

VERKEHRSKONZEPT 2020

Maßnahmenkatalog

Auftraggeber: **Stadt Frankenberg/Sa.**
Markt 15
09669 Frankenberg/Sa.

Datum: 04.05.2023

Projekt-Nr.: 30-20-054

bearbeitet durch: **Dr.-Ing. Heinrich**
Ingenieurgesellschaft mbH
Waisenhausstraße 10
09599 Freiberg
03731 783267-0

Dipl.-Ing. S. Kanthack
Projektleiterin

Dipl.-Ing. G. Relier
Projektbearbeiter

Frankenberg/Sa. – Verkehrskonzept

Verkehrspolitische Leitbilder und Ziele

Die folgenden verkehrspolitischen Leitbilder wurden in Zusammenarbeit mit dem Technischen Ausschuss entwickelt und abschließend von dem Stadtrat beschlossen. Sie definieren die Ziele für die konkreten Maßnahmen aus diesem Verkehrskonzept.

Wir in Frankenberg wollen eine verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Stadtzentrum durch weitere Verkehrsberuhigung, -lenkung und -entlastung.

Dadurch soll die innerörtliche Attraktivität erhöht werden und ein angenehmes Umfeld zum Wohnen, Einkaufen und Aufhalten geschaffen werden, sowie mehr Platz im Straßenraum für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Wir in Frankenberg wollen die Kitas- und Schulwege sicherer gestalten.

Im Einzugsbereich der Schulen und Kindertagesstätten soll die Verkehrssicherheit der jüngsten Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Dafür soll die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Haltestellen verbessert werden und sichere, übersichtliche und barrierefreie Querungen geschaffen werden.

Wir in Frankenberg wollen die Infrastruktur für den Radverkehr verbessern.

Durch Lückenschlüsse im bestehenden Radverkehrsnetz, den Ausbau bedarfsgerechter Fahrradabstellanlagen und die langfristige Umsetzung des Wunschliniennetzes mit durchgehenden, attraktiven und sicheren Radverkehrsanlagen soll das Fahrrad eine alltagstaugliche Alternative zum MIV werden.

Wir in Frankenberg wollen das ÖPNV-Angebot stärken und barrierefrei zugänglich machen.

Durch die Optimierung der Anschlussverbindungen (Verknüpfung zur Chemnitz Bahn, Takte und Betriebszeiten) und die Verbesserung des Komforts an den Haltestellen soll der ÖPNV attraktiver werden. Im Hinblick auf den demographischen Wandel soll der ÖPNV für alle barrierefrei zugänglich gemacht werden.

Wir in Frankenberg wollen das Parken stadtgerecht gestalten.

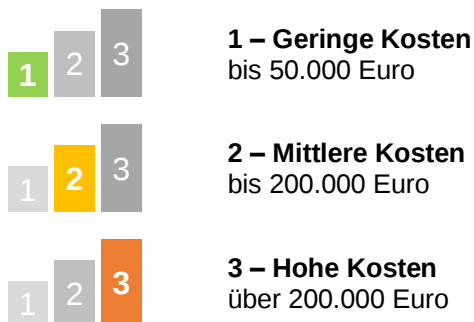
Zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität werden langfristig im Straßenraum weniger Flächen für den ruhenden Verkehr bereitgestellt. Zur Reduzierung der Parkraumnachfrage im Stadtkern werden Parkgebühren eingeführt. Zur Vermeidung von Konflikten mit anderen Nachfragegruppen werden begleitende Maßnahmen wie Sonderparkberechtigung für Bewohner getroffen. Ergänzend sollen Alternativlösungen wie P+R mit Shuttlebus untersucht werden.

