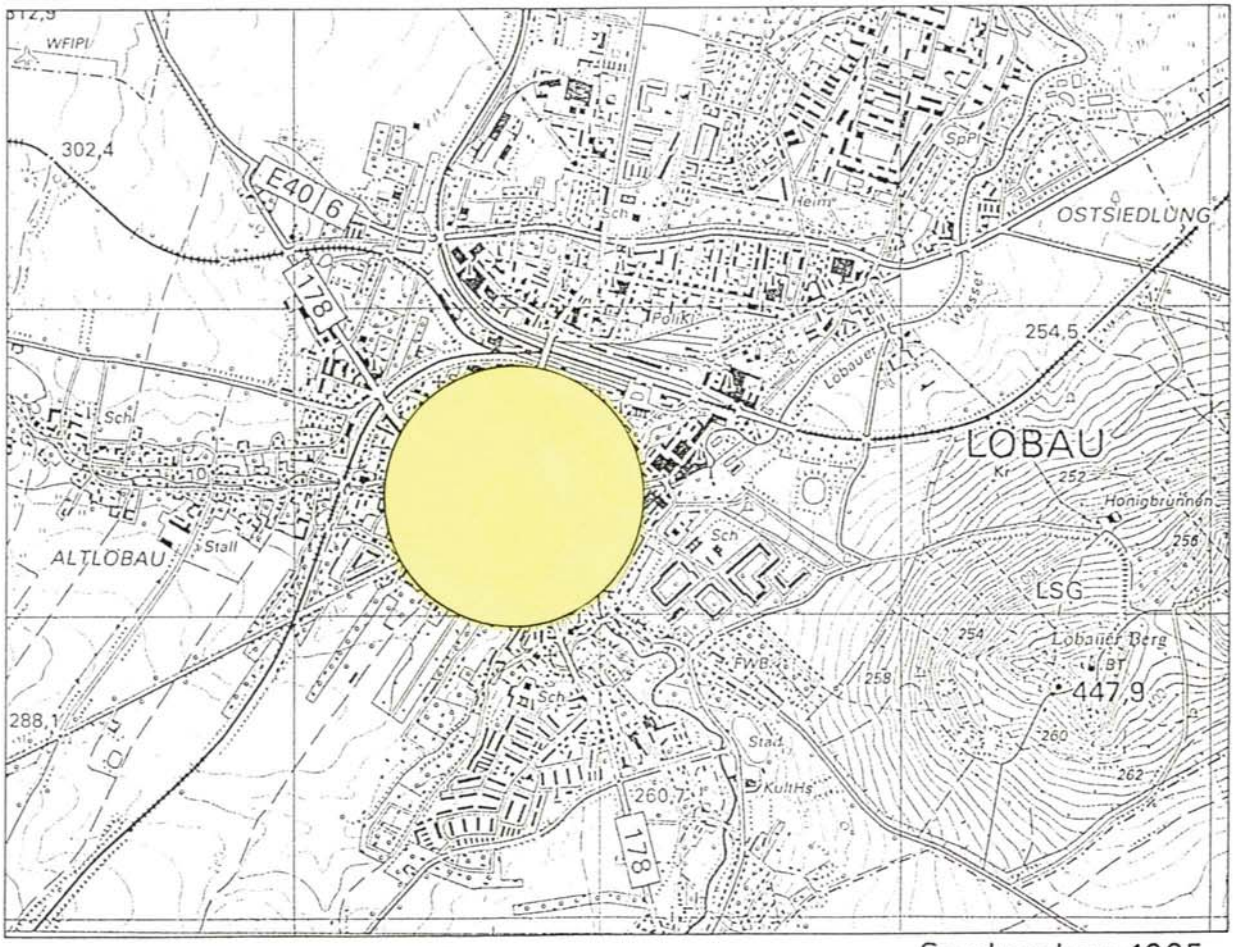
Stadt Löbau

Landkreis Löbau – Zittau

Verkehrsentwicklungsplan



September 1995

ibe ingenieurbüro bartsch+edelmann

Weißenberger Straße 13 - 02708 Löbau - Tel. 03585/47890 Fax. 478949

INHALTSVERZEICHNIS

Erläuterungsbericht

1.0. Ausgangssituation und Zielstellung

2.0. Planungsgrundlagen
2.1. Bisherige Planungen
2.2. Verkehrsentwicklung - Analysen und Prognose 2010

3.0. Verkehrskonzept Gesamtstadt
3.1. Straßennetzentwicklung
3.2. Radwegenetz/Hauptfußgängerbeziehungen
3.3. Entwicklung ÖPNV
3.4. Ruhender Verkehr

4.0. Verkehrskonzept Innenstadt
4.1. Zuordnung
4.2. Durchgangs- und Erschließungsverkehr MIV
4.2.1. Straßennetzentwicklung
4.2.2. Verkehrsführung und Verkehrsberuhigung
4.2.3. Güterverkehr/Anlieferung
4.3. Ruhender Verkehr - Stellflächenkonzept
4.4. Radverkehr - Fußgänger

Planbeilagen
1 Übersichtsplan
2 Straßennetzplan - Vorzugsvariante
3 Radwegenetz und Hauptfußgängerbeziehungen
4.1. Entwicklung ÖPNV - kurzfristiger Planungshorizont 2000
4.2. Entwicklung ÖPNV - langfristiger Planungshorizont 2010
5.1. Übersichtsplan - Innenstadt
5.2. Verkehrsführung und Erschließung
5.3. Verkehrsberuhigende Maßnahmen
5.4. Parkraumplanung
5.5. Fußgänger- und Fahrradverkehr

Anlagen

1 MIV - Beurteilungsbelegung ausgewählter Straßen 2010 - ohne und mit OU B 178
2 - Stellplatzanalyse Innenstadt
3 - Radverkehrszählung Innenstadt
4 - Analyse der Gebietsstrukturen

Erläuterungsbericht

1.0. Ausgangssituation und Zielstellung

Neben der Arbeit am Flächennutzungsplan wird es für die weitere Entwicklung der Stadt Löbau notwendig, Aussagen und Tendenzen zur Verkehrsentwicklung und deren Bewältigung zu treffen. Dabei geht es vor allem darum, die Stadt auch zukünftig optimal an das überregionale Verkehrswegenetz anzubinden und die Verkehrsentwicklung als Grundlage für die unbedingt notwendige weitere Stadtentwicklung zu ermöglichen. Andererseits soll durch gezielte verkehrsplanerische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen die Lebensqualität für die Bewohner der Stadt weiter verbessert werden. Dieser Widerspruch kann nicht durch die reine Orientierung auf das eine oder andere gelöst werden, sondern wird immer seinen Niederschlag in Form von Kompromissen bei der Verkehrsbewältigung finden.

Ziel dieses vorliegenden Planes ist es, diesem Grundanliegen Rechnung zu tragen. Gegenwärtig sind folgende Strukturprobleme im Bereich des Verkehrs erkennbar, die gelöst werden müssen:

- **überdurchschnittlicher Durchgangsverkehr, da überregionale Verkehrslösungen sowohl in Ost-West (A 4) als auch Nord-Süd-Richtung (Transit Tschechei) noch nicht funktionieren**

- **unzureichende Möglichkeiten der Verkehrsverteilung innerhalb der Stadt, um Durchgangsverkehr und den für die Stadt notwendigen Quell- und Zielverkehr trennen zu können**

- **starke Überlagerung der innerörtlichen Verkehrsströme mit den vorgenannten Funktionen**

- **aufgrund der gegenwärtigen Stadtgröße geringe Effizienz des Öffentlichen Personennahverkehrs**

- **völlig unzureichende Kapazität für den ruhenden Verkehr - unklare Parkplatzzuordnung zu einzelnen Stadtbereichen**

- **alternative Netze (Radwegenetz, Fußwegenetz) sind nicht vorhanden bzw. überlagern sich mit den wenigen Verkehrsstraßen innerhalb der Stadt.**

In der vorliegenden Konzeption werden Lösungsansätze für den weiteren Ausbau des städtischen Verkehrswegenetzes vorgeschlagen. Dabei wird auf den bereits umfangreichen Planungsgrundsätzen vergangener Untersuchungen aufgebaut und Vorschläge zur Straßennetzentwicklung unter Berücksichtigung der bereits in der Planfeststellung befindlichen Ortsumgehung West der B 178 unterbreitet.

Die Kategorisierung des Straßennetzes erfolgt in Übereinstimmung mit dem Leitfaden für die funktionelle Gliederung des Straßennetzes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Köln. Auf dieser Grundlage soll für die wichtigsten Straßenzüge die Funktion und der sich daraus ableitende Regelquerschnitt festgestellt werden. Diese Aussagen sind vor allem auch im Hinblick auf die Gestaltung der Strassennebenanlagen wie Geh- und Radwege, Parkflächen, Verkehrsberuhigung u. ä. wichtig.

Besonders kritisch ist die Situation in der Löbauer Innenstadt.

Neben der drastisch gestiegenen Verkehrsdichte auf den durch die Innenstadt führenden Hauptverkehrsstraßen sind vor allem

- der unkontrollierte Belieferungsverkehr
- die geringe Anzahl von Parkplätzen und
- der dadurch entstehende "Suchverkehr"

für den schlechten Zustand verantwortlich.

In den letzten Jahren durchgeführte Baumaßnahmen an Innenstadtstraßen und eine konsequentere Kontrolle durch die Stadt haben ansatzweise zu Verbesserungen beigetragen.

Andererseits zeigen nationale und internationale Erfahrungen, daß Verkehr eine Grundvoraussetzung für städtisches Leben bildet. Es geht nicht darum, wie von manchem gefordert, den Verkehr grundsätzlich zu verhindern, sondern ihn in solche Bahnen zu lenken, daß eine vernünftige Städteentwicklung, ein Funktionieren der Stadtgbiete gesichert und alternative Verkehrsarten wie öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr aber auch der Fußgängerverkehr in ein Gesamtkonzept integriert und akzeptabler gemacht werden müssen.

Um diese genannte Problematik in die zur Zeit anlaufende, umfangreiche Stadtsanierung einbinden zu können, wird deshalb ausgehend von grundsätzlichen Planungsgedanken zur Gesamtstadt für die 3 Innenstadtgebiete

historische Altstadt
Gebiet Bahnhofstraße/Wettiner Platz
Gebiet August-Bebel-Straße/Äußere Bautzener Straße

ein prinzipielles Konzept vorgelegt. Dessen Hauptaufgabe ist es, in diesen genannten Bereichen eine echte Verkehrsentflechtung und Verkehrsberuhigung zu schaffen.

Für das Funktionieren des Altstädtischen Zentrums und des Gebietes Bahnhofstraße sind dabei auch die Belange der Bewohner und der Händler zu berücksichtigen.

Gleichzeitig ist durch die Schaffung sinnvoller Anbindungen an das übergeordnete Netz die Erreichbarkeit und damit die Qualität dieser Zentrumsbereiche für den Besucher der Stadt beizubehalten bzw. zu erhöhen.

Für das Gebiet August-Bebel-Straße/Äußere Bautzener Straße geht es vor allem darum, die Wohnqualität wieder herzustellen und die Funktion als zentrales Stadtgebiet zu sichern.

2.0. Planungsgrundlagen
2.1. Bisherige Planungen

- Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt aus den Jahren 1972 und 1989
- Verkehrskonzept für die Innenstadt vom 30.06.92, Verkehrskonzept Gesamtstadt von 11/93
- den Vorentwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Löbau vom 01.08.94
- überregionale Planungen im Rahmen des Verkehrswegeplanes "Deutsche Einheit" und das Linienbestimmungsverfahren zur Ortsumgehung B 178 des Straßenbauamtes Bautzen - Arbeitsstand 04.06.93
- Zielergebnisse von Querschnittszählungen aus den Jahren 1991 bis 1994 und ständige Abstimmung mit der Verkehrsbehörde des Landratsamtes und der Stadtverwaltung Löbau, Stadtbauamt.

