefizite wären folgende zusätzlichen Ein- und Ausstiegstellen wünschenswert und daher vorrangig zu untersuchen:

- Ortsteil Ebersdorf am Knotenpunkt Alwin-Liebe-Straße / Niedere Dorfstraße
- Georgewitzer Straße direkt nördlich der Laubaner Straße
- Breitscheidstraße westlich der Einmündung Stauffenbergstraße
- Beethovenstraße nördlich des Knotenpunktes Herwigsdorfer Straße
- Poststraße zwischen Promenadenring und August-Bebel-Straße

Darüber hinaus sollte die Linienführung im Wohngebiet Trommlerbusch umgehend angepasst werden. Aktuell wird in Richtung Stadtzentrum für die Schleifenfahrt über die Haltestelle Ziegenwiese zwischen den Knotenpunkten Stauffenbergstraße und Richard-Müller-Straße eine Entfernung von ca. 1.190 m zurückgelegt. Bei einer durchgehenden Nutzung der Stauffenbergstraße bis zur Richard-Müller-Straße und einer Anbindung an die B 6 über letztere würden keine zusätzlichen Umwege entstehen (Streckenlänge 1.150 m). Die Wohngebieterschließung könnte jedoch wesentlich verbessert werden. Hierzu wären folgende 3 neue Haltestellenstandorte einzurichten.

- Stauffenbergstraße nördlich Abzweig Fritz-Ebert-Straße
- Stauffenbergstraße südlich Einmündung Richard-Müller-Straße
- Richard-Müller-Straße zwischen B 6 und Am Eitwerk

Eine wesentliche Verlängerung der Fahrzeiten durch die Veränderung der Linienführung ist unwahrscheinlich, so dass sich auch keine negativen Auswirkungen auf den Betriebsablauf ergeben. Parallel wäre es natürlich auch wünschenswert das Wohngebiet Trommlerbusch auch in der Gegenrichtung in die Linienführung des Stadtbusses vollumfänglich einzubinden. Hierdurch würde sich allerdings eine Fahrzeitverlängerung von mindestens 2 Minuten ergeben, welche aufgrund des ohnehin knappen Betriebsablaufes nicht in den aktuellen Umlauf integrierbar scheinen. Eine Einbindung ist nur dann realistisch, wenn an anderer Stelle Fahrzeit eingespart werden kann. Eine denkbare Variante wäre die Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Stauffenbergstraße und Georgewitzer Straße ohne nochmalige Nutzung der B 6 durch eine Linienführung über das ehemaligen Kasernengelände z. B. über die Jägerstraße. Allerdings ist hierzu wahrscheinlich der Einsatz kleiner Fahrzeuge erforderlich.

Ein weiteres städtisches Ziel, welches aktuell durch die Stadtbuslinie nicht erschlossen wird, ist das Einkaufs- und Gewerbezentrum Süd II. Statt der bisherigen Linienführung

über die Dr.-A.-Moschkau-Straße könnte die stillgelegte Direktverbindung zwischen dem Gewerbezentrum und der August-Förster Straße genutzt werden. Allerdings würde sich durch diese Anbindung eine ca. 900 m längerer Linienweg und entsprechende Fahrzeitverlängerungen ergeben. Eine kurzfristige Umsetzung bzw. eine Einbindung in den bestehenden Umlauf einer derartigen Linienführung erscheint daher nicht möglich. Bei generellen Umstellungen im Stadtbusverkehr sollte eine derartige Anbindung mittel- bis langfristig jedoch in jedem Fall angestrebt werden.

Im Zusammenhang mit der Verkehrsorganisation in der Altstadt ist im Sinne der ÖPNV-Förderung eine möglichst restriktive Regelung für den Kfz-Verkehr anzustreben, da dann die Möglichkeit bestehen würde den Stadtbus ausgehend vom Theaterplatz direkt durch die Altstadt bis zum Bahnhof zu führen. Zur Gewährleistung einer eindeutigen Linienführung sowie einer direkten Innenstadterschließung sollte hierfür der Straßenzug Innere Zittauer Straße / Altmarkt / Bahnhofstraße in beiden Fahrtrichtungen mit folgenden zusätzlichen Haltestellenstandorten genutzt werden (siehe Anlage 3.11):

- Innere Zittauer Straße direkt nördlich des Theaterplatzes
- Altmarkt
- Nicolaiplatz
- Bahnhofstraße im Bereich Wettiner Platz

Die direkte Innenstadtführung der Stadtbuslinie sorgt zum einen für eine wesentlich bessere Erreichbarkeit des Stadtzentrums durch den ÖPNV. Es entstehen deutliche Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr, was auch positive Effekte hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl innerhalb des Stadtgebietes nach sich ziehen wird. Hierbei wirkt sich zum anderen auch die deutliche Verbesserung der Wahrnehmung des Stadtbusangebotes positiv aus. Statt wie bisher am Stadtzentrum vorbeifahrend, ist das Busangebot jetzt im Stadtzentrum präsent und sollte auch entsprechend offensiv beworben werden.

Erfahrungen aus verschiedenen Städten mit einer zentralen innerstädtischen ÖPNV Verknüpfung zeigen, dass neben der deutlich höheren Nutzungsintensivität des Stadtbusangebotes auch wesentliche Impulse für Handel, Dienstleistung und Gewerbe entstehen und derartige Angebote im Spannungsfeld der aktuellen demographischen Entwicklung (Alterung der Bevölkerung) immer wichtiger werden.

Grundvoraussetzung für eine Nutzung der zentralen Innenstadtachse durch den ÖPNV ist, dass die aktuell existierenden Einschränkungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr aufgehoben werden. Für einen behinderungsfreien Betriebsablauf in beiden Fahrtrichtungen ist mindestens eine Umsetzung der Verkehrsorganisationsvariante 2 besser 3 für die Löbauer Altstadt erforderlich (siehe Kapitel 6.5). Zudem sollte der Einsatz kleinerer, den innerstädtischen Verhältnissen angepasster Fahrzeuge, geprüft werden.

Zusätzlich zu den Veränderungen im Stadtzentrum sollte mittel- bis langfristig auch die südlich anschließende Linienführung des Stadtbusses angepasst werden. Insbesondere eine direkte Anbindung des Wohngebiet Löbau-Ost wäre dabei wichtig. Hierzu könnte ausgehend vom Theaterplatz die Äußere Zittauer Straße und die Mühlenstraße genutzt werden, um anschließend die Mozartstraße über die Vorwerkstraße zu erreichen. Es würde damit zusätzlich eine direkte Anbindung des Freibades sowie des zukünftigen Landesgartenschaugeländes ermöglicht. Ausgehend vom Wohngebiet Löbau-Ost würde der Linienverlauf der Stadtbuslinie bis zum Einkaufs- und Gewerbezentrum Süd II über den Stadionweg, die Alwin-Liebe-Straße sowie die August-Förster-Straße und deren Verlängerung fortgesetzt werden. Sollte für den aktuell stillgelegten Steckenabschnittes eine Beschilderungslösung nicht ausreichend sein, um die Nutzung durch den MIV zu verhindern, sind ergänzende Maßnahmen (z. B. Busschleuse, Senkpolleranlage etc.) vorzusehen. Verkehrsorganisatorisch ist hier eine Beschilderung des Straßenabschnittes als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den ÖPNV zu empfehlen.

Im Rahmen vertiefender Untersuchungen ist zu klären, welche Fahrzeitreserven für die neue Stadtbuslinienführung noch bestehen. Optimal wäre eine zusätzliche Erschließung des Wohngebietes Ahornallee im Sinne einer unechten Wendeschleife (Blockumfahrung). Hierbei würden in der Hinrichtung die Rumburger Straße sowie die Äußere Zittauer Straße genutzt, während in Richtung Einkaufszentrum die Ahornallee und der Birkenweg befahren werden würden. Sollten hierfür keine ausreichenden Fahrzeitreserven bestehen, müsste die Blockumfahrung über die Rumburger Straße und die Dr.-A.-Moschkau-Straße zurück zur August-Förster-Straße erfolgen.

Durch die veränderte Linienführung einschließlich der Priorisierung der Anbindung des Wohngebietes Löbau-Ost ergeben sich für das Wohngebiet Ahornallee vergleichsweise geringe Einschränkungen. Durch das dichte Regionalbusangebot an der Haltestelle Rundteil bleibt eine schnelle und direkte Verbindung zum Bahnhof gewährleistet. Für Fahrten mit der Stadtbuslinie ergeben sich zwar leichte Umwege, die allerdings durch eine besserer gebietsinterne Erschließung und die Anbindung weiterer wichtiger städtischer Ziele ausgeglichen werden.

Generell sind für die Entwicklung des ÖPNV-Systems die zukünftigen Anforderungen im Sinne der Daseinsvorsorge zu berücksichtigen. Durch die zunehmende Alterung der Bevölkerung wird die Bedeutung eines attraktiven und möglichst barrierefreien Stadtbusangebotes zukünftig immer wichtiger. Neben einem einfachen verständlichen Liniennetz und direkt auf die Nutzergruppen zugeschnittenen Informationsangeboten, ist auch bei der Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen den veränderten Randbedingungen Rechnung zu tragen. Beim Ausbau der Haltestellen ist daher auf eine barrierefreie / behindertengerechte Gestaltung zu achten. Dafür sollten möglichst erhöhte Bordformen (z. B. Kassler Sonderbord oder Dresdner Kombibord) zum Einsatz kom-

men, um ein möglichst niveaufreies Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Zusätzlich sollten entsprechende Sitz- und Wartemöglichkeiten vorgehalten werden.

Hinsichtlich der Verbesserung der Erschließung des Bahnstandsstandortes wäre zu überprüfen, in wie weit eine direkte Fußgänger- und Radverkehrsanbindung des Mittelbahnsteiges aus Richtung Norden möglich und sinnvoll ist. Die Zugangswege aus den angrenzenden Wohngebieten Trommlerbusch und dem Bereich Breitscheidstraße könnten so deutlich reduziert werden. Da aktuell im Wesentlichen die beiden durchgehenden Hauptgleise durch den Bahnverkehr genutzt werden, sollte eine ebenerdige Querung nördlichen Gleisanlagen durchaus denkbar sein.

## 7 Fazit

Die vorliegende Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes bildet eine wichtige Grundlage zur Attraktivierung und Aufwertung der Innenstadt Löbaus bei gleichzeitiger Sicherung aller sonstigen städtischen und verkehrlichen Funktionen.

Aufbauend auf Untersuchungen zu allen Verkehrsträgern wurden Problempunkte und Defizite im Verkehrsnetz der Stadt Löbau aufgezeigt und dafür verkehrsträgerübergreifende Verbesserungsvorschläge bzw. Maßnahmen erarbeitet und mit der Verwaltung und Politik abgestimmt. Der Verkehrsentwicklungsplan bildet hierbei als übergeordnete Konzeptplanung den Handlungsrahmen für zukünftige Entscheidungen zur Verkehrsentwicklung. Die verschiedenen Einzelmaßnahmen sind im Rahmen der Umsetzung jedoch im Detail planerisch weiter zu untersetzen bzw. weiterzuentwickeln.