Frankenberg/Sa. – Verkehrskonzept

Maßnahmenkatalog

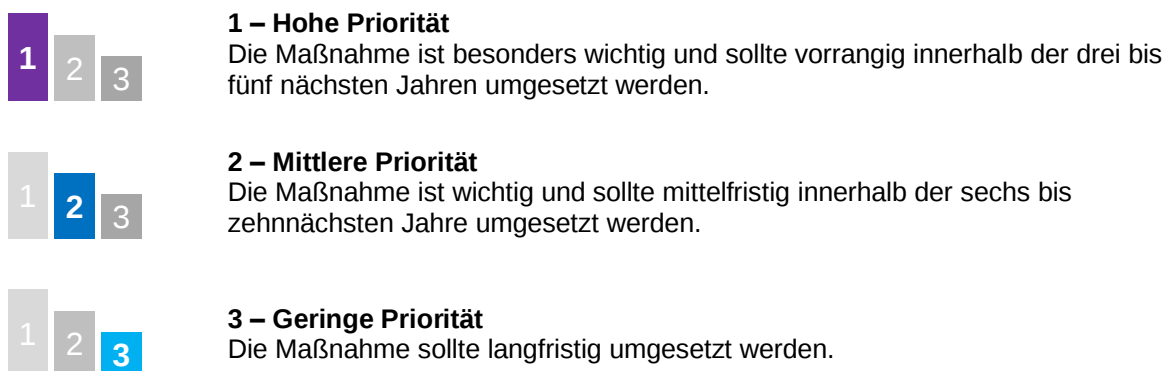
Auf der Grundlage der verkehrspolitischen Leitbilder wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet. Er enthält konkrete Maßnahmen für die unterschiedlichen Verkehrsarten, die die Umsetzung der Leitbilder (Ziele) ermöglichen sollen. Bewertet wurden die mit der jeweiligen Maßnahme gebundenen Chancen und Risiken, sowie die geschätzten Kosten und die Priorität.

Die geschätzten Kosten werden in drei Stufen unterteilt:



Hinweis: Bei den Kosten handelt es sich um Netto-Baukosten, ohne Berücksichtigung von eventuellen Planungskosten.

Ebenfalls werden drei Prioritätsstufen definiert:



Der Zeithorizont ist lediglich vom jährlich verfügbaren Budget für die Umsetzung der Maßnahmen abhängig.

A

TEIL 1

Allgemein Straßennetz

LEITBILD



Wir in Frankenberg wollen eine verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Stadtzentrum durch weitere Verkehrsberuhigung, -lenkung und -entlastung.

Dadurch soll die innerörtliche Attraktivität erhöht werden und ein angenehmes Umfeld zum Wohnen, Einkaufen und Aufhalten geschaffen werden, sowie mehr Platz im Straßenraum für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