2.2. Verkehrsentwicklung - Analyse und Prognose 2010

Für die Planung ist es erforderlich, die zukünftige Verkehrsentwicklung zugrunde zu legen. Unsicherheiten für die Aussagen zu dieser Verkehrsentwicklung ergeben sich vor allem aus

- **der zeitlich, nicht exakt fixierbaren Fertigstellung überregionaler Trassen und damit Veränderung überregionaler Verkehrsströme**

- **sich ändernden Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarstaaten**

- **der unzureichenden Industrie- und Infrastrukturentwicklung innerhalb der Region**

- **Strukturveränderung innerhalb des Stadtgebietes durch Industriebrachen, Wiederinbetriebnahme von Betrieben, Unklarheiten über Investoren in Gewerbegebieten und Veränderungen der Verwaltungsstrukturen.**

Für die Verkehrsentwicklung wurde mit einer durchschnittlichen jährlichen Erhöhung der Kfz-Fahrleistung von 5 % gerechnet (veröffentlicht Straße + Autobahn 10/91). Der gewählte Prognosehorizont des Jahres 2010 stellt einen überschaubaren Ent-

wicklungszeitraum dar und ermöglicht es, bei der Abschätzung der Beurteilungsbelegungen nicht vorhersehbare Einflüsse zu minimieren. Die Beurteilungsbelegungen basieren auf durchgeführten Querschnittszählungen und sollen durch weitere Zählergebnisse in ihrer Genauigkeit verbessert und demzufolge ständig fortgeschrieben werden.

Die Beurteilungsbelegung ohne Berücksichtigung der geplanten Ortsumgehung der B 178 zeigt eindeutig die totale Überlastung des Straßenzuges Weißenberger Straße/Poststraße/Teichpromenade/Äußere Zittauer Straße. Alternative Umfahrungsmöglichkeiten sind nicht vorhanden bzw. befinden sich in einem verkehrlich als schlecht zu beurteilenden Zustand. Gegenwärtig stellt die Bergstraße die einzige alternative Verbindung in die Stadt dar.

Zwangspunkte im innerstädtischen Netz sind vor allem das Einbahnsystem August-Bebel-Straße/Äußere Bautzener Straße und zunehmend die Anbindungen und Knotenpunkte im Bereich der Äußeren Zittauer Straße.

Durch den Bau der Ortsumgehung B 178 kann mit einer starken Verlagerung des Durchgangsverkehrs gerechnet werden. Der Beurteilungsbelegung liegt die Annahme von 50 % Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr zugrunde. Veränderungen dieses Anteils werden durch zunehmende Nutzung der Ortsumgehung auch für den innerörtlichen Verkehr kompensiert. Entsprechend dem gegenwärtigen Planungsstand ist bei der Ortsumgehung vorerst lediglich ein 2spuriger Ausbau angenommen worden.

Mit dem Bau dieser Ortsumgehung wird für die Stadt zukünftig eine wichtige Nord- (B 6) und eine West-Tangente (B 178) zur Verfügung stehen und wesentlich zur Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten beitragen. Die Reduzierung des Verkehrs im Innenstadtbereich (ca. 15.000 Kfz/d) kommt der Verbesserung der Stadtqualität zugute.

Bei der Beurteilung der Verkehrsentwicklung darf keinesfalls die auch in Zukunft ganz wichtige Verbindung der Stadt zu ihrem Umland und den Nachbargemeinden und -städten vernachlässigt werden. Deshalb ist die Fortführung der bisherigen Verbindungsstraßen bis in das Stadtgebiet in einer guten verkehrlichen Qualität erforderlich (z. B. S 148 Rumburger Str., S 151 Neusalzaer Straße/Äußere Zittauer Straße - ehemalige B 178).

Eine durchgeführte Verkehrszählung auf der Dehsaer Straße hat die Annahme bei der Planung der Ortsumgehung B 178 bestätigt, auf eine unmittelbare Anbindung an die Ortsumgehung zu verzichten.

Völlig unterentwickelt sind in Löbau alternative Netze wie der Öffentliche Personennahverkehr, dessen erste Buslinie seit Mai 1992 betrieben wird, und der Radverkehr.

In der Stadt Löbau ist kein ausgewiesenes Radwegenetz vorhanden. Zählungen zum Radverkehr (siehe Anlage 2) haben eine, für die Stadtgröße und Stadtfunktion zu geringe Größenordnung ergeben. Daraus muß zwangsläufig der Schluß gezogen werden, daß das Radfahren zur Zeit vom "fließenden Verkehr" unterdrückt wird. Radfahrer haben Angst zu fahren.

Der Bau von Radwegen und die systematische Schaffung eines Netzes mit ausreichender Wegweisung sind dringend erforderlich.

3.0. Verkehrskonzept Gesamtstadt
3.1. Straßennetzentwicklung

Das zukünftige Straßennetz der Stadt Löbau ist stark auf die beiden oben bereits angesprochenen Tangenten ausgerichtet. Beide Tangenten übernehmen für die Stadt die Funktion einer Vorverteilung des überregional ankommenden Verkehrs. Die einzelnen Stadtbereiche sind über kurze Anbindungen unmittelbar mit den Tangenten verbunden.

Das vorhandene Straßennetz wird auch weiterhin Grundlage des städtischen Straßennetzes bleiben. Innerstädtische Neubaumaßnahmen werden nur im begrenzten Umfang erforderlich.

Durch die Netzabstufung sollen neben einer Konzentration auch bestimmte Hauptnetzstraßen, vor allem die Erschließung des Stadtgebietes, verbessert werden.

In bestimmten Stadtgebieten kann durch Rückbau oder städtebauliche Umgestaltung eine Verkehrsberuhigung erreicht werden.

Planungsgrundsätze:

Die Netzentwicklung berücksichtigt die bereits erstellte Beurteilungsbelegung des Jahres 2010, die Eingemeindung 1994 und die Entwicklung der umliegenden Orte.

Das Planungskonzept stützt sich dabei auf die geplante und notwendige Ortsumgehung der B 178. Die Netzgestaltung ist jedoch auch ohne Ortsumgehung B 178 sinnvoll.

- Die die Stadt berührenden Hauptverkehrsstraßen B 6 und B 178 dienen grundsätzlich als überregionale Anbindungen und als Verteilerschienen.

- Gleiches gilt für die radialen Verbindungen der Stadt zum Umland über die Staatsstraßen.

- Die Anbindung der Ortsteile erfolgt über die Verteilerschiene, aber auch alternative Anbindungen ans Stadtzentrum werden angeboten.

- Der Ausbau einer Talverbindung ist als Alternative zur Innenstadtdurchfahrt und als notwendige Entlastung der Bergstraße notwendig. Die Talverbindung erhält eine langfristige Bedeutung für die Entlastung des Stadtzentrums auch nach dem Bau der Ortsumgehung B 178. Sie verbessert gleichzeitig die Erschließung.

- Im Gegensatz zu bisherigen Varianten wird der durchgehende städtische Hauptzug im Zwei-Richtungs-Verkehr über die Poststraße /Promenadenring geführt. Der Ausbau im Bereich Promenadenring hat eine prinzipielle Entlastung des Gebietes Äußere Bautzener Straße zur Folge. Das westliche Stadtgebiet wird über die August-Bebel-Straße an das Hauptnetz angebunden.

Zur Entlastung der Bergstraße und der Herstellung einer alternativen Verbindung zwischen dem Süden und Norden der Stadt ist der Ausbau eines Straßenzuges zwischen Herwigsdorfer Straße / Stadionweg - Görlitzer Straße geplant. Neben einer ohnehin wichtigen Erschließungsfunktion erhält dieser Straßenzug Hauptnetzcharakter und kann wesentliche Ströme des innerstädtischen, aber auch des Quell- und Zielverkehrs aufnehmen.

Es besteht die Möglichkeit im Zuge der Neuordnung der Industriestruktur (Lautex) eine unmittelbare Verbindung zur Görlitzer Straße herzustellen. Damit kann die ohnehin überdimensionierte Görlitzer Straße sinnvoll genutzt werden. Die genaue Trassenführung (Nutzung Mühlweg oder Querspange) ist durch einen Variantenvergleich festzustellen.

Die Bergstraße wird zur reinen Erschließungsstraße für das LSG und Naherholungsgebiet Löbauer Berg sowie für das Wohngebiet Löbau-Ost. Durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen und bauliche Umgestaltung ist der Durchgangsverkehr auszuschließen.

Der Knotenpunkt am Neumarkt ist zum Kreisverkehrsplatz auszubauen. Dadurch werden die Verkehrsflächen konzentrierter genutzt. Es werden zusätzliche Fußgängerflächen frei.

Für die Erschließung des Ortes Rosenhain bildet die B 6 die zentrale und nutzbare Straßenanbindung.

Die Orte Eiserode/Nechen und Großdehsa sind alternativ zur B 6 über die Verbindungsstraßen S 115 und K 216 an die Stadt angebunden. Der Knotenpunkt am Ortseingang Großdehsa ist auszubauen (Kreisverkehrsplatz).

3.2. Radwegenetz/Hauptfußgängerbeziehungen

Die Planung des Löbauer Radwegenetzes erfolgt unter Beachtung der durch das Straßenbauamt Bautzen und das Landratsamt Löbau zu verantwortenden überregionalen Radwegenetzplanung.

Während alle wichtigen Verbindungsstraßen (außer den Tangenten) mit straßenbegleitenden Radwegen auszurüsten sind, sind auch die mit dem Landratsamt Löbau abgestimmten straßenfernen Radwegenetze zu berücksichtigen.

In verkehrsberuhigten Bereichen kann auf den Bau separater Radwege verzichtet werden.

Wie im bisherigen Verkehrskonzept zur Innenstadt bereits erläutert, zwingt die topographische Lage von Löbau zur Schaffung eines "oberen" (Innenstadt) und "unteren" Netzes (Tal der Löbau).

Das vorgeschlagene Radwegenetz verbindet die wichtigsten Zielpunkte untereinander und ermöglicht die direkte Verbindung zwischen der Stadt und der umliegenden Orte.

Weitere Untersuchungen und die Ergebnisse des Straßennutzungsprofils sollen Aussagen zur Radwegbreite, zur Kombination Geh-/Radweg und zu einer Radwegweisung enthalten.

3.3. Entwicklung ÖPNV

Vorbetrachtungen und Analyse

In Löbau muß ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz aufgebaut werden. Das Netz muß eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr anbieten.

Zur Zeit besteht eine Buslinie, die im Stundentakt betrieben wird. Diese Linie verbindet das Verwaltungszentrum, das Gewerbegebiet mit den Wohngebieten Löbau-Süd und Löbau-Ost.

Die Gründe der geringen Effizienz liegen einerseits an der geringen Stadtgröße und andererseits an langen Fahrzeiten, hervorgerufen durch Stauerscheinungen.

Der Aufbau der Gewerbestandorte - vorrangig im Nordwesten des Stadtgebietes, die Eingemeindung der Orte Rosenhain, Eiserode, Nechen und Großdehsa erweitern das Stadtterritorium.

Diese Bereiche erweisen sich, neben den Wohngebietsstandorten im Süden und Osten, als neue Ziel- bzw. Quellgebiete, die erschlossen werden müssen. Zurückzulegende Strecken sind nicht mehr fußläufig zu überwinden.

So entstehen neuartige Fahrbeziehungen zwischen den Quellbezirken (z. B. Wohngebiete) und den Zielbezirken (z. B. Gewerbegebiete), die maßgeblich durch öffentliche Verkehrsmittel abgedeckt werden können.