Eine der wesentlichen Zielstellungen des Maßnahmenkonzeptes ist dabei, aufbauend auf den Planungsansätzen des Verkehrsentwicklungsplanes 1995, die sich bietenden Chancen durch den Neubau der Umgehungsstraße B 178n für Veränderungen im innerstädtischen Hauptstraßennetz zu nutzen. Kernmaßnahme bildet dementsprechend die Aufhebung des innerstädtischen Einbahnstraßensystems, welches aktuell erhebliche verkehrliche und städtebauliche Probleme und Konflikte verursacht. In engem Zusammenhang damit steht die Neugestaltung der Hauptverkehrsachse Teichpromenade / Promenadenring / Poststraße einschließlich Neumarkt. Hierfür wurden unter Berücksichtigung der städtebaulichen, verkehrlichen, grünordnerischen und gesundheitlichen Qualitätsaspekte und Randbedingungen Gestaltungsvarianten entwickelt und verglichen. Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch die Umgestaltungsmaßnahmen eine wesentliche Aufwertung der städtischen Räume sowie eine Revitalisierung des historischen Grünzuges am Promenadenring möglich wird.

Daneben wurden auch für den Altstadt kern Varianten zur zukünftigen Verkehrsorganisation entwickelt, um die bestehenden Konflikte insbesondere durch den Kfz- bzw. ruhenden Verkehr zu reduzieren und den zentralen Wohn- und Geschäftsstandort weiter aufwerten zu können. Im Ergebnis ist festzustellen, dass mit geringen Einschränkungen

für den ruhenden Verkehr wichtige Impulse für die Entwicklung der Löbauer Altstadt und die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität möglich sind. Parallel können so die Voraussetzungen für eine direktere Stadtbuserschließung des Stadtzentrums geschaffen werden.

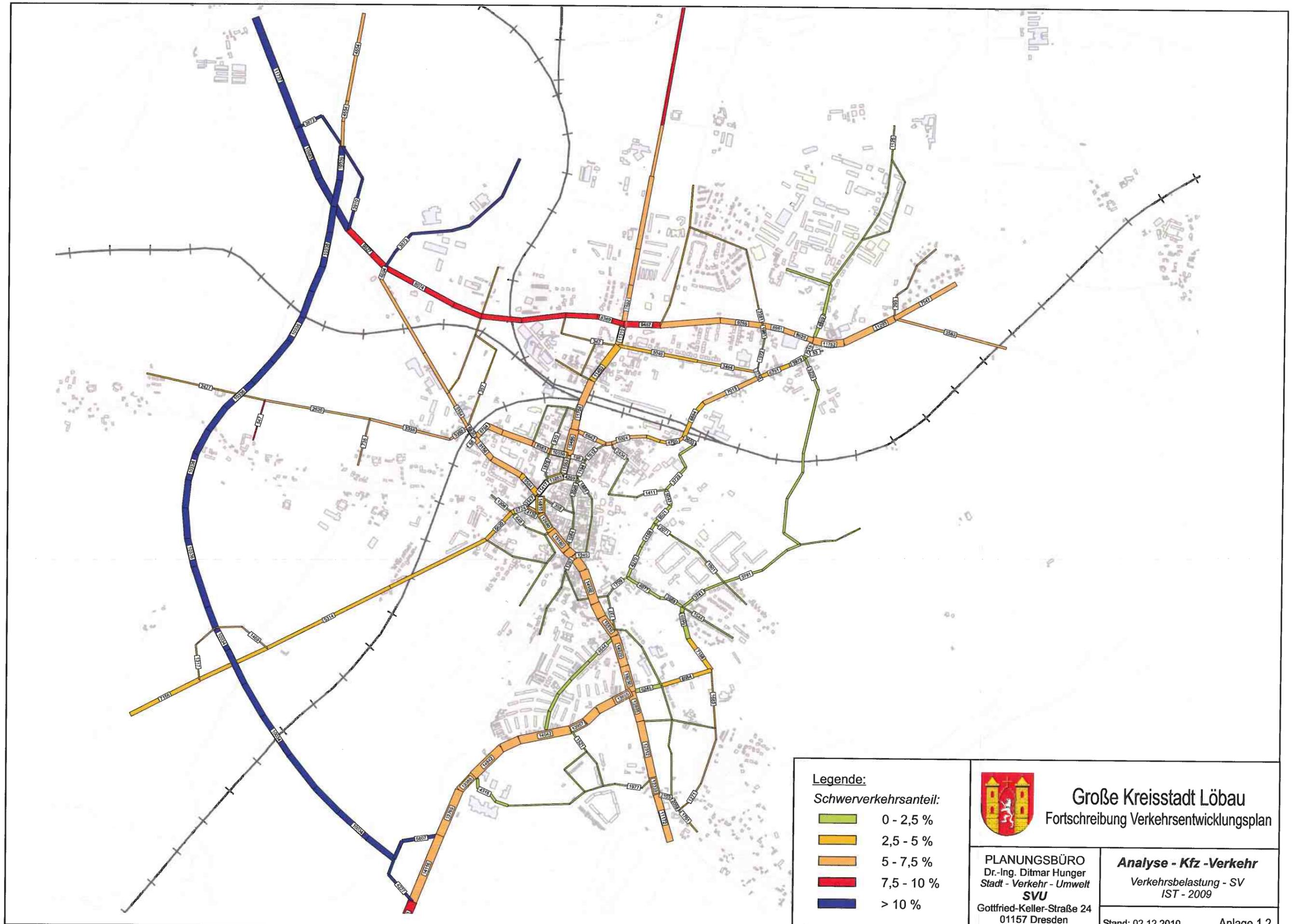
Grundsätzlich steht neben den integrierten Maßnahmenkonzepten für die zentrale Innenstadt im Sinne einer zukunftsorientierte Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastungen eine umfassende Förderung des Umweltverbundes im Vordergrund des Maßnahmenkonzeptes des Verkehrsentwicklungsplanes. Ausgehend von kurzfristigen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrsangebotes sowie zur Optimierung des ÖPNV sollte eine kontinuierliche Förderung sowie Berücksichtigung im Rahmen anstehender Aus- und Umbaumaßnahmen erfolgen. Die existierenden Stadtstrukturen bieten hierbei weitere Potenziale für eine Erhöhung der Anteile des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommen.

Dresden am 02.12.2010



Dr.-Ing. Ditmar Hunger

## Anlagen



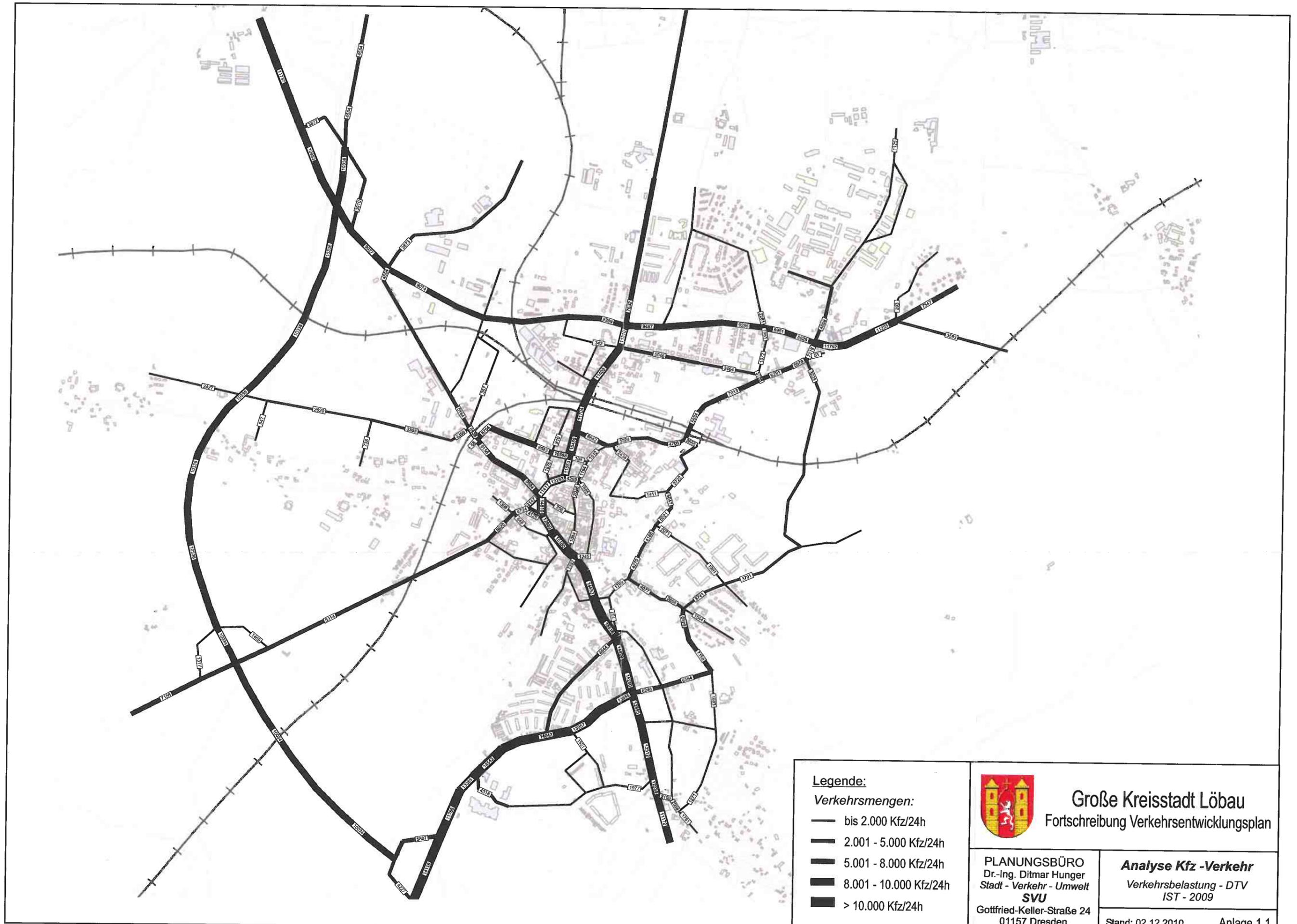
- Legende:**  
**Schwerverkehrsanteil:**
- 0 - 2,5 %
  - 2,5 - 5 %
  - 5 - 7,5 %
  - 7,5 - 10 %
  - > 10 %



**Große Kreisstadt Löbau**  
 Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
 Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
 Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
 Gottfried-Keller-Straße 24  
 01157 Dresden