ÜBERSICHT MAßNAHMEN

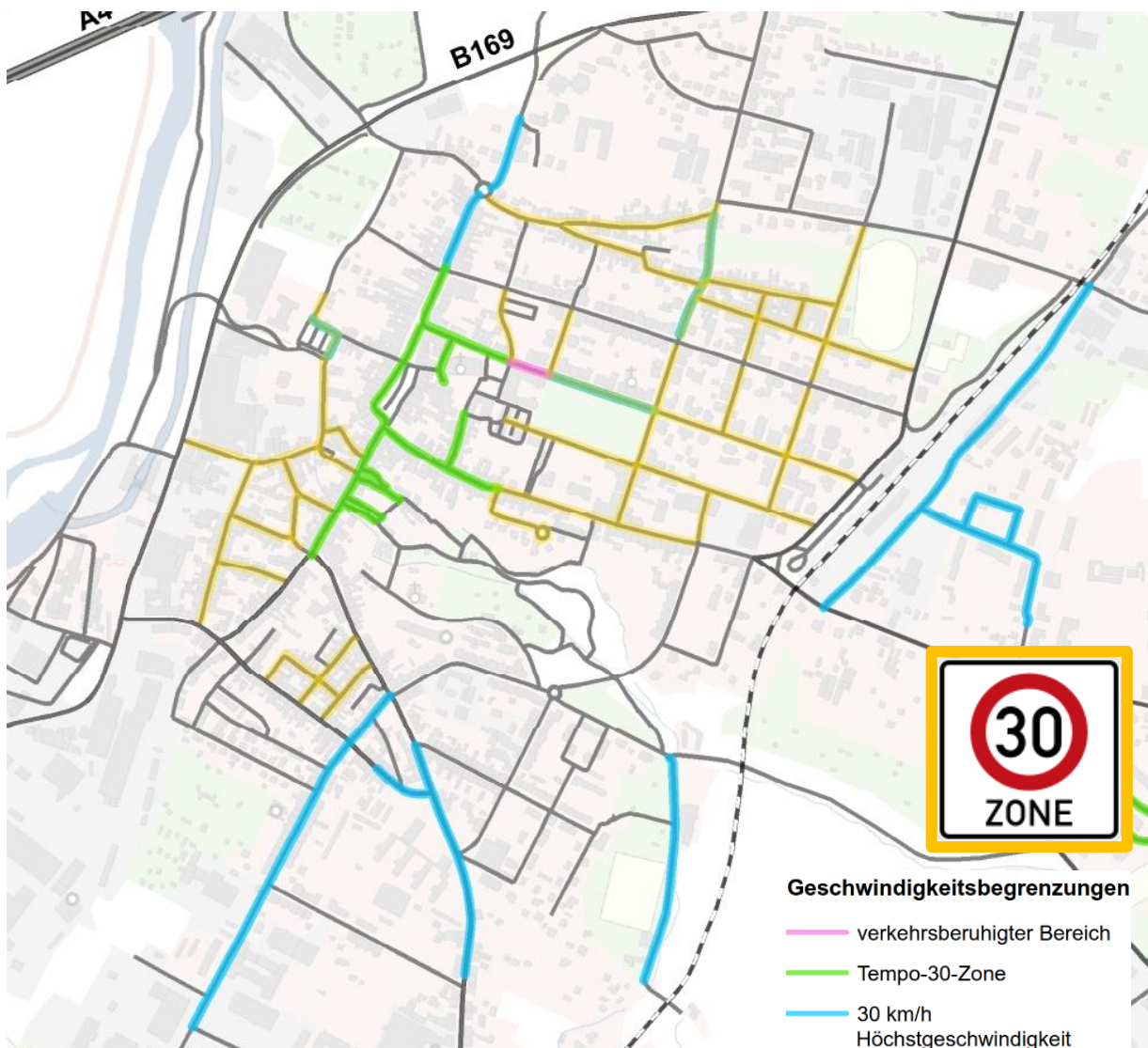
- A 1 Verkehrsberuhigung: Tempo-30-Zonen (A1.1 bis A1.4)**
- A 2 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich am Markt**
- A 3 Ausbau der Chemnitzer Straße, Verlauf der B 180**
- A 4 Verkehrsführung Freiburger Straße *(bereits umgesetzt)***
- A 5 Verkehrsführung Feldstraße / Gartenstraße *(in Planung)***
- A 6 Straßenraumgestaltung Seegasse**
- A 7 Betriebsform Humboldtstraße in Höhe Gymnasium**
- A 8 Umgestaltung Humboldtstraße**