Folgende Teilgebiete sind zu erschließen:

Wohngebiete	Einwohner
- Eiserode	300
- Rosenhain	1 200
- Nechen	300
- Großdehsa	1 000
- Löbau-Ost	2 900
- Löbau-Süd I	2 500
- Löbau-Süd II	1 500
- Löbau-Nord	2 100
- Altlöbau	1 500
- Oelsa	500
- Ostsiedlung	600

Gewerbe- bzw. Mischgebiete	Arbeitsplätze	
- Verwaltungszentrum	730	hoher Besucherverkehr
- Gewerbegebiet Löbau-West	350	
- Gewerbegebiet Weißenb. Str.	250	
- Mischgebiet Breitscheidstr.	950	Besucherverkehr
- Altstadt	1 900	hoher Besucherverkehr
- Gewerbegebiet Löbau- Süd II (Kaufland)		hoher Besucherverkehr

wichtige Punkte

. Behindertenwerkstatt
. Sozialheim
. Krankenhaus
. Fachkrankenhaus Großschweidnitz

Das Streckennetz muß die gewünschten Fahrbeziehungen wiederspiegeln, so daß dem Nutzer möglichst direkte Wege und damit kurze Fahrzeiten angeboten werden können. Der zentrale Umsteigepunkt sowohl zwischen den Stadtlinien als auch zu den Regionallinien ist der Busbahnhof.

Wegen der Stadtgröße und der topographischen Gegebenheiten der Stadt kann der ÖPNV nur über Busse realisiert werden.

Um die Deutsche Bahn besser in den ÖPNV einbeziehen zu können, soll eine Fußwegeverbindung direkt von den Gleisanlagen zum Busbahnhof geführt werden.

Schrittweiser Aufbau des Liniennetzes

Die Aufnahme des vollen Fahrbetriebes ist erst zweckmäßig, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Gewerbegebiete müssen aufgebaut sein, damit sie sich als Zielgebiete erweisen.

2. Das Streckennetz muß umgestaltet sein, so daß keine Behinderungen durch Stauerscheinungen auftreten.

3. Der Ausbau der Verbindungsstraße zwischen Nord- und Südbereich muß abgeschlossen sein.

Der Aufbau des Liniennetzes kann nur schrittweise erfolgen.

In einem kurzfristigen Zeitraum (Planungshorizont 2000) ist das Netz dem gewachsenen Stadtgebiet anzupassen.

Die Buslinien müssen das zur Zeit bestehende Straßennetz nutzen.

Folgendes Streckennetz wird vorgeschlagen:

1. Linie **Rosenhain - Großdehsa**	**2. Linie** **Löbau-Ost - Eiserode**
Rosenhain	Löbau-Ost
Löbau, Ostsiedlung	Schubertstraße
Landratsamt	Stadion
Ziegenwiese	Löbau, Hartplatz
Löbau-Nord	Löbau-Süd II
Breitscheidstraße	Kaufland
Schlachthof	Löbau-Süd I
Busbahnhof	Rundteil
Neumarkt	Rosengarten
Altlöbau	Busbahnhof
Großdehsa	Gewerbegebiet Löbau-West
	Nechen
	Eiserode
Länge ca. 15,5 km	Länge ca. 11,0 km

Die Anbindung des Fachkrankenhauses Großschweidnitz erfolgt weiterhin über die Regionallinien. Es besteht keine Wendemöglichkeit direkt vor dem Fachkrankenhaus.

In Anlehnung anderer Verkehrskonzepte für Städte gleicher Größenordnung sollen in den Spitzenzeiten (von 5.30 Uhr bis 7.30 Uhr und 15.00 Uhr bis 17.00 Uhr) die Linien im Viertelstundentakt betrieben werden.

Im Tagesverlauf (zwischen 7.30 Uhr und 15.00 Uhr sowie von 3.00 Uhr bis 5.30 Uhr und 17.00 Uhr bis 20.00 Uhr) werden die Linien im Halbstundentakt befahren. In den Nachtstunden ist ein Stunden- bzw. Zweistundentakt ausreichend.

Die Bedienung der eingemeindeten Ortschaften soll in Abstimmung mit den Regionallinien erfolgen und damit für ein besseres Angebot sorgen. Außerhalb der Spitzenzeiten ist der Regionalverkehr ausreichend. Zum Beispiel bedient die Linie Bautzen - Cunewalde - Löbau den Ort Großdehsa mit. Im Tagesverlauf werden die Haltestellen im Stunden- bzw. Zweistundentakt bedient.

Der Stadtverkehr in Verbindung mit dem Regionalverkehr gewährleistet eine ansprechende Taktfrequenz und eine gute Erreichbarkeit der städtischen Ziele.

Mit dem veränderten Streckennetz müssen folgende Punkte schrittweise realisiert werden:

- ÖPNV - Bevorzugung im Stadtverkehr
  . Busspuren
  . Rückbau von Busbuchten
  . LSA-Vorrangschaltung für ÖPNV-Linien

- Restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr
  . Parkraumeinschränkung in der Innenstadt
  . Parkraumbewirtschaftung

- Umbau des Straßennetzes
  . Ausbau der (End-) Haltestellen
  . Durchfahrmöglichkeiten durch die Wohngebiete und das Verwaltungszentrum schaffen
    In den Wohngebieten ist zu gewährleisten, daß kein Pkw-Durchgangsverkehr entsteht
  . Ausbau der Streckenführung entlang des Löbauer Wassers
  . Ausbau der Umsteigepunkte

- Erhöhung der Beförderungsqualität
  . Verbesserung der Umsteigebeziehungen (auch mit DB)
  . Erhöhung der Fahrgastinformationen
  . Tarifgestaltung
  . Schaffung spezieller neuartiger Leistungsangebote (z. B. Sonderlinien).

Nach dem Ausbau des Straßennetzes in Löbau und der Entwicklung der städtischen Teilgebiete, sowie des Löbauer Umfeldes erweisen sich 3 Linien als zweckmäßig (Planungshorizont 2010):

1. Linie
Rosenhain - Großdehsa
Rosenhain
Löbau, Ostsiedlung
Georgewitzer Straße
Landratsamt
Ziegenwiese
Löbau-Nord
Breitscheidstraße
Schlachthof
Bahnhof
Busbahnhof
Neumarkt
Altlöbauer Straße
Altlöbau
Oelsa
Großdehsa

Länge ca. 14,0 km

2. Linie

Landratsamt - Busbahnhof
Busbahnhof
Poststraße
Theaterplatz
Löbau-Süd I
Löbau-Süd II

Löbau, Hartplatz	bzw.	Ebersdorf
Stadion		Neudorf

Löbau-Ost
Görlitzer Straße
Georgewitzer Straße
Landratsamt

Länge ca. 6,5 km	Länge ca. 8,8 km

Linie 2:
Die Linie 2 fährt abwechselnd über Ebersdorf - Stadionweg bzw. über Ebersdorf Niedere Dorfstraße - Ebersdorf Niederviebig - Herwigsdorfer Straße nach Löbau-Ost.

3. Linie

Eiserode - FKH Großschweidnitz

Eiserode
Nechen
Gewerbegebiet West
Löbau-Nord
Busbahnhof
Bahnhofstraße
Neumarkt
Friedhofstraße
Theaterplatz
Löbau-Süd I
Kaufland
FKH Großschweidnitz
Buswendeplatz Großschweidnitz

Länge ca. 11,6 km

Linie 3:
Die Führung des ÖPNV durch das Wohngebiet Süd I kann erst erfolgen, wenn die Umgestaltung zur Verbesserung der Parksituation (Verkehrsraumkonzept Süd I) abgeschlossen ist.

Besonders in den eingemeindeten Ortschaften laufen die 3 Stadtlinien parallel zu den Regionallinien und verbessern das Angebot.

Für eine gute Vernetzung zwischen den Regionallinien und dem Stadtverkehr ist es notwendig, Umsteigemöglichkeiten auch außerhalb des Busbahnhofes einzurichten.

Standorte sind:

- Löbau-Nord
- Kaufland
- Neumarkt
- Görlitzer Straße / B 6
- Straße der Jugend / Ahornallee
- Äußere Zittauer Straße

3.4. Ruhender Verkehr

Die Betrachtung der Verkehrsbelegung und der Straßennetzentwicklung ist nur im engen Zusammenhang mit der Lösung der Parkraumprobleme zu sehen. Der Zielverkehr als wichtiger Bestandteil für die Erhaltung der Bedeutung der Stadt Löbau muß am Ende ein ausreichendes Parkplatzangebot vorfinden. Vor allem in den innerstädtischen Zentrumsgebieten, aber auch in den zu dicht besiedelten neuen Wohngebieten ergeben sich große Deckungslücken.

	Bedarf	Deckungs-grad	Fehlende Stellplätze
Innenstadt	1670	50 %	930
Gebiet Breitscheidstr.	600	50 %	300
Wohngebiet Süd 1	1500	80 %	300
Wohngebiet Ost	1800	44 %	1000
Wohngebiet Nord	475	63 %	175
Verwaltungszentrum	1500	100 %	Zuordnung verbessern

Die Parkraumstruktur für die Innenstadt ist im vorliegenden Konzept bereits behandelt worden. Es zeigt sich, daß zusätzliche Parkraumflächen geschaffen werden müssen. Für eine effektivere Nutzung werden mehrgeschossige Parkbauten unerläßlich. Die vorgeschlagenen Standorte Zollstraße, Hartmannstraße und Teichpromenade in unmittelbarer Zentrumsnähe sind Voraussetzung für das Funktonieren der Innenstadt. Die Parkgaragen unter dem Hof des Gymnasiums sind im Zusammenhang mit dem Parkbedarf dieser Einrichtung zu sehen.

Längerfristig soll ein Parkhaus im Bereich des ehemaligen Gaswerkes das Stellplatzangebot für den innerstädtischen Bereich abrunden.

Ergänzend wird vorgeschlagen, Flächen im Bereich des ehemaligen Lautex-Betriebes zur Verfügung zu stellen. Bei sicher erforderlichen Umstruktierungsmaßnahmen können hier in unmittelbarer Innenstadtnähe zusätzliche Parkflächen geschaffen werden. Eine ausreichende Anbindung ist über die Görlitzer Straße möglich.

Der Fehlbedarf in den Gebieten Breitscheidstraße und ehem. Kaserne kann ebenfalls nur über den Bau mehrgeschossiger Anlagen reduziert werden.

Eine Lösung für die größeren Löbauer Wohngebiete ist jeweils gesondert zu erarbeiten. Dabei ist zu beachten, daß z. B. im Wohngebiet Löbau-Süd über 600 private Garagenplätze vorhanden sind.

Durch entsprechende Satzungen der Stadt ist in den übrigen Stadtgebieten die Zunahme des öffentlichen Parkraumbedarfs zu verhindern und in private Verantwortung zu übertragen. Zunehmend muß bei kommunalen Entscheidungen nach dem **Verursacherprinzip** gehandelt werden. In erster Linie ist jeder für den notwendigen Stellplatz seines Fahrzeuges selbst verantwortlich. Die Stadt bietet soweit Unterstützung, wie es zur Aufrechterhaltung der städtischen Infrastruktur notwendig ist.

4.0. Verkehrskonzept Innenstadt
4.1. Zuordnung zum Gesamtkonzept

Die vorliegende Planung für den Innenstadtbereich in Löbau geht davon aus, daß der Bund und der Freistaat Sachsen die Fortführung der Autobahn A 4 in Richtung Osten und den Ausbau der B 6/ B 178 in Richtung Süden vorantreiben und in absehbarer Zeit realisieren. In Übereinstimmung mit den dazu vorliegenden Informationen muß jedoch mit einer längeren Übergangszeit gerechnet werden, so daß eine spürbare Entlastung der Stadt Löbau vom Durchgangsverkehr in den nächsten Jahren nur bedingt zu erwarten sein wird.