**Analyse - Kfz - Verkehr**  
 Verkehrsbelastung - SV  
 IST - 2009



**Legende:**

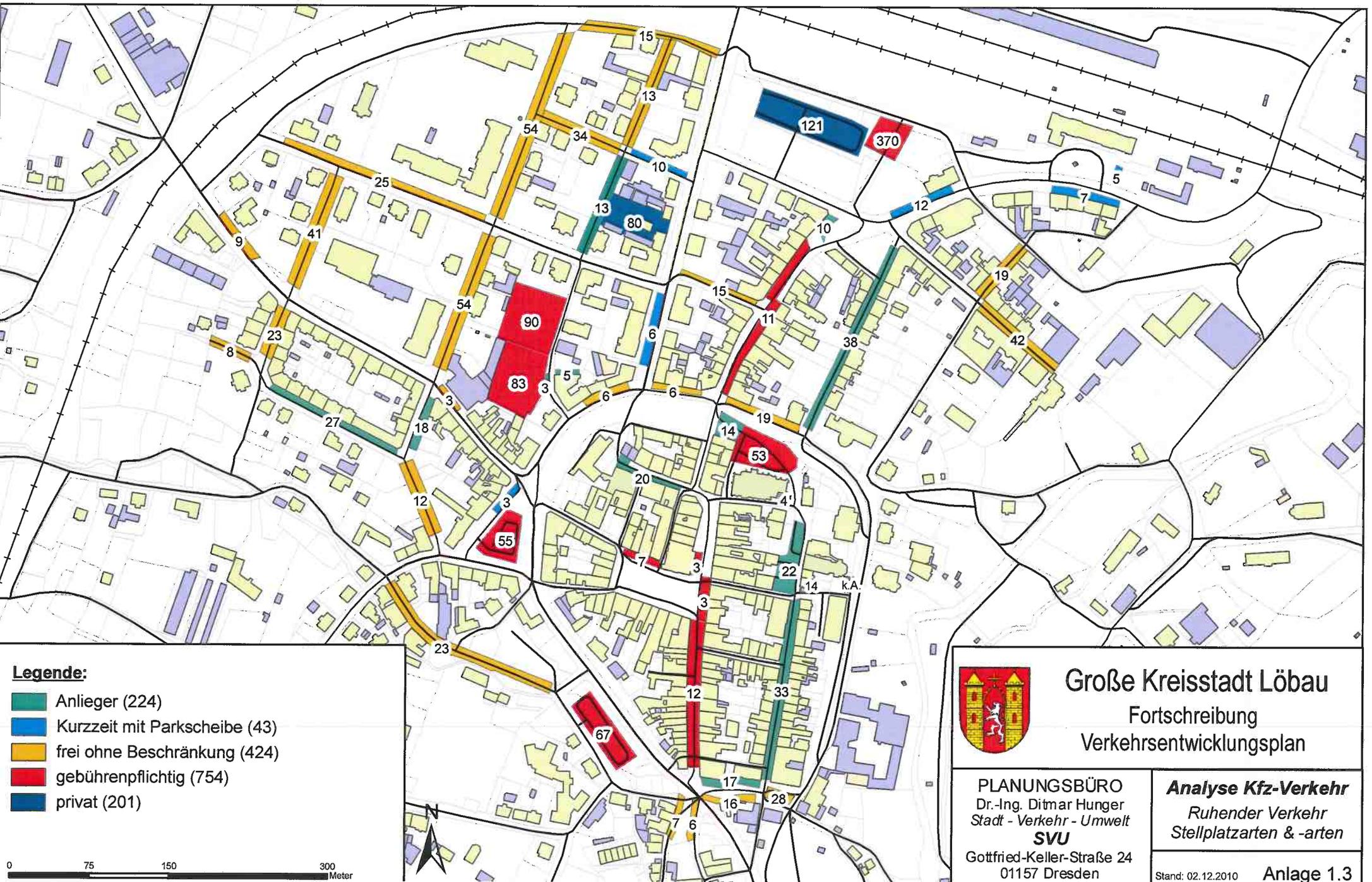
- Verkehrsmengen:**
- bis 2.000 Kfz/24h
  - ▬ 2.001 - 5.000 Kfz/24h
  - ▬ 5.001 - 8.000 Kfz/24h
  - ▬ 8.001 - 10.000 Kfz/24h
  - ▬ > 10.000 Kfz/24h



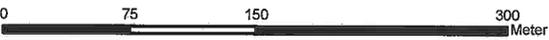
**Große Kreisstadt Löbau**  
 Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
 Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
 Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
 Gottfried-Keller-Straße 24  
 01157 Dresden

**Analyse Kfz -Verkehr**  
 Verkehrsbelastung - DTV  
 IST - 2009



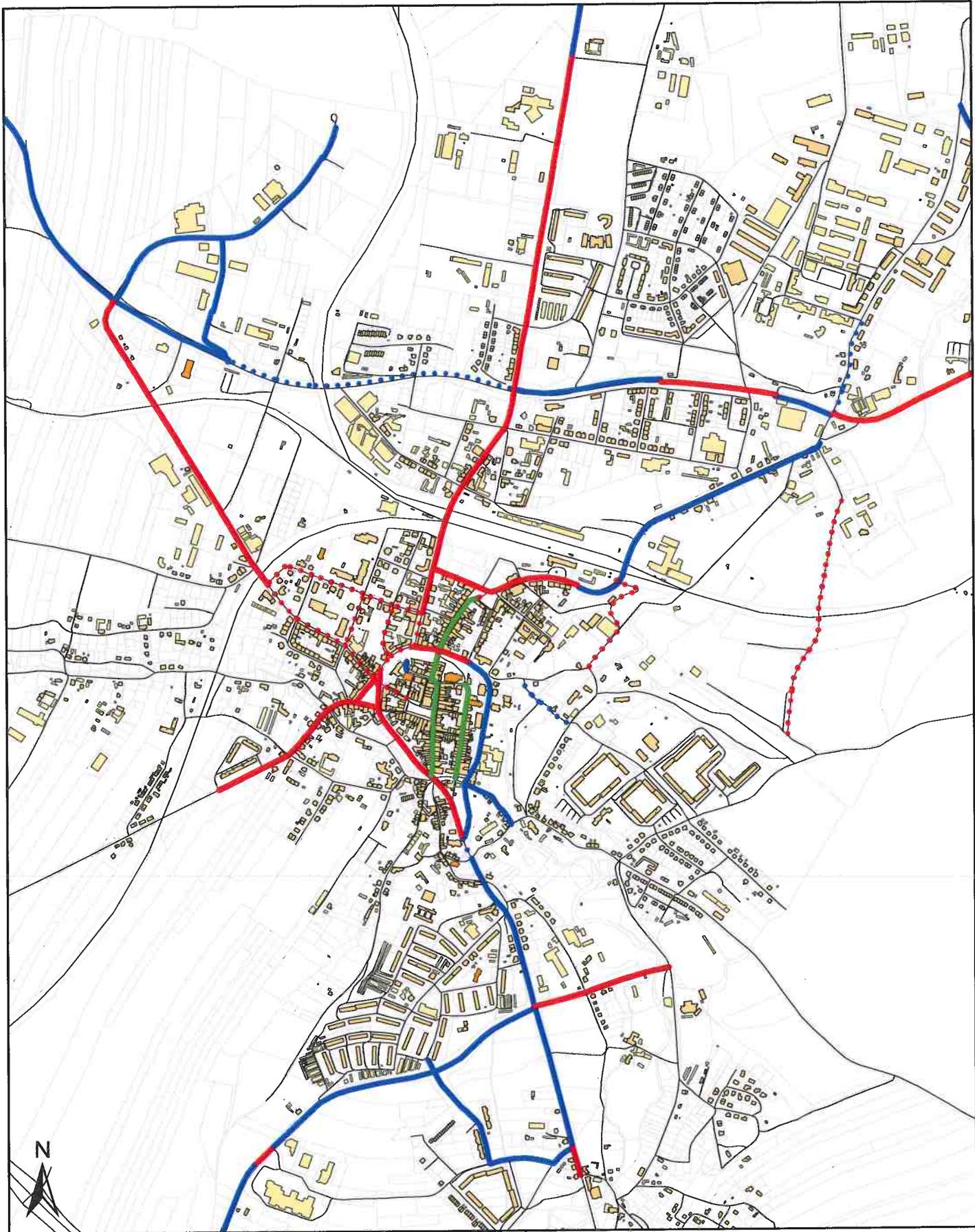
- Legende:**
- Anlieger (224)
  - Kurzzeit mit Parkscheibe (43)
  - frei ohne Beschränkung (424)
  - gebührenpflichtig (754)
  - privat (201)



**Große Kreisstadt Löbau**  
 Fortschreibung  
 Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
 Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
 Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
 Gottfried-Keller-Straße 24  
 01157 Dresden

**Analyse Kfz-Verkehr**  
 Ruhender Verkehr  
 Stellplatzarten & -arten



**Legende:**

- fehlende Radverkehrsführung
- fehlende Freigabe von Einbahnstraßen
- benutzungspflichtiger Radweg
- Gehweg "Rad frei"
- Einbahnstraße mit Radfreigabe



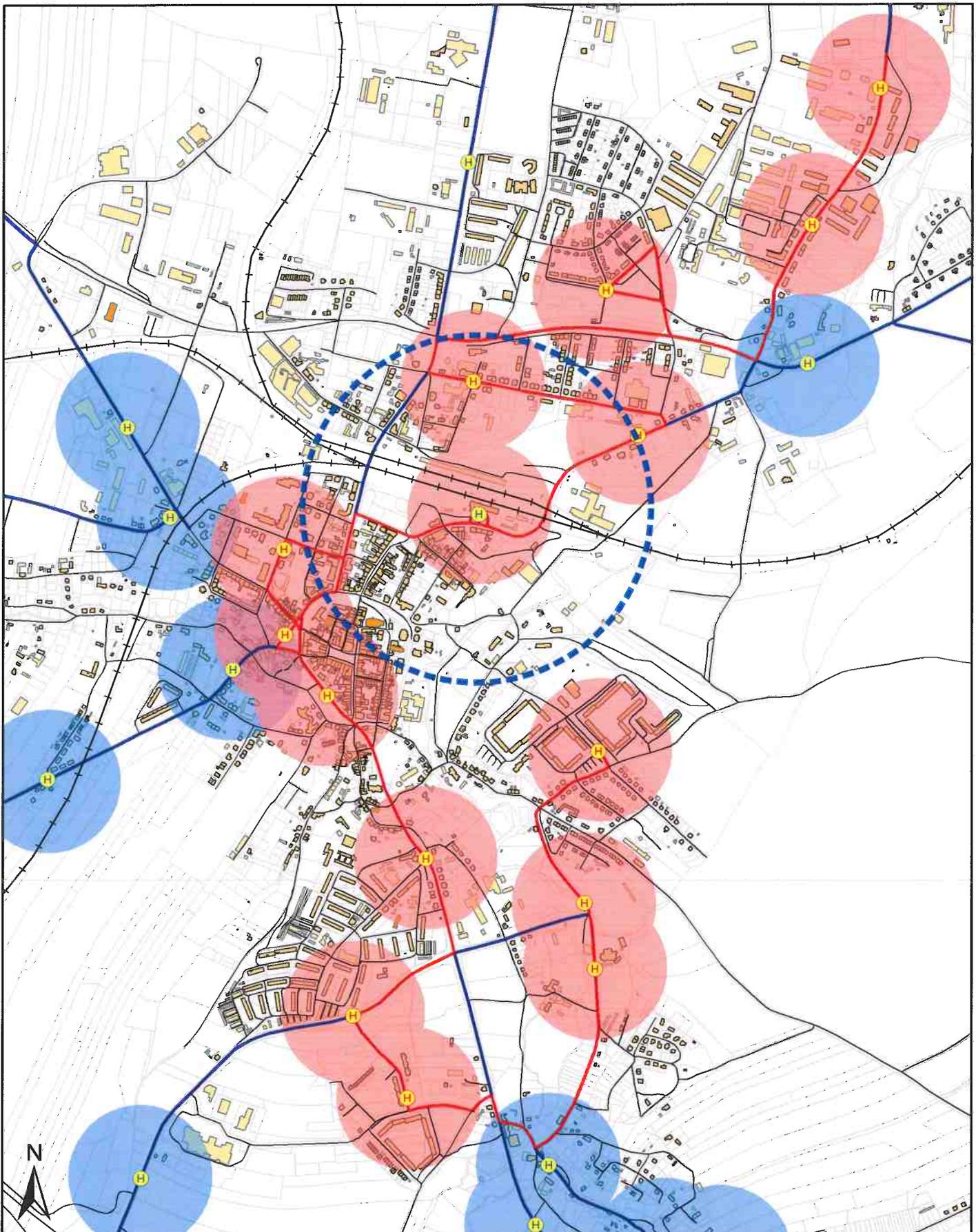
**Große Kreisstadt Löbau**

Fortschreibung  
Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
Gottfried-Keller-Straße 24  
01157 Dresden