A 1.1

Verkehrsberuhigung: Tempo-30-Zone nördlich Winklerstraße

Beschreibung	Nördlich der Winklerstraße (Vorfahrtsstraßennetz, Zeichen 306) soll eine neue Tempo-30-Zone angeordnet werden. Die Tempo-30-Zone soll folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte umfassen: Gartenstraße, Feldstraße, Am Volkshaus, Scheffelstraße, Am Graben, Schulstraße, August-Bebel-Straße (südlich Max-Kästner-Straße), Max-Pezold-Straße, Meltzerstraße (südlich Max-Kästner-Straße) Prüfung nach StVO § 45: ✓ Wohngebiete innerhalb geschlossener Ortschaft und Gebiete mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf ✓ keine Straße des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder weitere Vorfahrtstraße ✓ Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege ✓ besondere Gefahrenlage bzw. ein erhöhtes Risiko für Unfälle, zum Beispiel durch Straßenschäden oder scharfe Kurven (Gartenstraße)
Chancen	▪ Mehr Platz im Straßenraum für die anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Umweltverbund (Fahrradfahrer, Fußgänger) ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit durch geringere Geschwindigkeits-Unterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmern ▪ Neue Möglichkeiten zur Gestaltung des Straßenraums und Begrünung (in Verbindung mit baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung) ▪ Verringerung der Immissionen durch den MIV (Lärm, Luft), Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität, Attraktivitätssteigerung des Stadtzentrums für Bewohner und Besucher
Risiken	▪ Geringe Zustimmung der Kraftfahrer und damit geringe Beachtung der neuen Regelung bzw. geringe Einhaltung der neuen Geschwindigkeitsbegrenzung Konsequenz: keine positiven Wirkungen auf Lärm und Sicherheit Handlungsempfehlung: bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Aufpflasterungen, Versätze, Querschnittseingengungen, usw.), regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen ▪ In einer Tempo-30-Zone sind Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen, Fahrradstreifen, Radweg...) nicht zulässig. Die Führung des Fahrradverkehrs soll vorrangig auf der Fahrbahn erfolgen.
Kosten	 Aufstellung Schilder (Zeichen 274.1 und 274.2): 8 St. x 800 Euro = ca. 6.400 Euro Anpassung der bestehenden Beschilderung: 10 St. x 400 Euro = ca. 4.000 Euro zusätzliche Fahrbahnmarkierung (begleitend): 5 St. x 500 Euro = ca. 2.500 Euro bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung: stark variabel Kostenoptimierungen möglich bei Realisierung der baulichen Anpassungen im Rahmen bereits geplanter Straßensanierungsmaßnahmen

Abhängigkeit	- Gemäß VwV zu § 45 StVO (Randnummer 37) soll im Rahmen einer flächenhaften Verkehrsplanung das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz (Badstraße, Winklerstraße, Hainichener Straße) festgelegt werden. - Maßnahmen A1 und A2: Verkehrsberuhigung - Maßnahme A5: Verkehrsführung Feldstraße / Gartenstraße - Radverkehrskonzeption: keine benutzungspflichtigen Radwege in der Tempo-30-Zone (kein Konflikt mit aktuellem Bestand) - Maßnahme P6: Bewohnerparkausweis (Parkraumkonzept: Synergieeffekt bei gemeinsamer Beschilderung)
Priorität	1 2 3



Übersichtskarte: neue Tempo-30-Zonen

A 1.2

Verkehrsberuhigung: Tempo-30-Zone südlich Winklerstraße

Beschreibung	Südlich der Winklerstraße (Vorfahrtsstraßennetz, Zeichen 306) soll eine neue Tempo-30-Zone angeordnet werden (bzw. wird die vorhandene Tempo-30-Zone in der Innenstadt erweitert). Die Tempo-30-Zone soll folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte umfassen: Humboldtstraße, Parkstraße, Freiburger Straße (bis Sachsenstraße), Am Graben, Schulstraße, August-Bebel-Straße, Max-Pezold-Straße, Meltzerstraße Prüfung nach StVO § 45: ✓ Wohngebiete innerhalb geschlossener Ortschaft und Gebiete mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf ✓ keine Straße des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder weitere Vorfahrtstraße ✓ Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege ✓ besondere Gefahrenlage bzw. ein erhöhtes Risiko für Unfälle, zum Beispiel durch Straßenschäden oder scharfe Kurven
Chancen	<i>s. Maßnahme A1.1</i>
Risiken	<i>s. Maßnahme A1.1</i>
Kosten	1 2 3 Aufstellung Schilder (Zeichen 274.1 und 274.2): 12 St. x 800 Euro = ca. 9.600 Euro Anpassung der bestehenden Beschilderung: 10 St. x 400 Euro = ca. 4.000 Euro zusätzliche Fahrbahnmarkierung (begleitend): 8 St. x 500 Euro = ca. 4.000 Euro bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung: stark variabel Kostenoptimierungen möglich bei Realisierung der baulichen Anpassungen im Rahmen bereits geplanter Straßensanierungsmaßnahmen
Abhängigkeit	▪ Gemäß VwV zu § 45 StVO (Randnummer 37) soll im Rahmen einer flächenhaften Verkehrsplanung das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz festgelegt werden. ▪ Maßnahmen A1, A2 und A4 ▪ Maßnahmen A7 und A8: Humboldtstraße ▪ Radverkehrskonzeption: keine benutzungspflichtigen Radwege in der Tempo-30-Zone, kein Konflikt mit aktuellem Bestand ▪ Parkraumkonzept: Synergieeffekt bei gemeinsamer Beschilderung
Priorität	1 2 3