Auf jeden Fall werden die im Planungskonzept ausgewiesenen Straßen

Poststraße
Weißenberger Straße
Promenadenring
Teichpromenade
Neusalzaer Straße

auch zukünftig die Hauptachsen für den innerstädtischen Verkehr bilden.

Erst mit dem Bau der überregionalen Entlastungsstraßen kann mit einer erheblichen Reduzierung des vor allem durch den Transitverkehr hohen Anteils an Lastkraftwagen gerechnet werden.

4.2. Durchgangs- und Erschließungsverkehr MIV
4.2.1. Straßennetzentwicklung

Durch die Verbreiterung der Kurve und Fahrbahn im Bereich Poststraße/Promenadenring wird der Promenadenring im Zwei-Richtungsverkehr befahrbar. Damit kann die jetzige "Umfahrung" des Gebietes August-Bebel-Straße vermieden werden. Die für die Stadt wichtige Hauptverkehrsachse wird somit auf wenige Straßenzüge konzentriert.

Dadurch wird es möglich, die Äußere Bautzener Straße im Innenstadtbereich zu entlasten und das westliche Stadtgebiet über die im Zwei-Richtungsverkehr befahrbare August-Bebel-Straße zu erschließen.

Über die neu zu bauende Zollstraße werden der Bahnhof und die Görlitzer Straße ans innerstädtische Hauptnetz angebunden.

4.2.2. Verkehrsführung und Verkehrsberuhigung

Durch die geplante Bündelung und Kanalisierung des Verkehrs im Hauptnetz wird es möglich, für alle innerstädtischen Bereiche verkehrsberuhigende Maßnahmen durchzusetzen.

Dazu sind für die drei Innenstadtbereiche unterschiedliche Instrumentarien vorgesehen:

1. Altstadt - Fußgängerzone (Ausnahme Johannisstraße/Nicolaiplatz)
   Beschilderung mit Z 242/243

2. Zentrumsnahe Bereiche der Altstadt und das gesamte Gebiet Bahnhofstraße werden durch grundsätzliche Verkehrsberuhigung mit Gleichstellung von Fahrzeugen und Fußgängern in dieses System integriert. Dabei darf hier lediglich Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Niveaugleicher Straßenaufbau und Gestaltung sollen das gleichberechtigte Nebeneinander zusätzlich unterstreichen. Für Anlieger und Bewohner können beschränkte Parkflächen ausgebaut werden.
   Beschilderung mit Z 325/326

3. Flächendeckende Einführung der "Tempo 30-Zone" in den Gebieten beidseitig der August-Bebel-Straße.
   Beschilderung mit Z 274.1 / 274.2

4. Die Zufahrt zur Altstadt und zum Geschäftsbereich Bahnhofstraße soll eindeutig definiert werden und kann über den Promenadenring erfolgen. Nur wenn eine Art "Eingang" festgelegt wird, kann eine kontrollierbare Hemmschwelle gegen unberechtigtes Einfahren geschaffen werden und damit die Verkehrsführung innerhalb des Innenstadtbereiches ihre verkehrsberuhigende Funktion erfüllen.

   Die in Planbeilage 5.2. vorgesehenen Fahrtrichtungen sollen Schleichwegfahrten unterbinden und unnötige Verkehrsströme verhindern helfen. Ausgehend von der Einmündung Promenadenring wird die Altstadt vom Versorgungsverkehr in Richtung Süden durchfahren. Gleiches gilt für die Johannisstraße. Die Bahnhofstraße ist bis zum Wettiner Platz in Gegenrichtung zu durchfahren.

4.2.3. Güterverkehr/Anlieferung

Für die unbedingt notwendige Verkehrsberuhigung im Altstadtbereich als auch in der Bahnhofstraße sind die Fahrtmöglichkeiten für den Schwerlastverkehr (Belieferung und Entsorgung) zeitlich zu beschränken. Die Unterbindung des Lieferverkehrs ist vor allem in den für die Besucher der Innenstadt attraktiven Zeiten (vormittags ca. von 10.00 bis 12.00 Uhr, nachmittags von ca. 14.00 bis 17.00 Uhr) erforderlich.

Bedingt durch die verfügbaren Straßenflächen ist eine Tonnagebeschränkung (z. B. auf 7,5 t) anzustreben. Für größere Fahrzeuge fehlen vor allem im Bereich Bahnhofstraße/Nicolaistrasse/Rittergasse als auch in der Inneren Bautzener Straße sowie Schul- und Eichelgasse die notwendigen Abbiegeradien, um ohne Gefährdung der Fußgänger die Innenstadt befahren zu können.

Zur Durchsetzung dieser den Lieferverkehr betreffenden Maßnahmen sind entsprechende Vorwegweisungen erforderlich.

4.3. Ruhender Verkehr

Im Ergebnis der Untersuchungen zur Verkehrsberuhigung sind für die Abdeckung des ruhenden Verkehrs folgende Grundsätze umzusetzen:

1. Keine "öffentlichen" Parkflächen mehr im Altstadtbereich vorzusehen. Dadurch wird die Belastung des Stadtzentrums auch durch Wegfall von Suchfahrten wesentlich reduziert.

2. Im verkehrsberuhigten Innenstadtbereich werden für Anwohner, Beschäftigte oder Gewerbetreibende eindeutig zuordenbare Parkflächen vorgesehen. Neben der Kontrollfunktion der Stadt wird hier vor allem auch mit einer Kontrolle durch den jeweiligen Berechtigten zu rechnen sein. Öffentliche Stellflächen werden bewirtschaftet und als Kurzparkplätze (15 bis 30 min.) genutzt.

3. Bereits an den Einfallstraßen zur Innenstadt sind Hinweistafeln erforderlich, die auf die in Zentrumsnähe befindlichen Parkplätze hinweisen und deutlich machen, daß vor allem in der unmittelbaren Altstadt (Fußgängerzone) keine öffentlichen Parkplätze verfügbar sind. Die Hinweistafeln sind durch ein einfaches Parkleitsystem zu ergänzen.

4. Grundsätzlich sollen die im Untersuchungsgebiet als unmittelbar im angrenzenden Bereich vorhandenen Parkflächen zeitlich begrenzt nutzbar oder bewirtschaft sein. Übrige Parkflächen stehen nur im Stadtrandbereich zur Verfügung.

5. Für die Bewohner der Altstadt sollen mit öffentlicher Unterstützung Quartiersgaragen geschaffen werden.

6. Um das vorhandene Parkraumdefizit, was logischerweise durch die verkehrsberuhigten Maßnahmen noch erhöht werden muß, nicht in immer weitere Stadtbereiche zu verdrängen, sind die zentrumsnahen Standorte für mehrgeschossige Parkbauten vorgeschlagen.

   - Parkdeck Handwerker Straße
     Kapazität: 190 Stellplätze

   - Parkhaus Hartmannstraße
     Kapazität: 160 Stellplätze

   - Tiefgarage Zollstraße
     Kapazität: 300 - 400 Stellplätze

   Als alternativer Standort in einfacher Bauweise mit hoher Kapazität wird geplant:

   - Standort ehem. Gaswerk
     Durch Ausnutzung der Höhendifferenz von ca. 20 m können im Bereich des ehem. Gaswerkes ca. 4 bis 5 offene Parkdecks entstehen, die unmittelbar am Beginn des alten Friedhofs an die Straße der Jugend (B 178) angebunden werden können. Die Altstadt ist fußläufig über den alten Friedhof/Königsberg gut zu erreichen.

Planerisch weiterverfolgt wird auch der Vorschlag:

- Tiefgarage unter dem Hof des Gymnasiums mit Zufahrt über die Straße an der Wiedemuth.
  Ohne störende Auswirkungen können in 2 bis 3 Decks Parkmöglichkeiten - vor allem für den Schul- und Verwaltungsbereich - angeboten werden.

Eine Parkbedarfsermittlung für die Altstadt und den Innenstadtbereich (siehe Anlage 2) ergibt momentan ein Defizit von

275 Anlieger-Stellplätzen, die nur durch den Bau von Quartiersgaragen abgedeckt werden können

750 öffentlichen Stellplätzen, die wie folgt bereitgestellt werden können:

weiterhin genutzte Flächen:	
Bahnhofsplatz	40 Parkplätze
August-Bebel-Straße	30 "
Gebiet 3 (Äußere Bautzener Straße)	80 "
	150 Parkplätze

Neuplanung
(geschätzter Anteil, der auch wirklich der Öffentlichkeit zur Verfügung steht):

Handwerker Straße	190 Parkplätze
Hartmannstraße	100 "
Zollstraße	150 "
Gaswerk	200 "
	640 Parkplätze

Bisher ungenügend berücksichtigt sind Abstellmöglichkeiten für Reisebusse. Diese für die weitere Stadtentwicklung notwendigen Flächen müssen in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen oder städtischer Erschließungsstraßen vorgesehen werden und sich gleichzeitig in fußläufiger Entfernung vom Innenstadtbereich befinden.

Es werden folgende Standorte vorgeschlagen:

- Stellplatz am Neumarkt (im Zusammenhang mit dem späteren Ausbau des Kreisverkehrsplatzes).

- Bahnhofstraße (Bahnhof bis Wettiner Platz).

Für die am Stadtrand liegenden touristischen Anziehungspunkte stehen Flächen zur Verfügung, müssen jedoch baulich gestaltet werden.

4.4. Radverkehr - Fußgänger

Für die Auswahl eines Radwegenetzes sind ausschlaggebend:

1. Schaffung von Verbindungen zwischen den Bereichen Wohnen - Schulen - Sport - Kultur und jeweilige Einbeziehung der Altstadt.

2. Dem Radfahrer möglichst durchgängige Verbindungen anbieten ohne große Unterbrechungen und Konfliktpunkte mit dem Kraftverkehr.

3. Den Radverkehr nicht bewußt durch die Fußgängerzone führen.

4. Steigerungen nur kurzzeitig möglich. In der Regel werden höchstens 3 % über eine längere Strecke angenommen.

5. Die topographische Lage von Löbau zwingt zur Schaffung eines
   oberen Netzes (Innenstadt) und
   unteren Netzes (Tal der Löbau).

6. Die Brücke der Jugend und die Weißenberger Straße sind Zwangspunkte. Hier sind unbedingt getrennte Radwege erforderlich.

Die Mitbenutzung der verkehrsberuhigten Straßenzüge für den Fahrradverkehr ist vertretbar.

An den Hauptverkehrsstraßen sind getrennte Radwege auszubauen.