**Analyse Rad-Verkehr**  
Radverkehrsnetz  
Konfliktbetrachtung

Stand: 02.12. 2010 **Anlage 1.4**



**Legende:**

-  Regionalverkehr
-  Stadtverkehr
-  Regionalverkehr
-  Stadtverkehr
-  Isochronen Regionalverkehr
-  Isochronen Stadtverkehr
-  Einzugsbereich Bahnhof
- (Isochronenradius 210 m)*

0 250 500 1.000  
Meter



**Große Kreisstadt Löbau**

Fortschreibung  
Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
Dr.-Ing. Dittmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**

Gottfried-Keller-Straße 24  
01157 Dresden

**Analyse ÖPNV**  
Erschließungswirkung  
Stadt- und Regionalverkehr

Stand: 02.12.2010

Anlage 1.5

**Anlage 2***Sofortmaßnahmenkonzept*

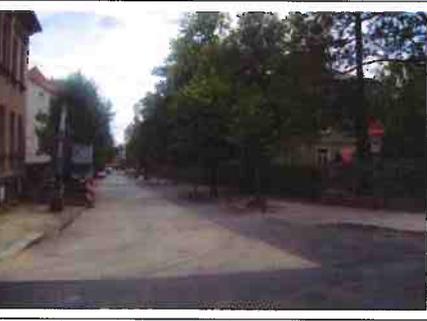
Nr.	bestehende Situation	Foto	Sofortmaßnahme
1.	<i>Altmarkt</i> Falschparken außerhalb der für das Parken markierten Flächen		Kontrollen verstärken und Parkordnung durchsetzen Zusatzschild („Parken nur in gekennzeichneten Flächen“)
2.	<i>Bahnhofstraße</i> regelwidriges Parken außerhalb der für das Parken markierten Flächen		Kontrollen verstärken und Parkordnung durchsetzen Zusatzschild („Parken nur in gekennzeichneten Flächen“)
3.	<i>Innere Zittauer Straße</i> regelwidriges Parken außerhalb der für das Parken markierten Flächen		Kontrollen verstärken und Parkordnung durchsetzen Zusatzschild („Parken nur in gekennzeichneten Flächen“)
4.	<i>Bahnhofstraße / Sachsenstraße</i> Freizügigkeit der Fußgänger und Radfahrer ist durch Abpollerung eingeschränkt		Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, zwischen Bahnhof und Poststraße prüfen Entfernen der Poller und Kettenabsperrungen
5.	<i>Bahnhofstraße / Nicolaistraße</i> Freizügigkeit der Fußgänger und Radfahrer ist durch Abpollerung eingeschränkt zu starke Dominanz des Kfz-Verkehr s		Entfernen der Poller und Kettenabsperrung, da Verkehrsberuhigter Bereich

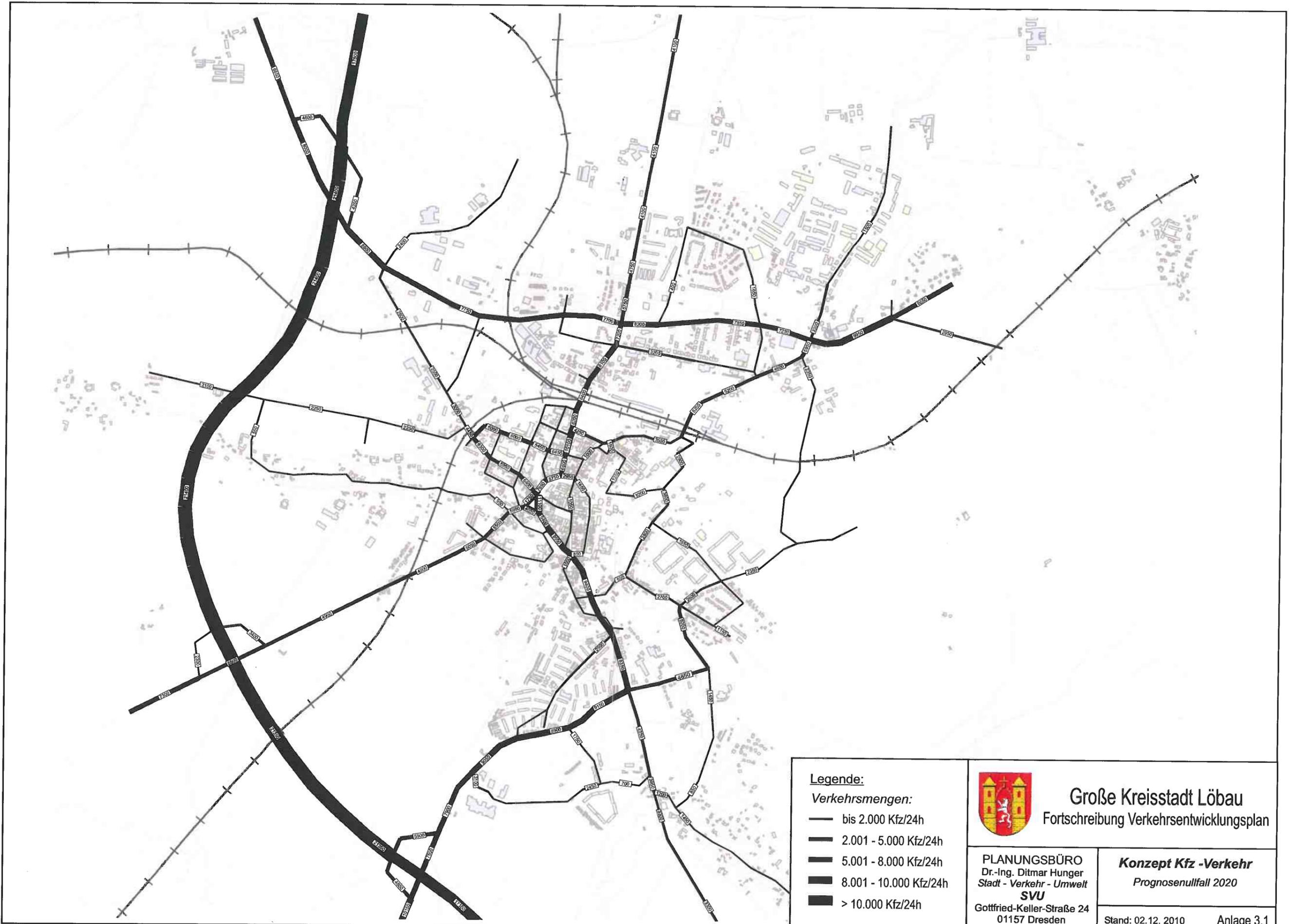
Nr.	bestehende Situation	Foto	Sofortmaßnahme
6.	<p><i>Bahnhofstraße in Richtung Innenstadt</i></p> <p>Umweg für die Radverkehrsverbindung in Richtung Altstadt</p>		<p>kleinteilige Vernetzung im Radverkehrssystem gewährleisten</p> <p>Freigabe der Einbahnstraße durch ZZ 1000-33 bereits ab der Einmündung Sachsenstraße</p>
7.	<p><i>Brunnenstraße</i></p> <p>Netzlücke für den Radverkehr</p>		<p>kleinteilige Vernetzung im Radverkehrssystem gewährleisten</p> <p>Radfahren legalisieren durch ZZ 1022-10</p>
8.	<p><i>Neumarkt u a.</i></p> <p>unzureichende Qualität der Fahrradstellplätze</p>		<p>Ersatz durch Anlehnbügel</p> <p>Neuanlage der Radabstellmöglichkeiten möglichst in den Platzrandbereichen</p>
9.	<p><i>Poststraße</i></p> <p>keine Radverkehrsanlagen bei gleichzeitig hohen Verkehrsbelastungen und Anforderungen an die Schulwegsicherung</p>		<p>Schaffung eines Schutzraumes für den Radverkehr</p> <p>Markierung von Schutzstreifen</p> <p>vorhandener Fahrbahnquerschnitt ausreichend</p>
10.	<p><i>Weißberger Straße</i></p> <p>keine Radverkehrsanlagen bei gleichzeitig hohen Verkehrsbelastungen und Anforderungen an die Schulwegsicherung</p>		<p>Schaffung eines Schutzraumes für den Radverkehr</p> <p>Markierung von Schutzstreifen</p> <p>vorhandener Fahrbahnquerschnitt ausreichend</p>

Nr.	bestehende Situation	Foto	Sofortmaßnahme
11.	<p><i>Gartenstraße / Poststraße</i></p> <p>Umwege für die Radverkehrsverbindung aus Richtung Norden in Richtung Altstadt</p>		<p>Markierung einer Radverkehrsschleuse (Linksabbiegespur) zur Gewährleistung der Zufahrt zur Gartenstraße aus Richtung nördlicher Poststraße</p> <p>Ergänzung einer wegweisenden Beschilderung</p>
12.	<p><i>Pestalozzistraße</i></p> <p>Umwege für die Radverkehrsführung in der Nord-Süd-Relation</p>		<p>kleinteilige Vernetzung im Radverkehrssystem gewährleisten</p> <p>Freigabe der Einbahnstraße durch ZZ 1000-33</p>
13.	<p><i>Karl-Liebknecht-Straße</i></p> <p>keine gesonderten Radverkehrsanlagen</p>		<p>Schaffung eines Sicherheitsraumes insbesondere in bergwärtiger Fahrtrichtung</p> <p>Markierung von Schutzstreifen, mindestens bis Stadion vorhandener Fahrbahnquerschnitt ausreichend</p>
14.	<p><i>Beethovenstraße</i></p> <p>keine gesonderten Radverkehrsanlagen</p>		<p>Prüfung der Möglichkeit zur Markierung eines Schutzstreifens in bergwärtiger Richtung</p> <p>Schaffung eines Sicherheitsraumes für den Radverkehr</p>
15.	<p><i>Görlitzer Straße</i></p> <p>Konfliktpotentiale im Zuge des bestehenden Beidrichtungsweges</p>		<p>Aufhebung der Benutzungspflicht</p> <p>Beibehaltung der Radverkehrsanlage als Angebot</p> <p>Beschilderung als Gehweg „Radfahrer frei“ mittels ZZ 1022-10</p>