A 1.3

Verkehrsberuhigung: Tempo-30-Zone zwischen Jochen-Köhler-Straße (B 169) und Chemnitzer Straße

Beschreibung	Die Tempo-30-Zone im Stadtzentrum soll erweitert werden. Dabei soll das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz (s. Bestandsanalyse, Abs. 2.3.2, bzw. Bestandsplan 2.1 Straßennetz) berücksichtigt werden. Die Tempo-30-Zone soll folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte umfassen: Fabrikstraße, Seilergasse, Leopoldstraße, Schuhmachergasse, Wassergasse, Mühlenstraße (bis Wassergasse), Neugasse, Dammplatz <i>Hinweis: Für den Bereich Badergasse, Carolastraße, Mühlenstraße (zwischen Wassergasse und Carolastraße/Badergasse) ist eine Tempo-20-Zone vorgesehen.</i> Prüfung nach StVO § 45: ✓ Wohngebiete innerhalb geschlossener Ortschaft und Gebiete mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf ✓ keine Straße des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder weitere Vorfahrtstraße ✓ Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege ✓ besondere Gefahrenlage bzw. ein erhöhtes Risiko für Unfälle, zum Beispiel durch Straßenschäden oder scharfe Kurven
Chancen	s. Maßnahme A1.1
Risiken	s. Maßnahme A1.1
Kosten	 Aufstellung Schilder (Zeichen 274.1 und 274.2): 6 St. x 800 Euro = ca. 4.800 Euro Anpassung der bestehenden Beschilderung: 10 St. x 400 Euro = ca. 4.000 Euro zusätzliche Fahrbahnmarkierung (begleitend): 4 St. x 500 Euro = ca. 2.000 Euro bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung: stark variabel Kostenoptimierungen möglich bei Realisierung der baulichen Anpassungen im Rahmen bereits geplanter Straßensanierungsmaßnahmen
Abhängigkeit	▪ Gemäß VwV zu § 45 StVO (Randnummer 37) soll im Rahmen einer flächenhaften Verkehrsplanung das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz festgelegt werden. ▪ Maßnahmen A1 und A2: Verkehrsberuhigung ▪ Maßnahme R1: Lückenschluss Mühlbachtal – Zschopauaue ▪ Radverkehrskonzeption: keine benutzungspflichtigen Radwege in der Tempo-30-Zone, kein Konflikt mit aktuellem Bestand ▪ Parkraumkonzept: Synergieeffekt bei gemeinsamer Beschilderung
Priorität	

A 1.4

Verkehrsberuhigung: Tempo-30-Zone zwischen Altenhainer Straße und Töpferstraße

Beschreibung	Zwischen der Altenhainer Straße, der Chemnitzer Straße und der Töpferstraße Südlich der Winklerstraße (Vorfahrtsstraßennetz, Zeichen 306) soll eine neue Tempo-30-Zone angeordnet werden bzw. wird die vorhandene Tempo-30-Zone in der Innenstadt erweitert. Die Tempo-30-Zone soll folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte umfassen: Mittelstraße, Querstraße, Bergstraße Prüfung nach StVO § 45: ✓ Wohngebiete innerhalb geschlossener Ortschaft und Gebiete mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf ✓ keine Straße des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder weitere Vorfahrtstraße ✓ Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege ✓ besondere Gefahrenlage bzw. ein erhöhtes Risiko für Unfälle, zum Beispiel durch Straßenschäden oder scharfe Kurven
Chancen	s. Maßnahme A1.1
Risiken	s. Maßnahme A1.1
Kosten	 Aufstellung Schilder (Zeichen 274.1 und 274.2): 5 St. x 800 Euro = ca. 4.000 Euro Anpassung der bestehenden Beschilderung: 5 St. x 400 Euro = ca. 2.000 Euro bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung: stark variabel Kostenoptimierungen möglich bei Realisierung der baulichen Anpassungen im Rahmen bereits geplanter Straßensanierungsmaßnahmen
Abhängigkeit	▪ Gemäß VwV zu § 45 StVO (Randnummer 37) soll im Rahmen einer flächenhaften Verkehrsplanung das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz festgelegt werden. ▪ Maßnahmen A3: Ausbau der Chemnitzer Straße ▪ Radverkehrskonzeption: keine benutzungspflichtigen Radwege in der Tempo-30-Zone (kein Konflikt mit aktuellem Bestand) ▪ Parkraumkonzept: Synergieeffekt bei gemeinsamer Beschilderung
Priorität	