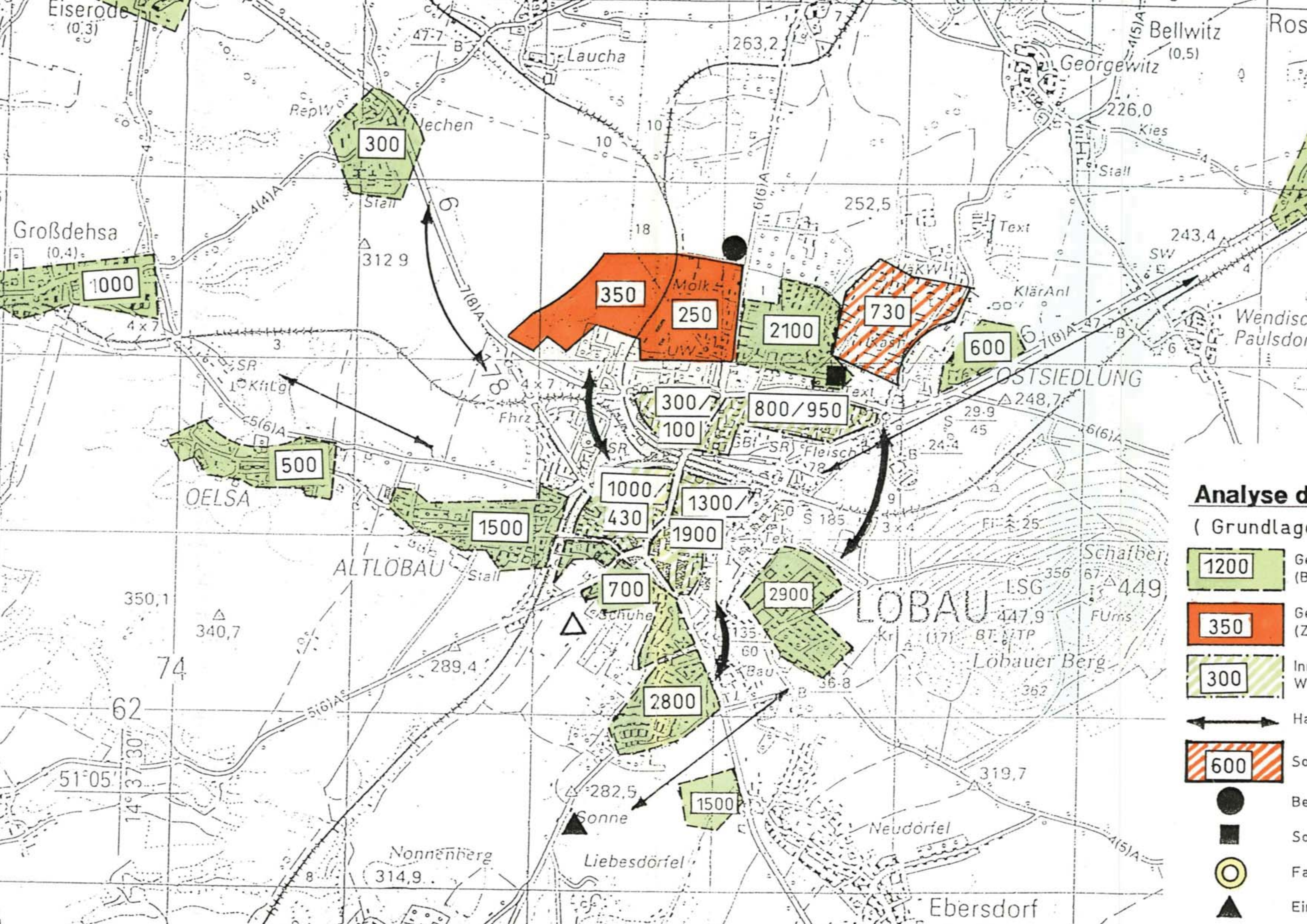
Ergänzt werden muß das Netz durch Abstellanlagen an den Zielpunkten.

Standortvorschläge:
- Johannisplatz
- Nicolaiplatz
- Neumarkt
- Wettiner Platz
- Pestalozzistraße
- Busbahnhof/Zollstraße

Eine Querverbindung zwischen oberem und unterem Radwegenetz scheint wegen des enormen Höhenunterschiedes problematisch und ist nur über große Wegestrecken zu realisieren.

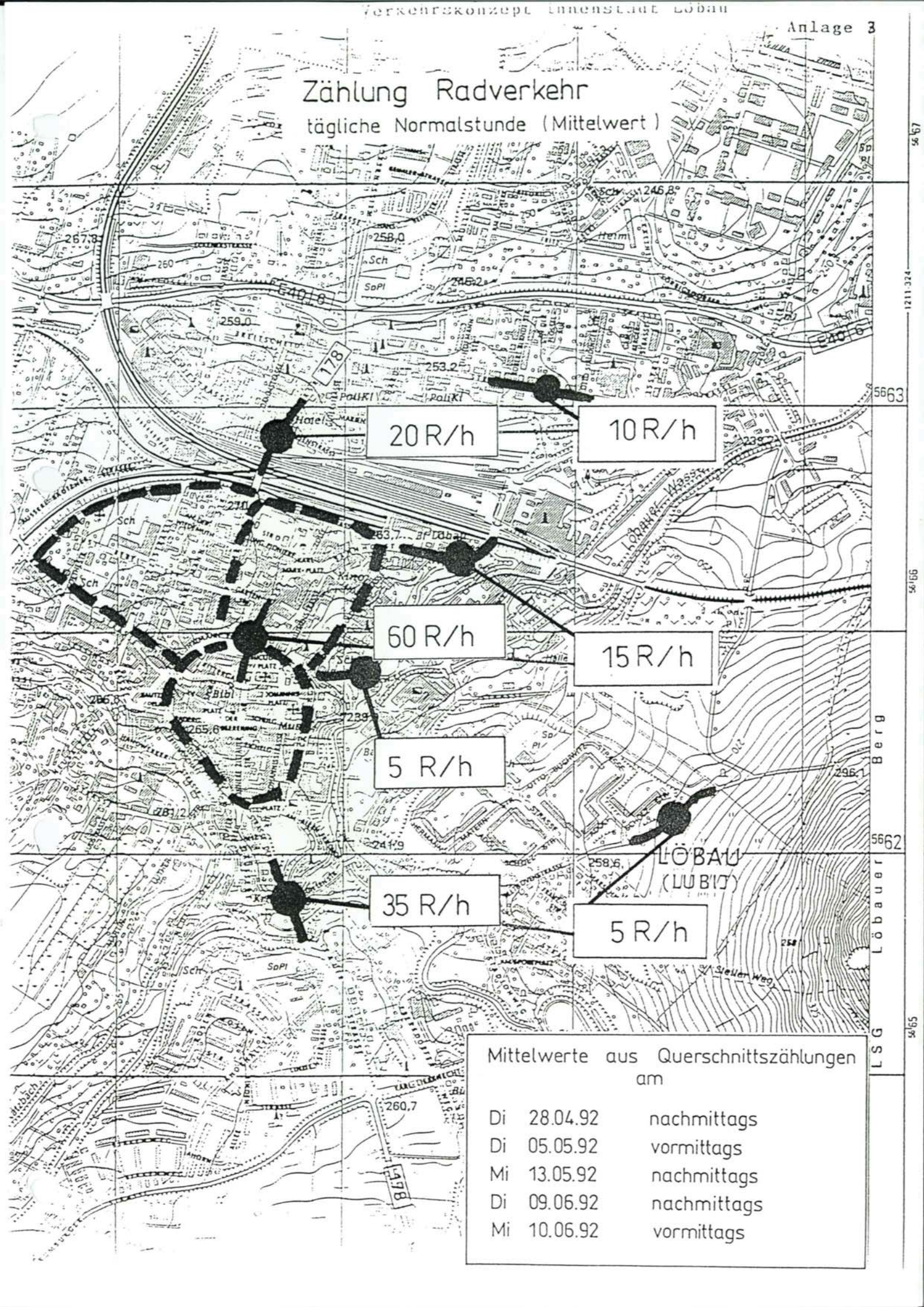
Für die steile, aber relativ kurze Strecke (Königsberg/Brunnenweg) sollen auszubauende Fußgängerwege mit benutzt werden.

Eine Neuordnung der "Fußgängerfurten" am Neumarkt und Promenadenring wird erforderlich, um diesen wichtigen Beziehungen zwischen Altstadt und angrenzenden Gebieten stärker Rechnung zu tragen, auch im Hinblick auf das Parkhaus Hartmannstraße.


Analyse d
(Grundlage
1200
350
300
600
LÖBAU
ALTLÖBAU
OELSA
OSTSIEDLUNG
Großdehsa
Eiserode
Bellwitz
Georgewitz
Laucha
Wendisch-Paulsdorf
Löbauer Berg
Schafberg
Neudörfel
Liebesdörfel
Ebersdorf
Nonnenberg
Sonne
300
1000
350
250
2100
730
600
300/
100
800/950
500
1000/
430
1300/
1900
1500
700
2900
2800
1500

Zählung Radverkehr

tägliche Normalstunde (Mittelwert)



Mittelwerte aus Querschnittszählungen am

Di	28.04.92	nachmittags
Di	05.05.92	vormittags
Mi	13.05.92	nachmittags
Di	09.06.92	nachmittags
Mi	10.06.92	vormittags

VERKEHRSKONZEPT LÖBAU
Stellplatzanalyse - Innenstadt

1. Altstadt

erforderliche Stellplätze
(nach Richtlinien ermittelt)

	Bedarf	bereits privat abgedeckt
für Wohnungen	390	20
für Gewerbe/Handel Verwaltung	580	35
Bedarf	970	55

Reduzierung durch Sanierung

-auf 300 WE x 1,2 Stellplätze/WE	360 - 20
um 25 % für Gewerbe/Handel/Verwaltung	435 - 35
reduzierte Bedarf	740

360 + 100 = 460

(für Wohnungen und berechtigte Personen)

280 + 60 = 340

(Besucher + 20 % Überangebot zur Vermeidung von Suchfahrten)

Abdeckungsvorschlag

80 Stellflächen	in Einzelgaragen (privat)	öffentlicher
110 "	in Innenhöfen (lt. Sanierungskonzept GSL)	Parkbedarf
110 "	in verkehrsberuhigten Bereichen der öffentlichen Straßen (s. Plan A 1)	
160 "	in zu planenden Quartiersgaragen	

2. Bahnhofstraße/Wettiner Platz

erforderliche Stellplätze
(nach Richtzahlen ermittelt)

	Bedarf	bereits privat abgedeckt
für Wohnungen	260	40
für Gewerbe/Handel Verwaltung	250	50
Bedarf	510	90

eine Reduzierung durch
Sanierung ist in diesem Bereich nicht zu erwarten

(Neubau Wettiner Platz) 510 - 90

reduzierter Bedarf 420

220 + 50 = 270 (für Wohnungen und berechtigte Personen)

150 | + 30 = 180 Besucher + 20 %

Abdeckungsvorschlag

50 Stellflächen in Einzelgaragen (privat)

50 " in Hofflächen

55 " in verkehrsberuhigten Bereichen der öffentlichen Straßen (s. Plan

115 " in zu planenden Quartiersgaragen

öffentlicher Parkbedarf

3. August-Bebel-Straße

erforderliche Stellplätze
(nach Richtzahlen ermittelt)

	Bedarf	bereits privat abgedeckt
für Wohnungen	120	80
für Gewerbe/Schulen Verwaltung	345	55
Bedarf	465	135

durch Funktionsveränderung (Gymnasium/Banken/LRA) wird mit einem aktualisierten Bedarf gerechnet 515 - 135

aktualisierter Bedarf 380

40 + 150 = 190

(Wohnungen und berechtigte Personen)