Nr.	bestehende Situation	Foto	Sofortmaßnahme
16.	<i>Rumburger Straße / Tankstelle</i> fehlende Furtmarkierung im Zuge des Beidrichtungsradschweges		Markierung und Rotfärbung der Radfurt bzw. Markierung von Radpiktogrammen
17.	<i>Rumburger Straße / B178n</i> abgenutzte Furtmarkierung im Zuge des Beidrichtungsradschweges		Markierung und Rotfärbung der Radfurt bzw. Markierung von Radpiktogrammen
18.	<i>Weißberger Straße</i> hohe Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich und fehlende Querungsmöglichkeit im Bereich der Behindertenwerkstätten		Umsetzung geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen Ortseingangsgestaltung (Mittelinsel)
19.	<i>Nechen</i> Behinderung des Fahrradverkehrs durch Umlaufsperrn		Unterordnung durch Beschilderung hinreichend verdeutlicht Entfernen der Umlaufsperrn
20.	<i>Kittlitz</i> <i>Weißberger / Nieskyer Straße</i> unübersichtlicher Knotenpunkt ohne sichere Querungsmöglichkeiten		Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h provisorische Umgestaltung zum Minikreisverkehrsplatz z. B. mit Hilfe von Markierungen und provisorischen Bordenlementen

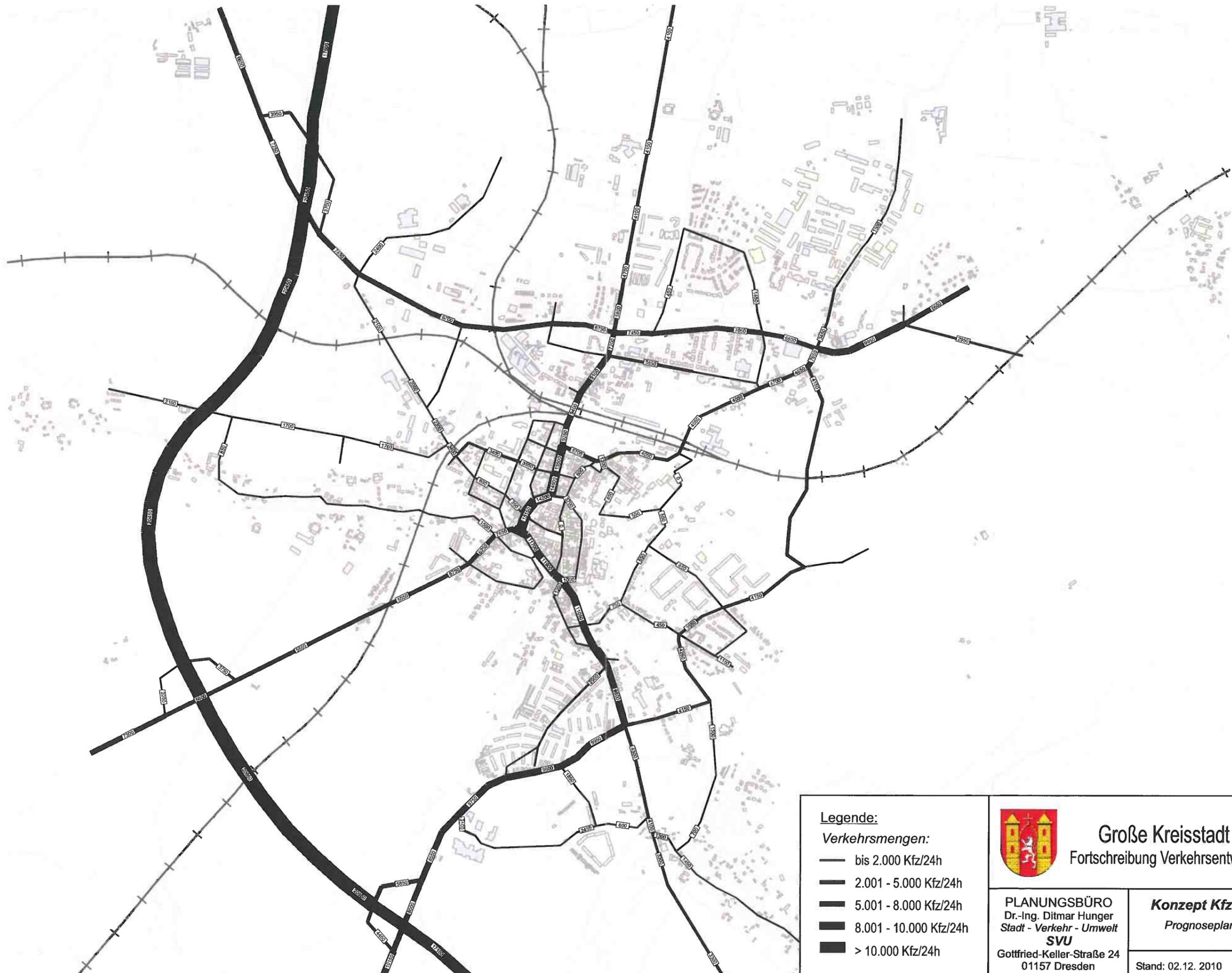
Nr.	bestehende Situation	Foto	Sofortmaßnahme
21.	<i>Wohngebiet Trommlerbusch</i> ungenügende Erschließung durch den Stadtbus		Veränderung der Stadtbushführung in Richtung Stadtzentrum Nutzung des Straßenzuges Stauffenbergallee / Richard-Müller-Straße Prüfung der Möglichkeiten zur Busanbindung auch in der Gegenrichtung
22.	<i>Ortsteil Ebersdorf</i> ungenügende Erschließung durch den Stadtbus		Untersuchung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Stadtbushaltestelle am Knotenpunkt Alwin-Liebe-Straße / Niedere Dorfstraße
23.	<i>südliche Georgewitzer Straße / Ostsiedlung</i> ungenügende Erschließung durch den Stadtbus		Untersuchung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Stadtbushaltestelle direkt nördlich der Laubaner Straße
24.	<i>östliche R.-Breitscheid-Straße</i> ungenügende Erschließung durch den Stadtbus		Untersuchung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Stadtbushaltestelle direkt westlich der Einmündung Stauffenbergallee
25.	<i>Beethovenstraße</i> ungenügende Erschließung durch den Stadtbus		Untersuchung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Stadtbushaltestelle nördlich des Knotenpunktes Herwigsdorfer Straße

Nr.	bestehende Situation	Foto	Sofortmaßnahme
26.	<i>Poststraße</i> ungenügende Erschließung durch den Stadtbus		Untersuchung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Stadtbushaltestelle zwischen Sachsenstraße und Promenadenring
27.	<i>Innere Zittauer Straße / Mühlenstraße</i>		Ausweisung als Haupttridwegachse zwischen Stadtzentrum und Löbau Ost Einrichtung einer Fahrradstraße
28.	<i>Bereich Jahnstraße / Blumenstraße / Brunnenstraße</i> bisher nicht Teil der flächendeckenden Verkehrsberuhigung		flächenhafte Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Tempo-30-Zone, Tempo-20-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich)
29.	<i>Bereich Zeppelinstraße / Dammstraße / Fichtestraße</i> bisher nicht Teil der flächendeckenden Verkehrsberuhigung		flächenhafte Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Tempo-30-Zone, Tempo-20-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich)
30.	<i>Bereich Hartmannstraße / An der Wiedermuth</i> bisher nicht Teil der flächendeckenden Verkehrsberuhigung		flächenhafte Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Tempo-30-Zone, Tempo-20-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich)
31.	<i>Bereich Pestalozzistraße / Äußerer Bautzener Straße / Lessingstraße</i> bisher nicht Teil der flächendeckenden Verkehrsberuhigung		flächenhafte Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Tempo-30-Zone, Tempo-20-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich) nach Aufhebung des Einbahnstraßensystems im Hauptverkehrsnetz



**Legende:**  
**Verkehrsmengen:**  
 — bis 2.000 Kfz/24h  
 — 2.001 - 5.000 Kfz/24h  
 — 5.001 - 8.000 Kfz/24h  
 — 8.001 - 10.000 Kfz/24h  
 — > 10.000 Kfz/24h

 <p><b>Große Kreisstadt Löbau</b>          Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan</p>	<p><b>PLANUNGSBÜRO</b>          Dr.-Ing. Ditmar Hunger          Stadt - Verkehr - Umwelt  <b>SVU</b>          Gottfried-Keller-Straße 24          01157 Dresden</p>	<p><b>Konzept Kfz -Verkehr</b>          Prognosenullfall 2020</p>
	<p>Stand: 02.12. 2010</p>	<p>Anlage 3.1</p>



- Legende:**  
**Verkehrsmengen:**
- bis 2.000 Kfz/24h
  - 2.001 - 5.000 Kfz/24h
  - 5.001 - 8.000 Kfz/24h
  - 8.001 - 10.000 Kfz/24h
  - > 10.000 Kfz/24h



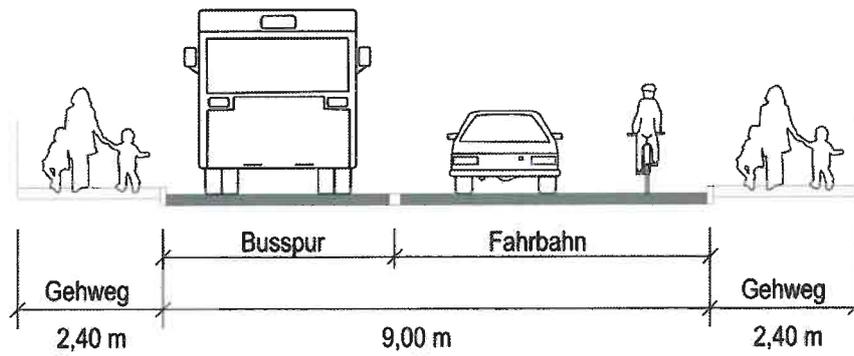
**Große Kreisstadt Löbau**  
 Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
 Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
 Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
 Gottfried-Keller-Straße 24  
 01157 Dresden

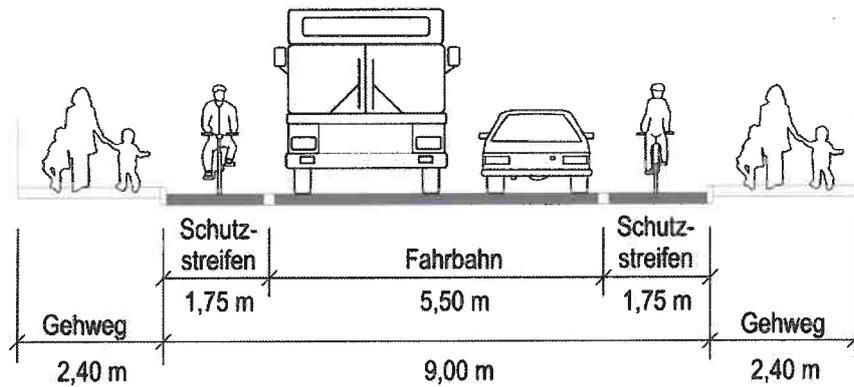
**Konzept Kfz -Verkehr**  
 Prognoseplanfall 2020

Stand: 02.12. 2010      Anlage 3.2

### Bestand



### kurz- bis mittelfristige Gestaltungsvariante



Große Kreisstadt Löbau  
Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

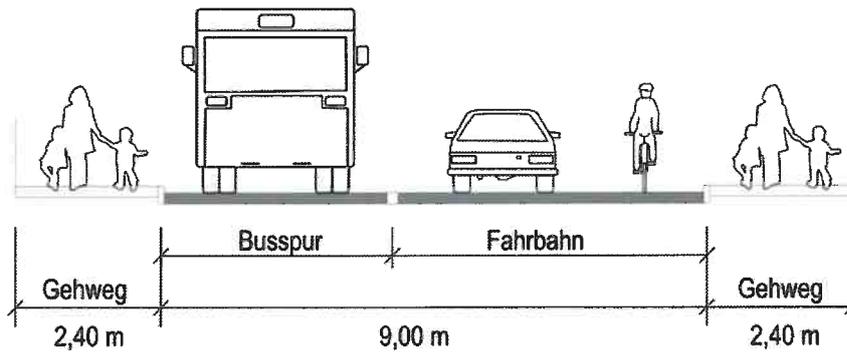
PLANUNGSBÜRO  
Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
Gottfried-Keller-Straße 24  
01157 Dresden

Maßnahmekonzept  
Querschnittsgestaltung  
August - Bebel - Straße

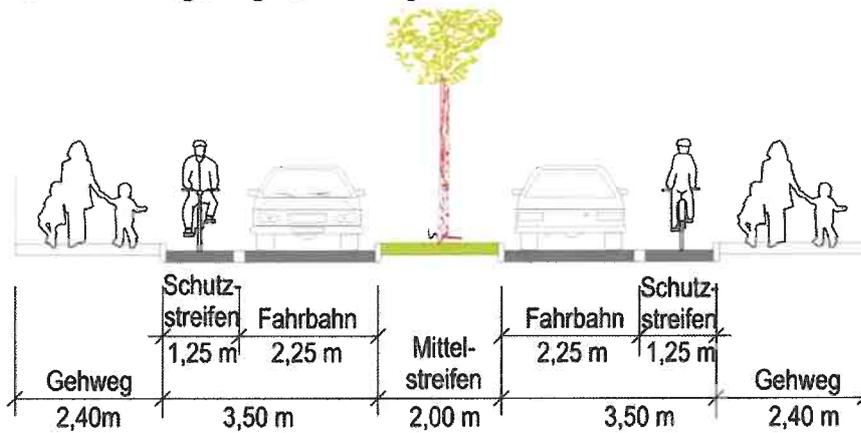
Stand:  
02.12.2010

Anlage 3.3

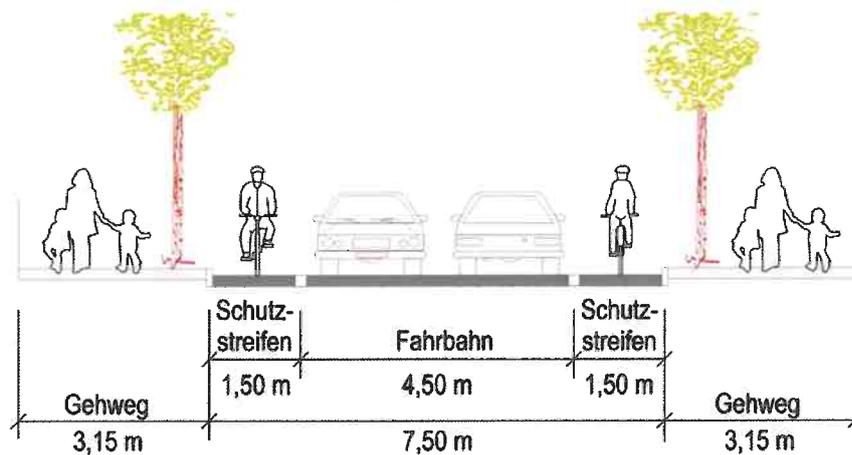
### Bestand



### Mittel- bis langfristige Gestaltungsvariante



### Mittel- bis langfristige Gestaltungsvariante 2



Große Kreisstadt Löbau  
Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

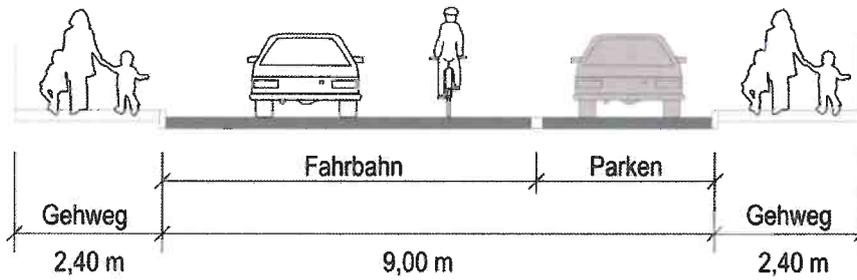
PLANUNGSBÜRO  
Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
Gottfried-Keller-Straße 24  
01157 Dresden

Maßnahmekonzept  
Querschnittsgestaltung  
August - Bebel - Straße

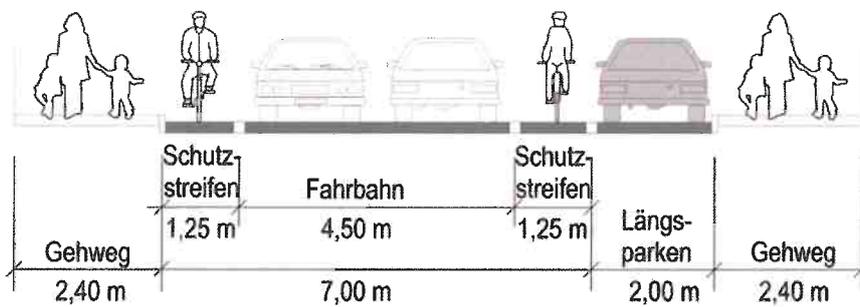
Stand:  
02.12. 2010

Anlage 3.3

### Bestand



### kurz- bis mittelfristige Gestaltungsvariante



Große Kreisstadt Löbau  
Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
Gottfried-Keller-Straße 24  
01157 Dresden

Maßnahmekonzept  
Querschnittsgestaltung  
August - Bebel - Straße

Stand:  
02.12. 2010

Anlage 3.3



Teichpromenade

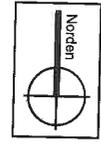
40 Stellplätze (Senkrechtparken)

Innere Bautzner Straße

Äußere Bautzner Straße

Neusalzaer Straße

Promenadering



- Legende:**
- Stellplätze
  - Grünfläche
  - Gehweg
  - Fahrbahn
  - Baum (Bestand)
  - Baum (Neupflanzung)



**Große Kreisstadt Löbau**  
 Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
 Dr.-Ing. Dittmar Hunger  
 Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
 Gottfried-Keller-Straße 24  
 01157 Dresden

**Maßnahmekonzept**  
 Umgestaltung des Neumarktes  
 Variante A1

Stand: 02.12. 2010      Anlage 3.4

Neusalzaer Straße

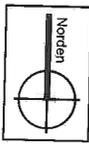
Äußere Bautzner Straße

Promenadenring

Innere Bautzner Straße

Teichpromenade

45 Stellplätze (Senkrechtparken)



**Legende:**

-  Stellplätze
-  Grünfläche
-  Gehweg
-  Fahrbahn
-  Baum (Bestand)
-  Baum (Neupflanzung)

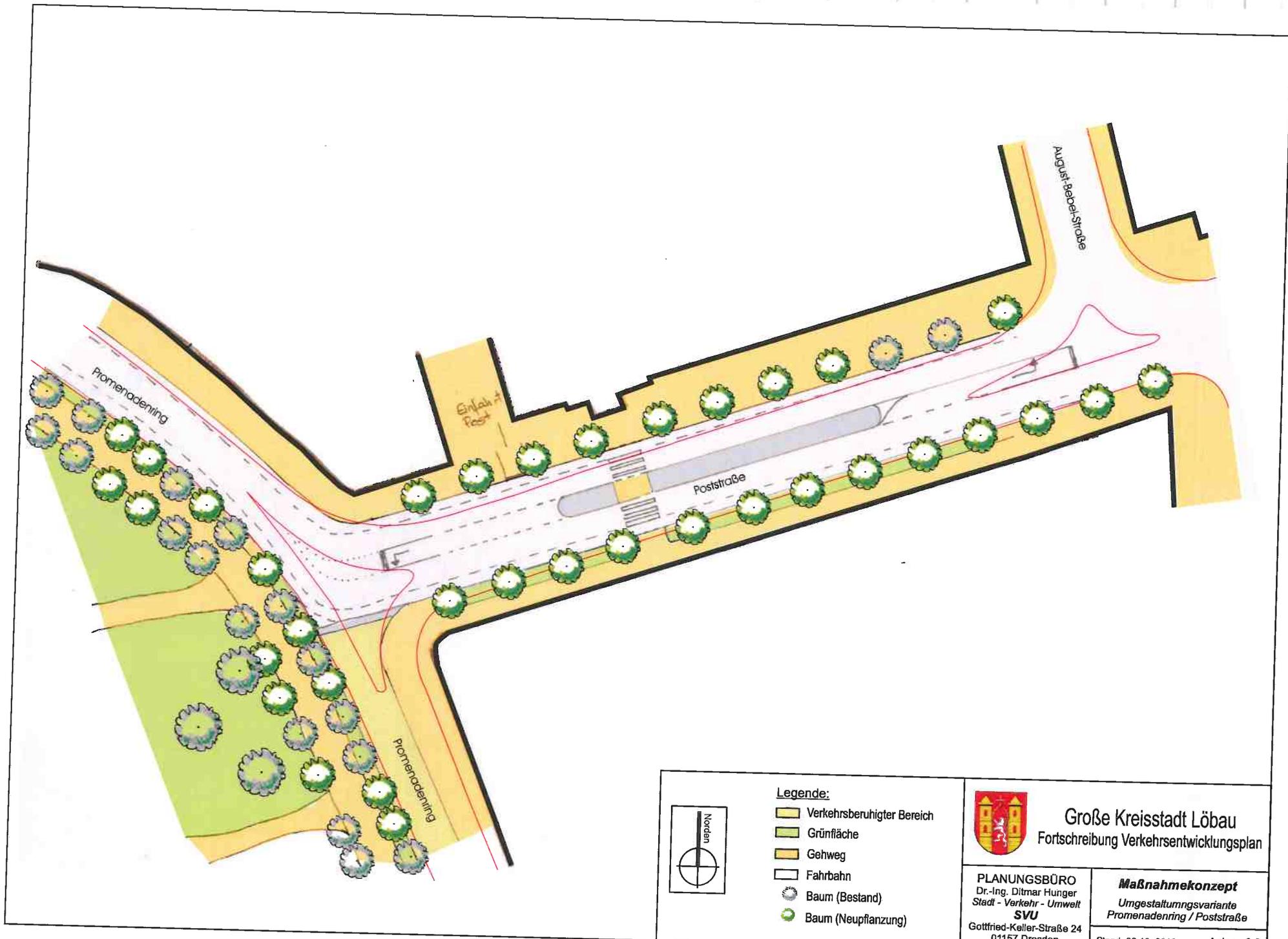


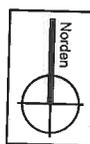
Große Kreisstadt Löbau  
Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
Dr.-Ing. Dittmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
Gottfried-Keller-Straße 24  
01157 Dresden