190 + 40 = 230

Besucher + 20 %

Abdeckungsvorschlag

40 Stellflächen in Einzelgaragen und Hofflächen

150 " in verkehrsberuhigten Bereichen der öffentlichen Straßen

öffentlicher Parkbedarf

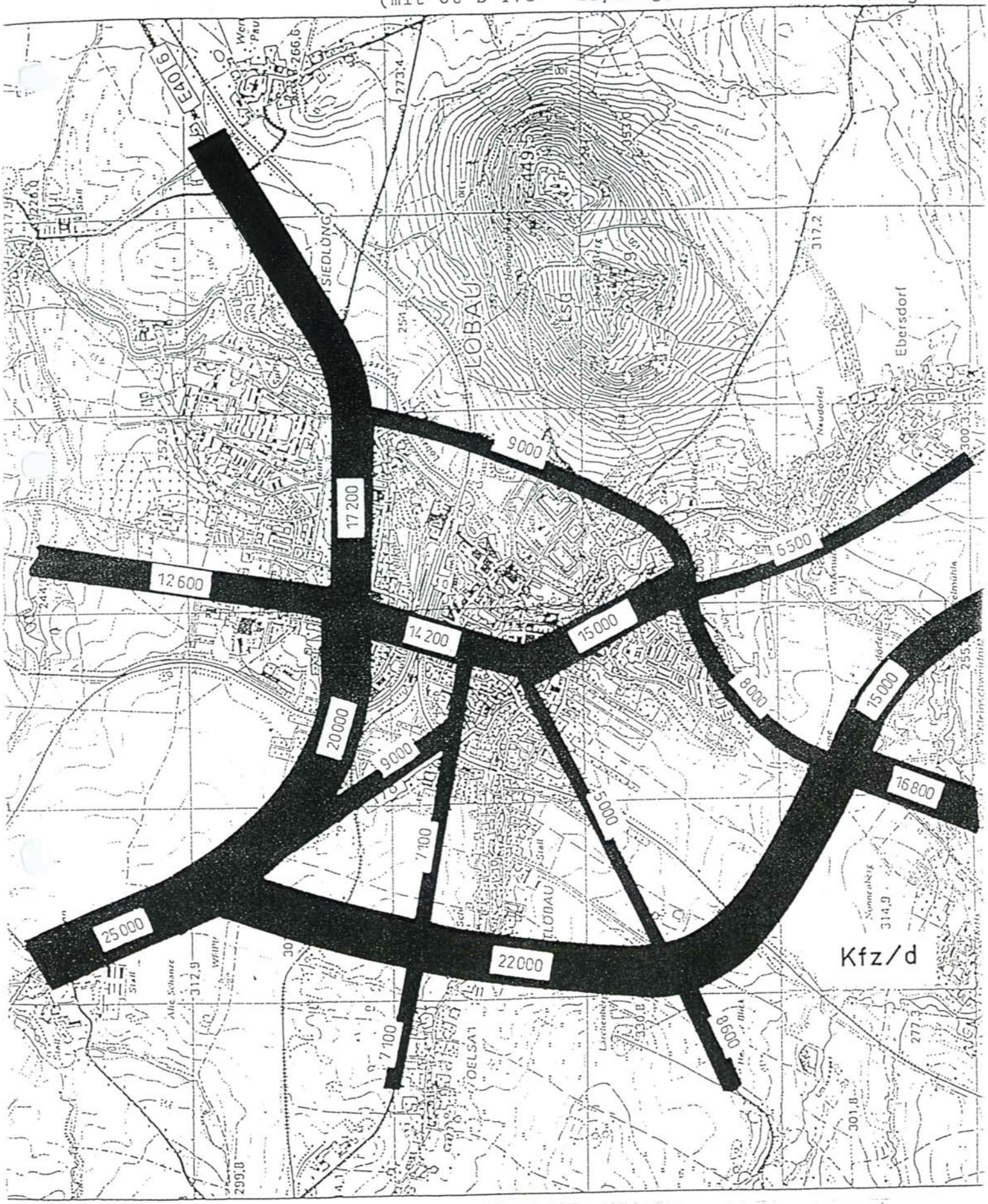
Aus dieser Zusammenstellung des Bedarfs ergibt sich für diese drei Innenstadtbereiche ein Bedarf

an Quartiersgaragen (mit öffentl. Förderung) - 275 Stellplätze

an öffentlichen Parkflächen - 750 Stellplätze

Verkehrskonzept Löbau
Beurteilungsbelegung - Zeithorizont 2010
(mit OU B 178 - 2spurig)

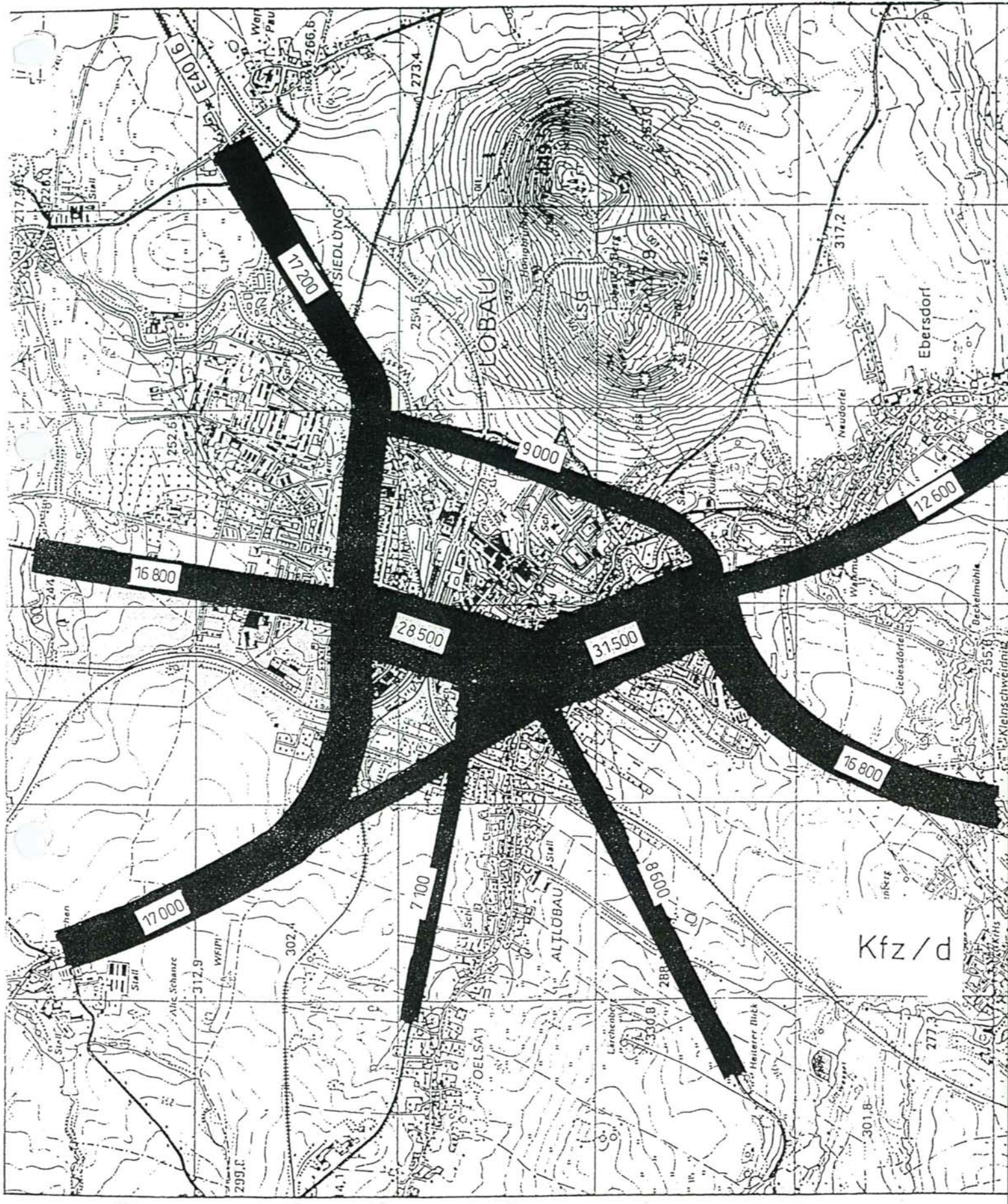
Anlage 1/1

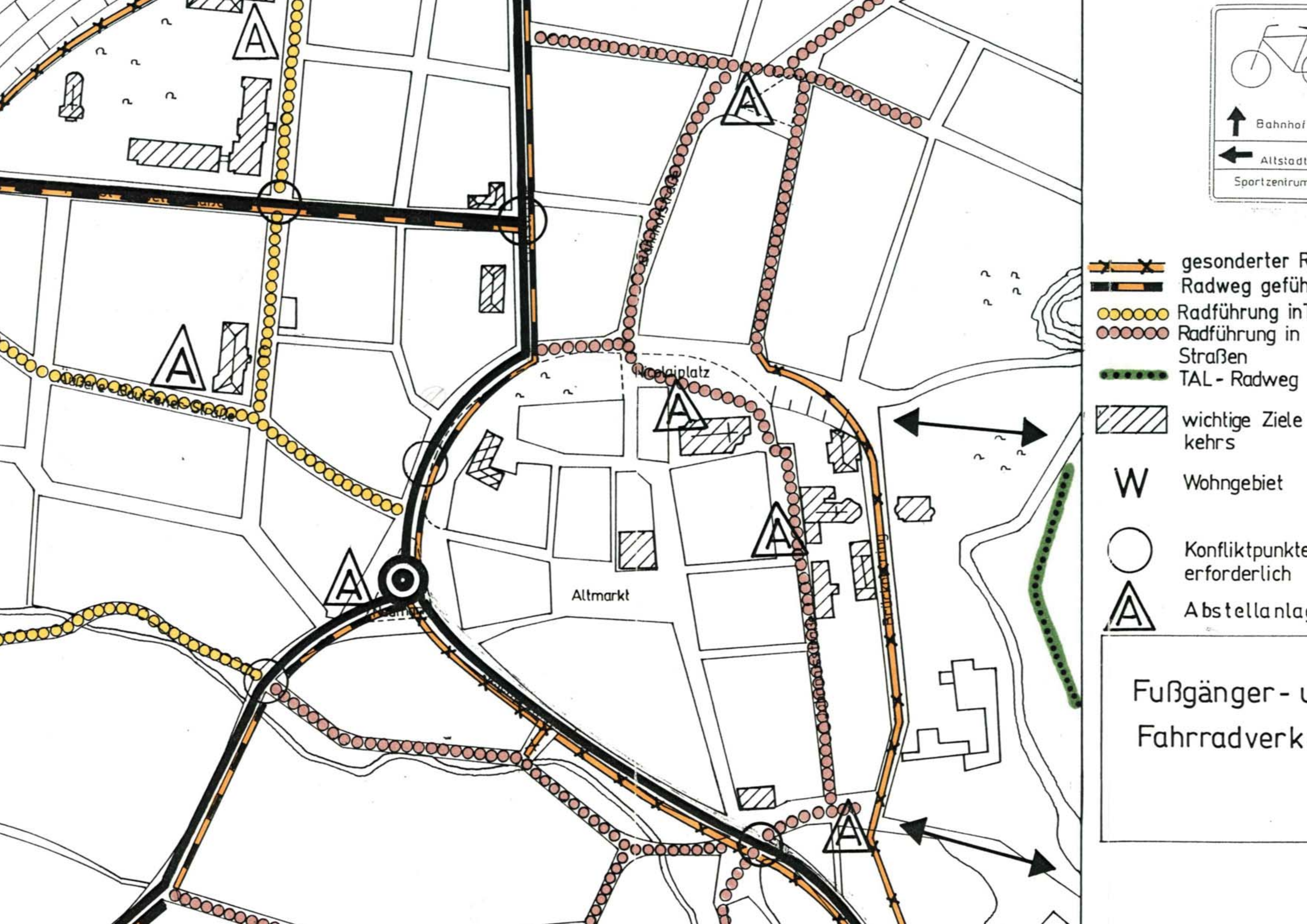


ibe ingenieurbüro bartsch+edelmann
Weißenberger Straße 13 - 02708 Löbau - Tel. 03585/47890 Fax. 478949

Verkehrskonzept Löbau
Beurteilungsbelegung - Zeithorizont 2010
(ohne OU B 178)

Anlage 1/2





Bahnhof
Altstadt
Sportzentrum
Bahnhofstraße
Nicolaiplatz
Äußere Bautzener Straße
Altmarkt
gesonderter R
Radweg geführ
Radführung in T
Radführung in
Straßen
TAL - Radweg
wichtige Ziele
kehrs
W
Wohngebiet
Konfliktpunkte
erforderlich
Abstellanlag
Fußgänger- u
Fahrradverk