**Maßnahmekonzept**  
Umgestaltung des Neumarktes  
Variante D

Stand: 02.12. 2010      Anlage 3.5



 <p>Norden</p>	<p><b>Legende:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Verkehrsberuhigter Bereich</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightgreen; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Grünfläche</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Gehweg</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: white; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Fahrbahn</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid grey; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Baum (Bestand)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid green; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Baum (Neupflanzung)</li> </ul>	 <p><b>Große Kreisstadt Löbau</b> Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan</p>
	<p>PLANUNGSBÜRO Dr.-Ing. Ditmar Hunger Stadt - Verkehr - Umwelt <b>SVU</b> Gottfried-Keller-Straße 24 01157 Dresden</p>	
		<p>Stand: 02.12. 2010      Anlage 3.6</p>

Variante 1



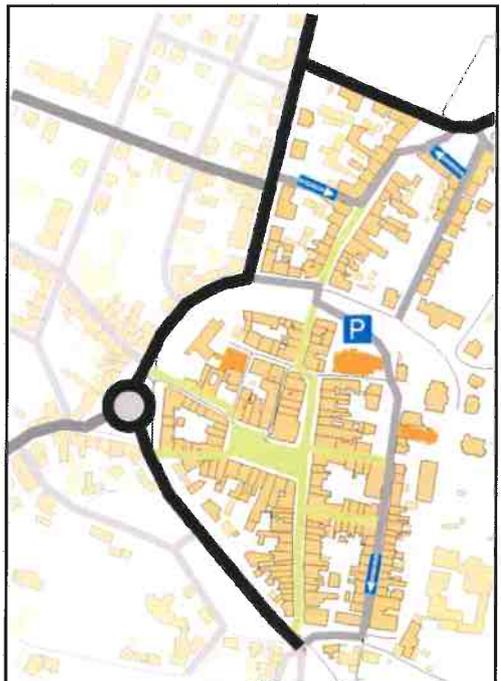
Variante 2



Variante 3.1

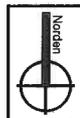


Variante 3.2



**Legende:**

-  Hauptstraßennetz
-  Nebenstraßennetz
-  Fußgängerzone
-  Einbahnstraße



**Große Kreisstadt Löbau**

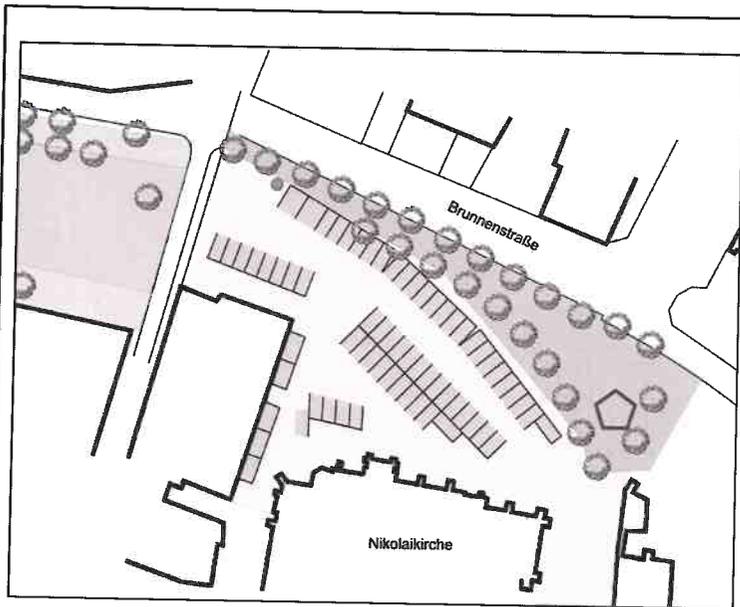
Fortschreibung  
Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
Gottfried-Keller-Straße 24  
01157 Dresden

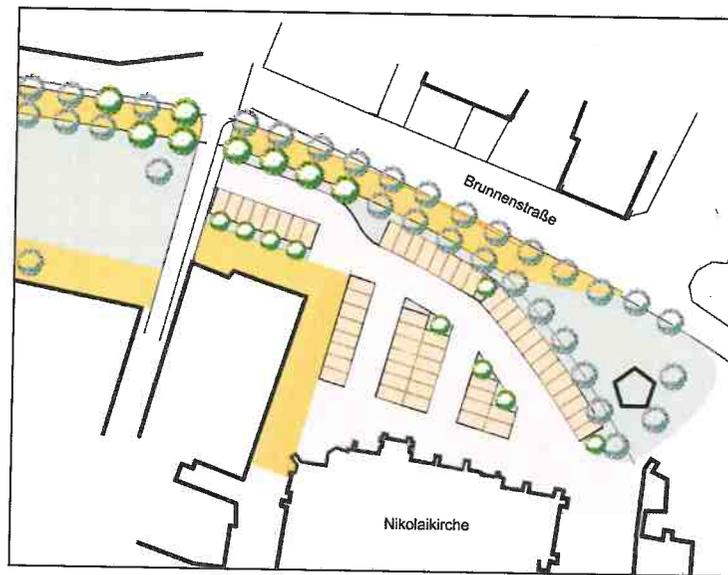
Maßnahmenkonzept  
Verkehrsorganisation  
historische Altstadt

Stand:  
02.12. 2010

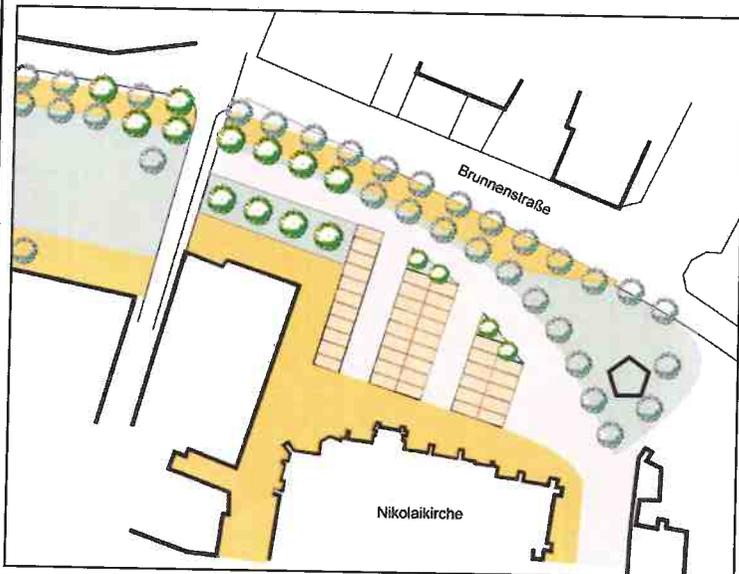
Anlage 3.7



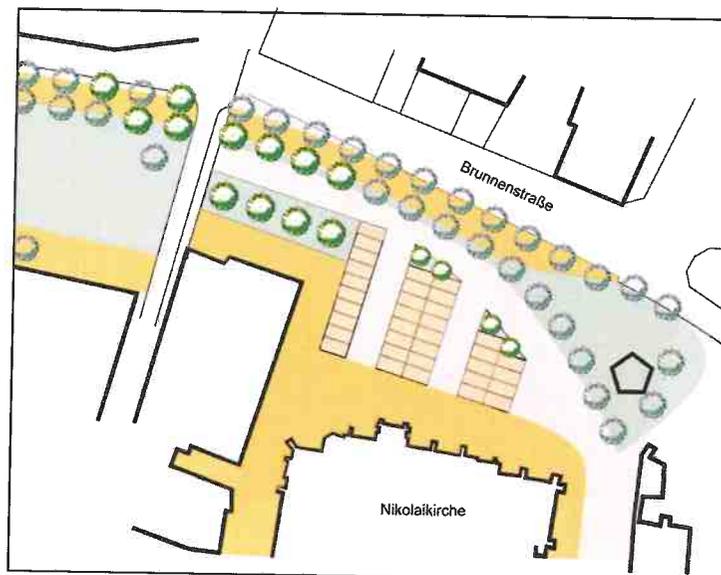
Bestand: 67 Stellplätze



Variante 1: 56 Stellplätze



Variante 2: 40 Stellplätze



Variante 3: 35 Stellplätze

Große Kreisstadt  
Löbau

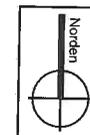


Fortschreibung  
Verkehrsentwicklungsplan

Maßnahmenkonzept  
Umgestaltungsvarianten Nicolaipark

Legende:

-  Stellplätze
-  Grünfläche
-  Gehweg
-  Fahrbahn
-  Baum (Bestand)
-  Baum (Neupflanzung)

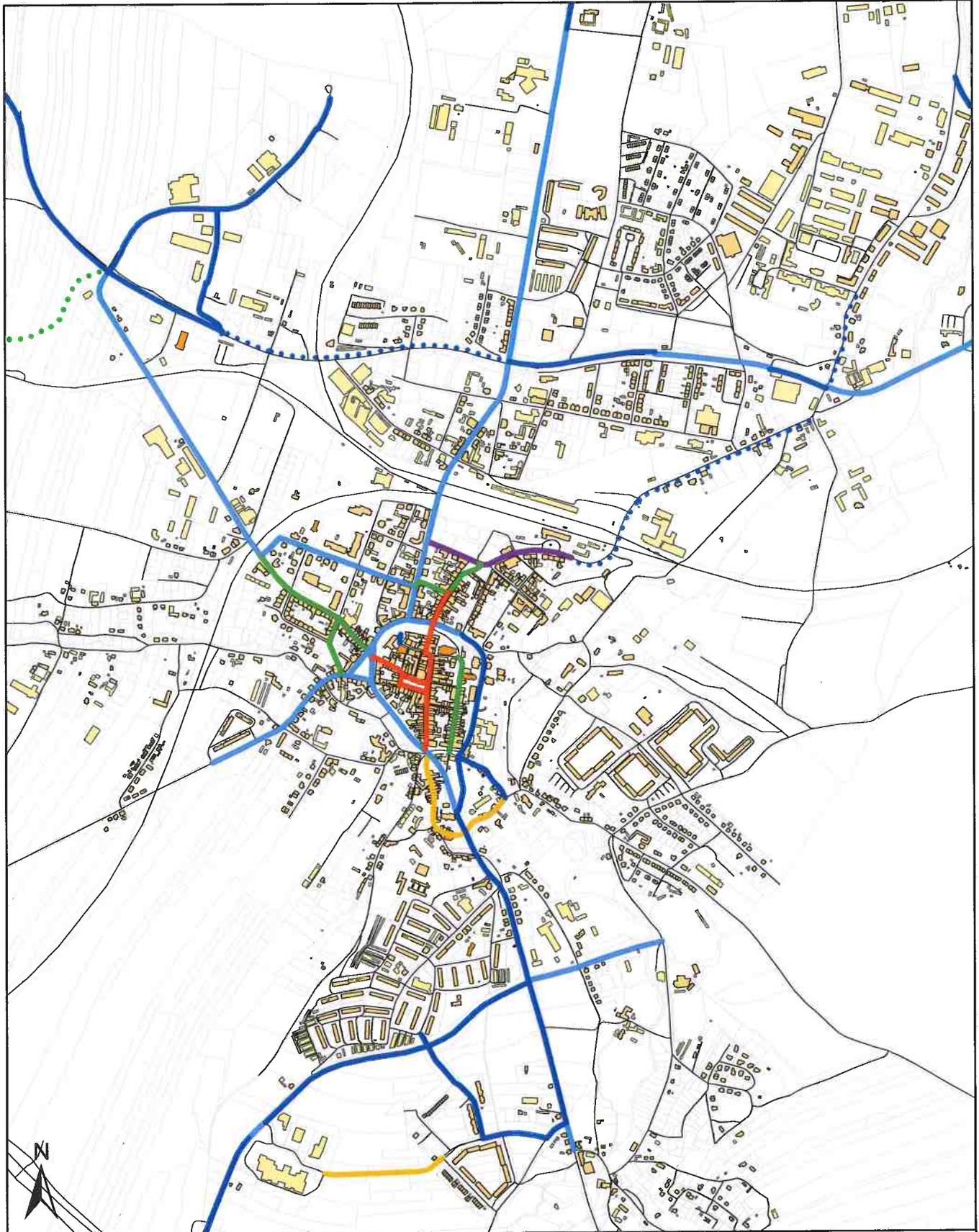


PLANUNGSBÜRO  
Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
Gottfried-Keller-Straße 24  
01157 Dresden

Stand: 02.12. 2010

Maßstab 1:3000

Anlage 3.8



**Legende:**

- |   |                                  |   |                                 |
|---|----------------------------------|---|---------------------------------|
|  | Einbahnstraße<br>mit Radfreigabe |  | benutzungspflichtiger<br>Radweg |
|  | Fußgängerzone<br>mit Radfreigabe |  | Gehweg "Rad frei"               |
|  | touristische Wege<br>etablieren  |  | Netzschluss herstellen          |
|  | Tempo 30 prüfen                  |  | Fahrradstraße                   |

0 250 500 1.000  
Meter



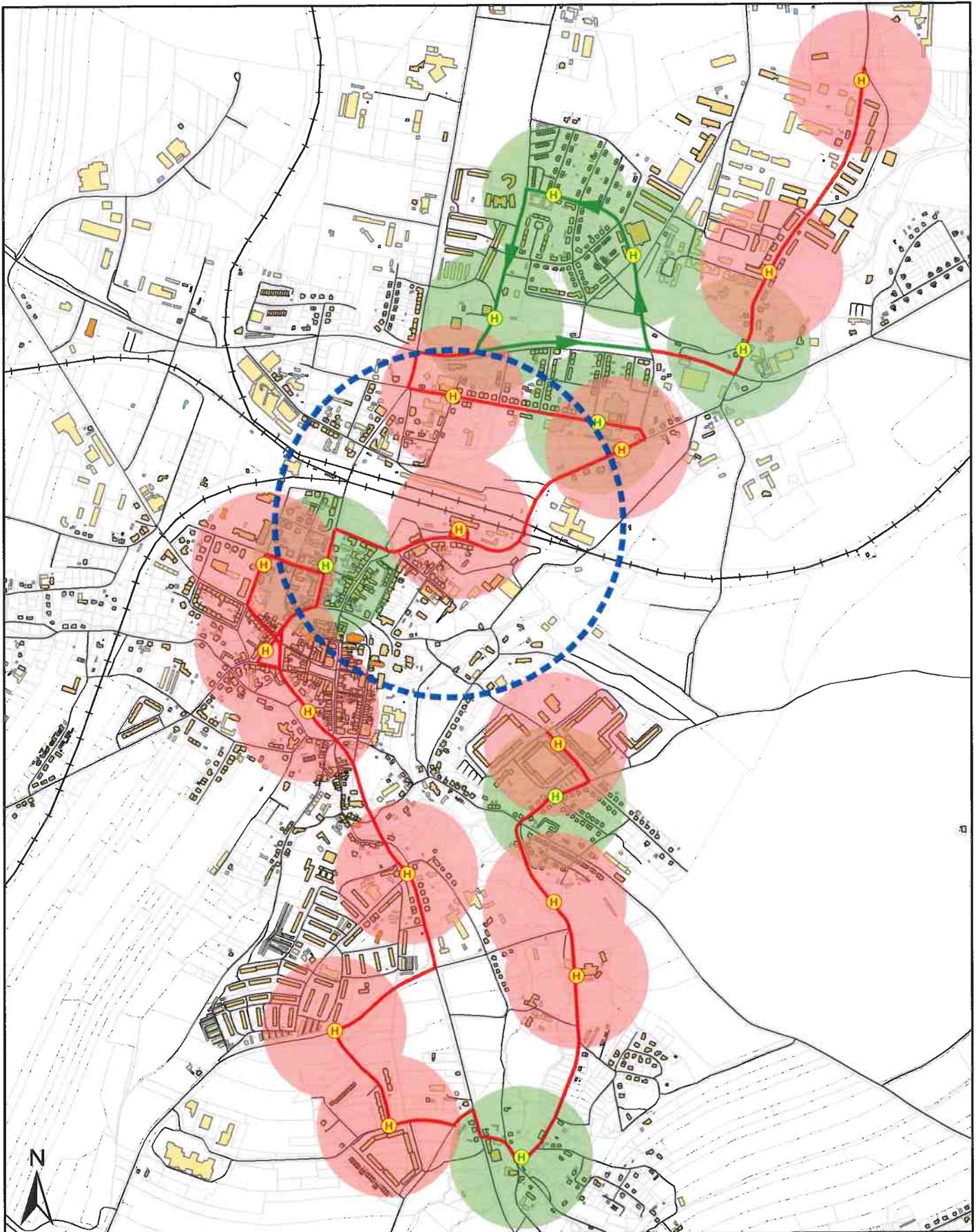
**Große Kreisstadt Löbau**

**Fortschreibung  
Verkehrsentwicklungsplan**

PLANUNGSBÜRO  
Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
Gottfried-Keller-Straße 24  
01157 Dresden

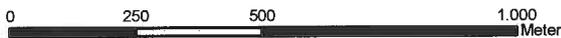
**Konzept Rad-Verkehr**  
Entwicklung  
Radverkehrsnetz

Stand: 02.12. 2010 Anlage 3.9



**Legende:**

-  Haltestellen Bestand
  -  Haltestellenergänzungen
  -  Linienführung Bestand
  -  Linienführung Netzergänzung
  -  Isochronen Bestand
  -  Isochronen Netzergänzung
  -  Einzugsbereich Bahnhof
- (Isochronenradius 210 m)

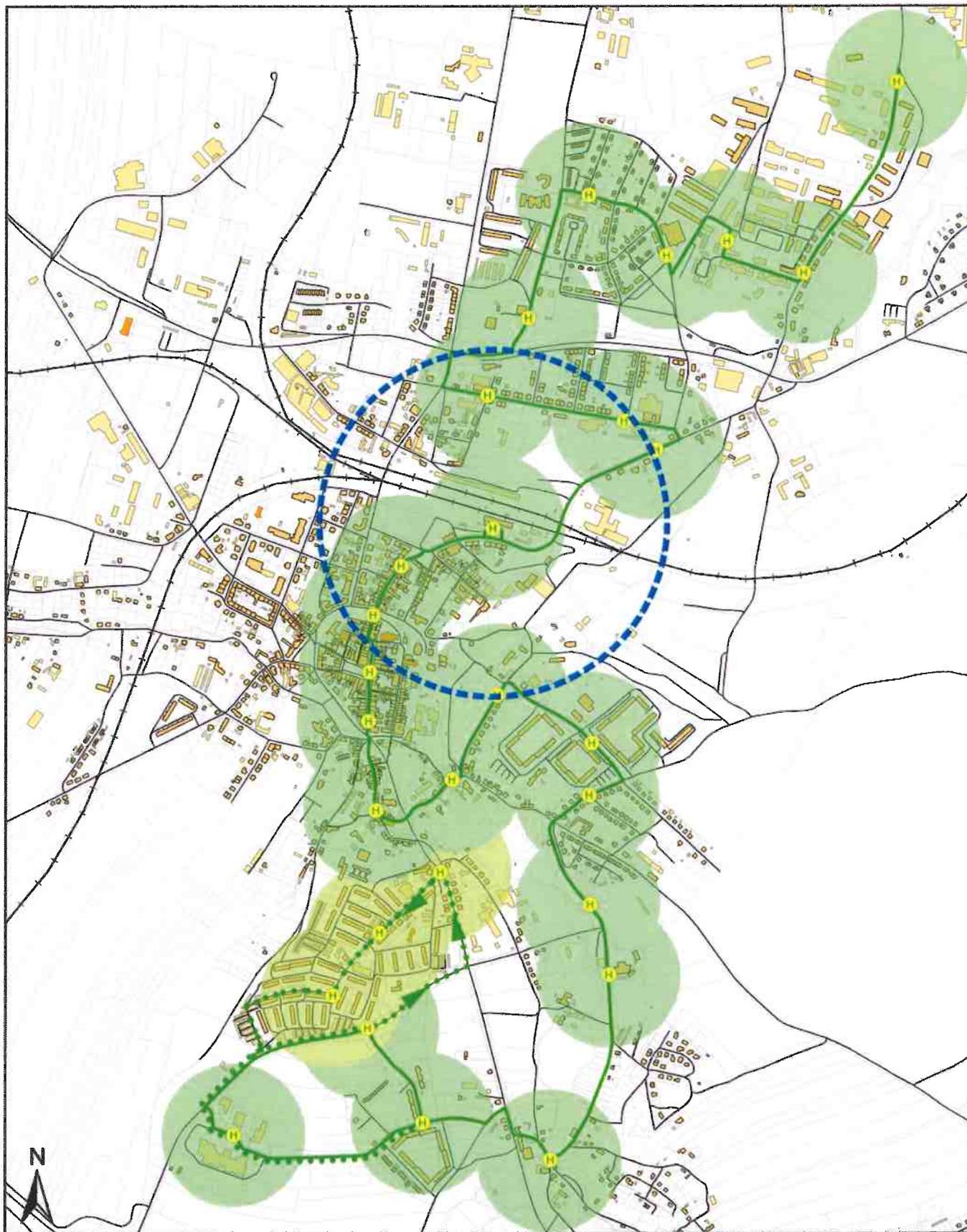


**Große Kreisstadt Löbau**

Fortschreibung  
Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
Dr.-Ing. Dittmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
Gottfried-Keller-Straße 24  
01157 Dresden

**Konzept ÖPNV**  
Linienführung Stadtverkehr  
kurzfristige Optimierung



**Legende:**

- Haltestellen Konzept
  - Linienführung Konzept
  - Linienführung optional
  - Isochronen Konzept
  - Isochronen optional
- (Isochronenradius 210 m)
- Einzugsbereich Bahnhof



**Große Kreisstadt Lößau**  
 Fortschreibung  
 Verkehrsentwicklungsplan

PLANUNGSBÜRO  
 Dr.-Ing. Dittmar Hunger  
 Stadt - Verkehr - Umwelt  
**SVU**  
 Gottfried-Keller-Straße 24  
 01157 Dresden

**Konzept ÖPNV**  
 Linienführung Stadtverkehr  
 mittel- bis langfristig