P Reserve
P
P
Kurzparker
P Kurzparker
P
P 160
Nicolaiplatz
Attmarkt
P BUS
P BUS
P 190
Fußgängerzone
verkehrsberuhigte
angemessenen P
bzw. Kurzparkz
öffentl Parkfläc
Standort für P
varianten) mit
Reservestandor
Parkmöglichkeit
P BUS
Parkraumpla

1 historische Altsta

2 Geschäftsbereich

3 Wohn - u. Verwalt
August - Bebel - St

Übersichtsplan

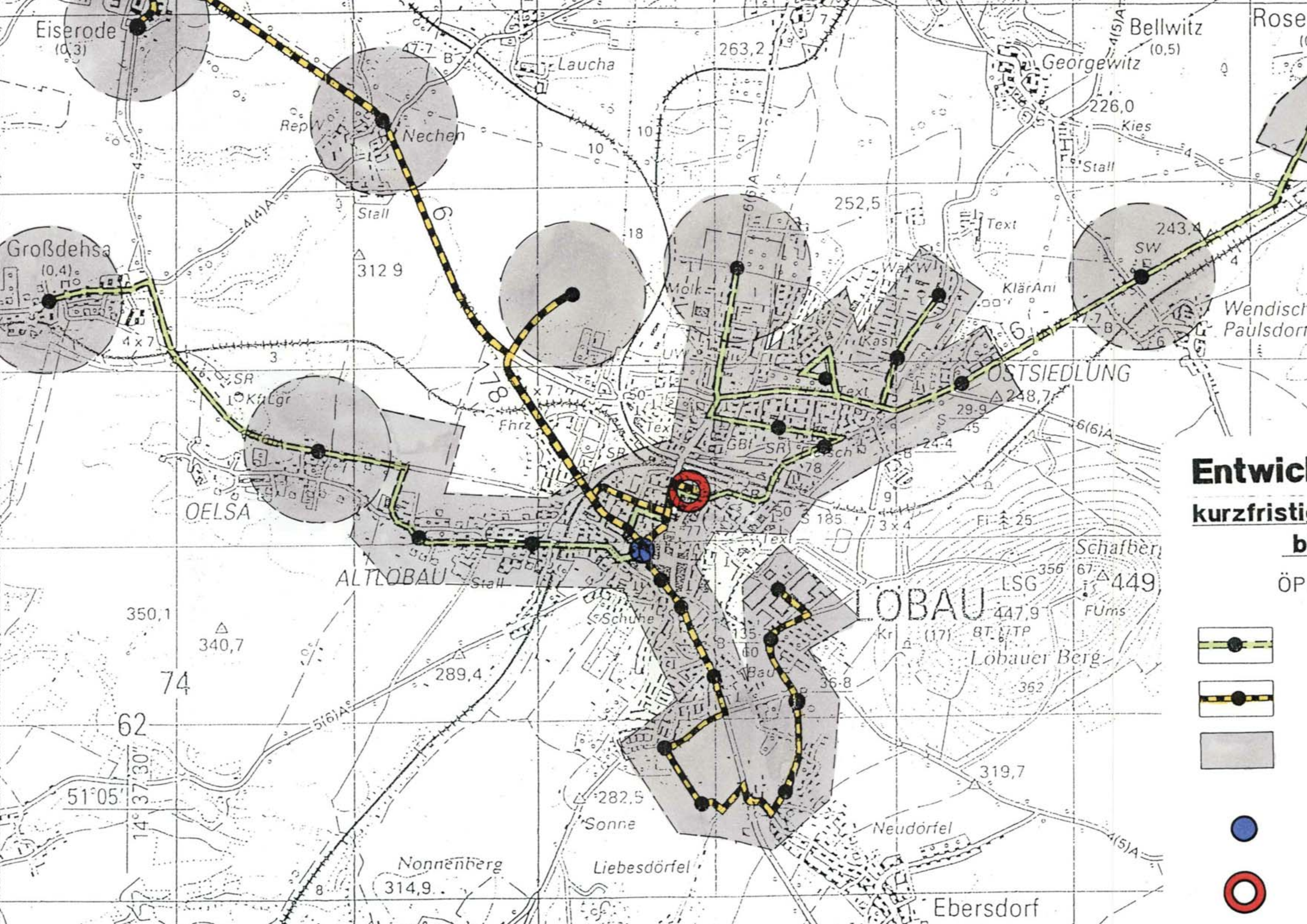
Untersuchungsgebiet
Innenstadt

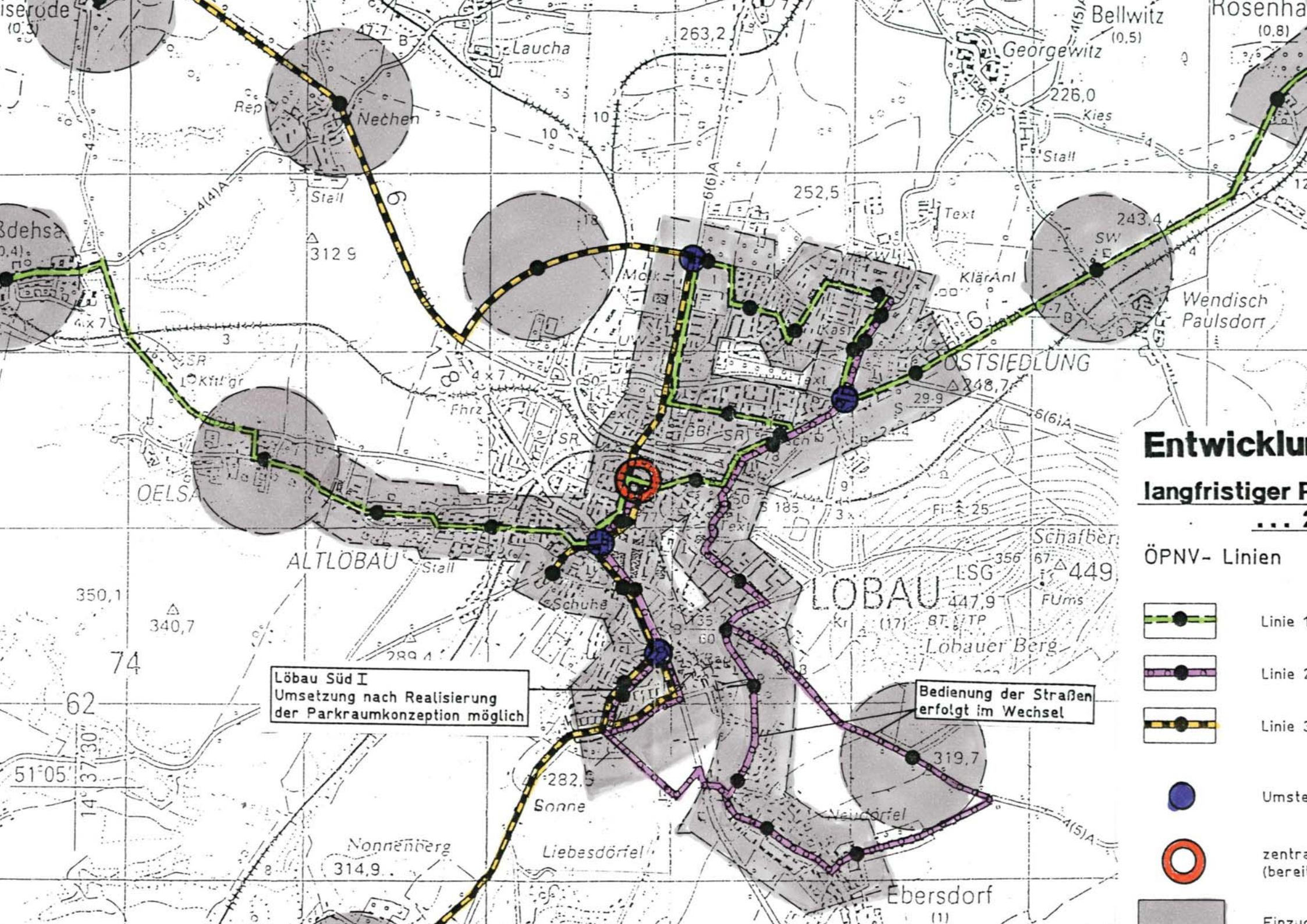
30
ZONE

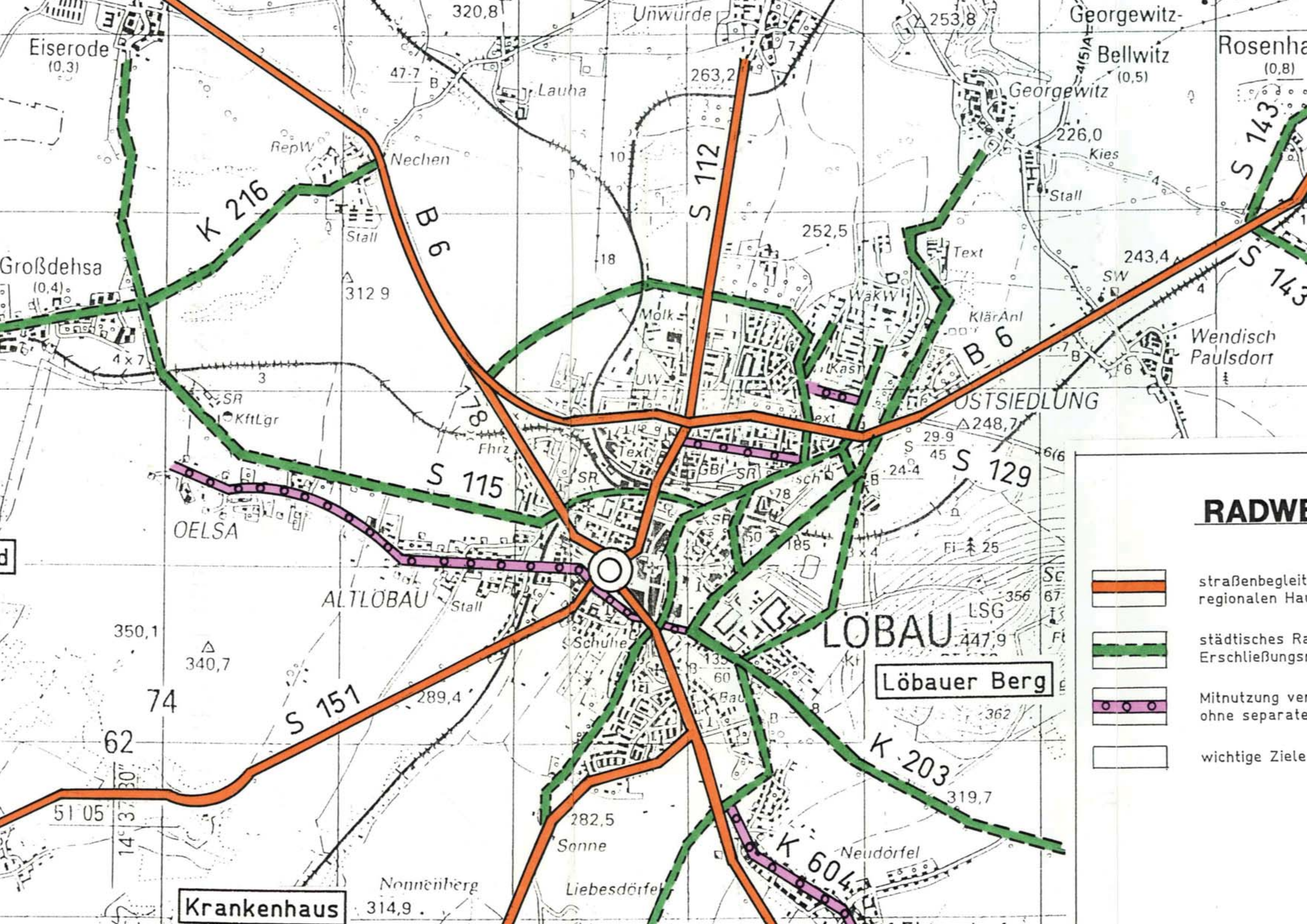
ZONE

Verkehrsber
Maßnahm

August-Bebel-Straße
Außere-Bautzener-Straße
Neumarkt
Nicolaiplatz
Altmarkt
Teichpromenade
vorhanden
geplant
Konfliktpu
L- mit LZ
Zufahrt A
Erschließu
Erschließu
mit Fahrtri
Fußgänger
Versorgung
Verkehrsfü
und
Erschließu


Entwic
kurzfristi
b
ÖP
LÖBAU
OSTSIEDLUNG
ALTLÖBAU
OELSA
Eiserode (0,3)
Großdehsa (0,4)
Nechen
Laucha
Georgewitz
Bellwitz (0,5)
Wendisch Paulsdorf
Schafberg
Löbauer Berg
Neudörfel
Liebesdörfel
Nonnenberg
Sonne
Ebersdorf
51°05'
14°37'30"


Entwicklu
langfristiger P
ÖPNV- Linien
Linie 1
Linie 2
Linie 3
Umste
zentra
(berei
Einzu
Löbau Süd I
Umsetzung nach Realisierung
der Parkraumkonzeption möglich
Bedienung der Straßen
erfolgt im Wechsel
LÖBAU
ALTLÖBAU
OSTSIEDLUNG
OELSA
Nechen
Georgewitz
Bellwitz
Wendisch
Paulsdorf
Ebersdorf
Laucha
Lobauer Berg
Nonnenberg
Liebesdörfel
Neudörfel
Sonne
Schafberg

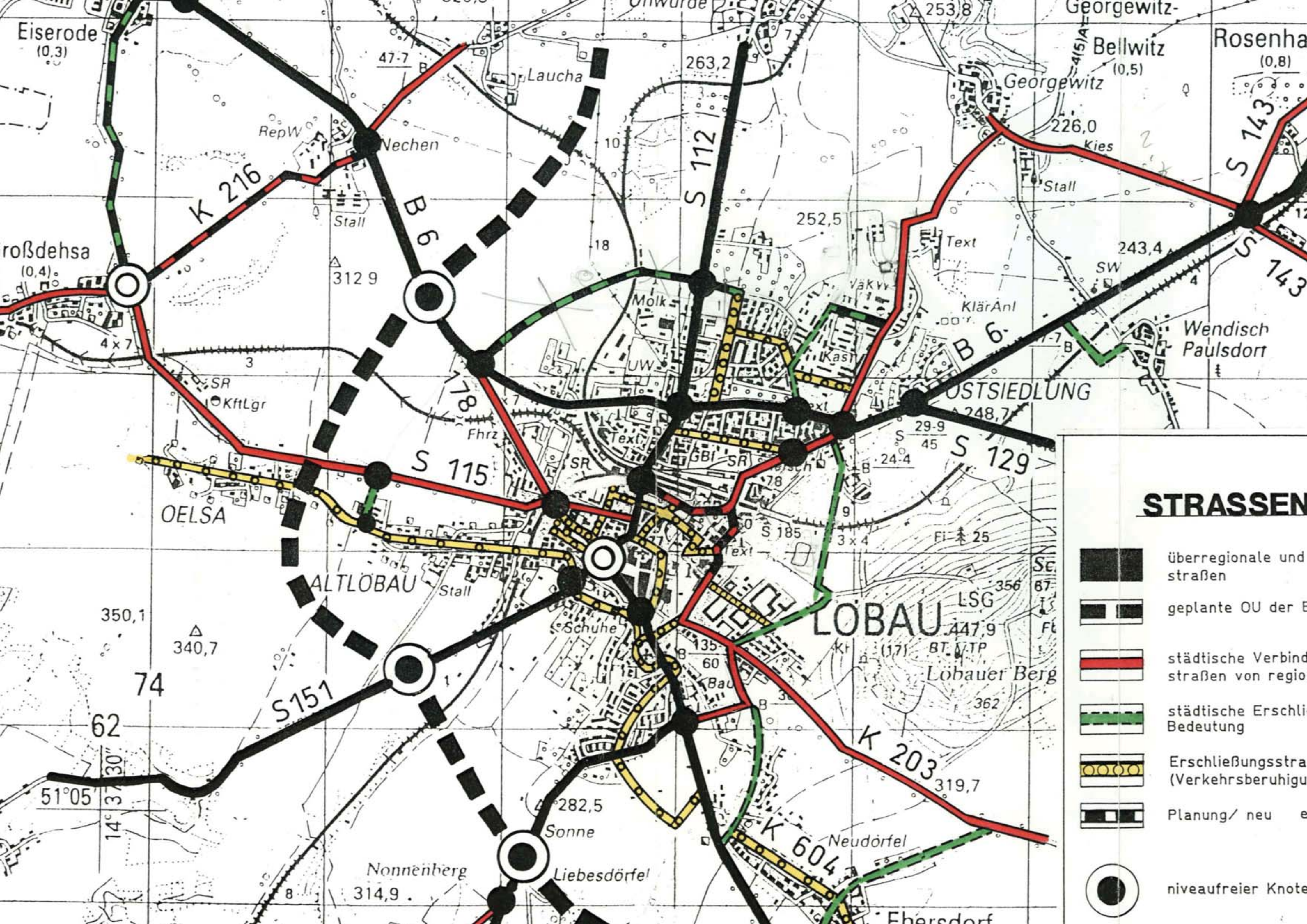

RADWE
straßenbegleit
regionalen Hau
städtisches Ra
Erschließungsn
Mitnutzung ver
ohne separate
wichtige Ziele
LÖBAU
Löbauer Berg
Krankenhaus
B 6
S 112
S 115
S 129
S 143
S 151
K 203
K 216
K 604
Eiserode
Großdehsa
Nechen
Lauha
Unwürde
Georgewitz-
Bellwitz
Georgewitz
Rosenha
Wendisch
Paulsdorf
OSTSIEDLUNG
OELSA
ALTLÖBAU
Sonne
Liebesdörfel
Neudörfel
Nonnenberg

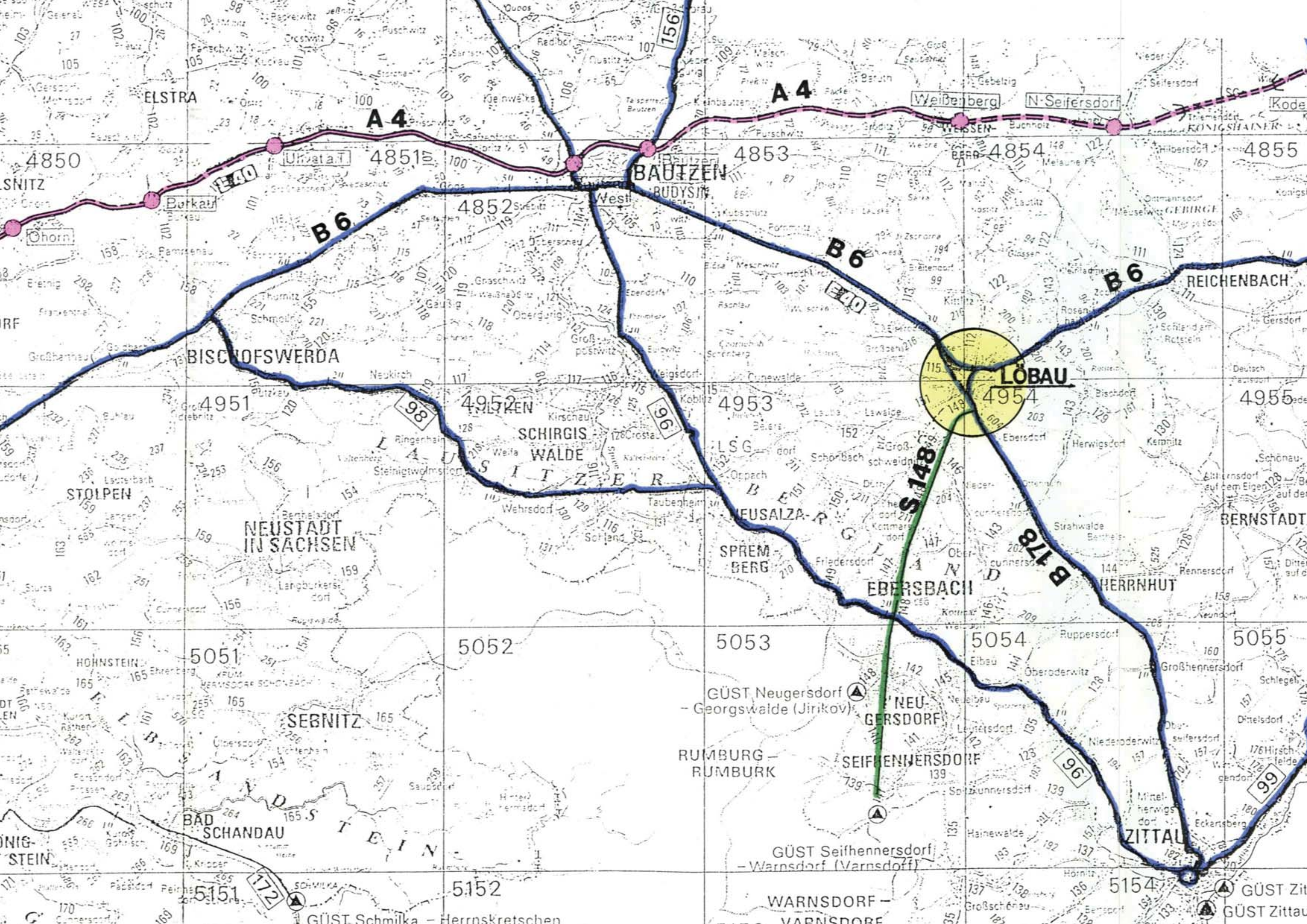
10 Anzahl der Parkflä
verkehrsberuhigten

Q Vorschläge für Qu

St Einzelstellflächen i
Kellerbereichen

Verkehrsplanung Altstadt Stellflächenkonzept


STRASSEN
überregionale und
straßen
geplante OU der B
städtische Verbind
straßen von regio
städtische Erschli
Bedeutung
Erschließungsstra
(Verkehrsberuhigu
Planung/ neu
niveaufreier Knote
LÖBAU
Lobauer Berg
OSTSIEDLUNG
ALTLÖBAU
OELSA
Eiserode
Großdehsa
Nechen
Laucha
Georgewitz
Bellwitz
Rosenhain
Wendisch Paulsdorf
Neudörfel
Ebersdorf
Liebesdörfel
Nonnenberg
Sonne
B 6
S 112
S 115
S 129
S 143
S151
K 216
K 203
K 604
178


A 4
B 6
B 178
S 148
BAUTZEN
BUDYSIN
West
LÖBAU
4954
REICHENBACH
BERNSTADT
HERRNHUT
ZITTAU
BISCHOFSWERDA
NEUSTADT IN SACHSEN
SCHIRGIS- WALDE
STOLPEN
SEBNITZ
BAD SCHANDAU
HOHNSTEIN
ELSTRA
EBERSBACH
NEUSALZA-
SPREM- BERG
NEU- GERSDORF
SEIFHENNERSDORF
RUMBURG – RUMBURK
GÜST Neugersdorf – Georgswalde (Jirikov)
GÜST Seifhennersdorf – Warnsdorf (Varnsdorf)
WARNSDORF –
GÜST Schmilka – Herrnskretschen
Weißenberg
N-Seifersdorf
Uhyst a.T.
Burkau
Ohorn
4850
4851
4852
4853
4855
4951
4952
4953
4955
5051
5052
5053
5054
5055
5151
5152
5154
96
98
99
156
172
E 40
L A U S I T Z E R
B E R G L A N D
E L B S A N D S T E I N