A 2 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich am Markt (Tempo-20-Zone)	
Beschreibung	Mit der Erweiterung der Tempo-30-Zone im Stadtzentrum kann die Geschwindigkeit im Bereich des Marktes weiter gedämpft werden. Langfristig könnte die aktuelle Tempo-30-Zone (Markt, Schloßstraße bis Winklerstraße, Humboldtstraße bis Lutherplatz, Freiburger Straße bis Zur Alten Gärtnerei, Kirchgasse, Baderberg, Mühlgraben und Bachgasse) zum großflächigen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich werden (Tempo-20-Zone, Zeichen 274.1-20).
Chancen	▪ Weitere Verkehrsberuhigung und Reduzierung des motorisierten Durchgangsverkehrs in der Innenstadt, ohne das Auto zu verbannen ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit durch geringere Geschwindigkeit, v.a. für Fußgänger und Fahrradfahrer ▪ Weitere Lärmentlastung, vor allem bei gepflasterten Straßen ▪ Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
Risiken	▪ Geringe Einhaltung der neuen Geschwindigkeitsbegrenzung ohne regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen ▪ Die Straßenraumgestaltung müsste angepasst werden, ohne Trennung der Verkehrsräume (Fahrbahn / Gehweg).
Kosten	123 Anpassung der bestehenden Beschilderung: 10 St. x 400 Euro = ca. 4.000 Euro zusätzliche Fahrbahnmarkierung (begleitend): 4 St. x 500 Euro = ca. 2.000 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme A1: Tempo-30-Zonen ▪ Parkraumkonzept: Synergieeffekt bei gemeinsamer Beschilderung ▪ Radverkehrskonzeption: keine benutzungspflichtigen Radwege in der Tempo-30-Zone, kein Konflikt mit aktuellem Bestand
Priorität	123



Historische Altstadt von
Rothenburg ob der Tauber
(Bildquelle: Wikipedia, CC 3.0)



„Shared Space“: Tübinger Straße in Stuttgart
(Bildquelle: Wikipedia, CC 3.0)

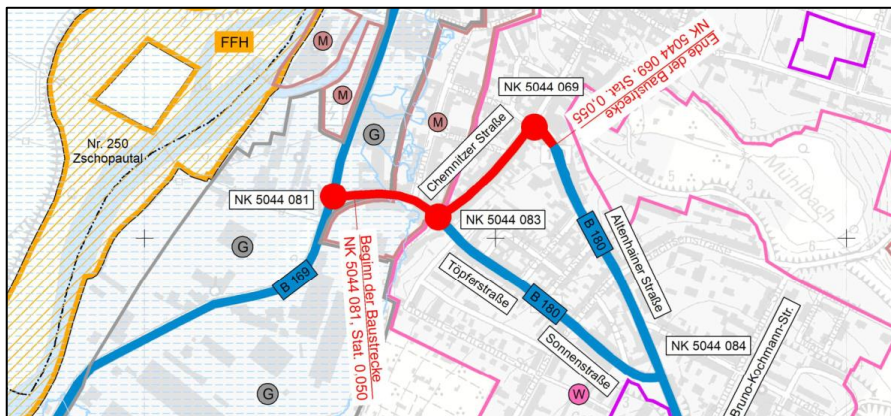
A 3

Ausbau der Chemnitzer Straße, Verlauf der B 180

Beschreibung

Aktuell gilt zwischen der Sonnenstraße und der Seegasse Einrichtungsverkehr: stadteinwärts über die Altenhainer Straße und die Chemnitzer Straße, stadtauswärts über die Töpferstraße und die Sonnenstraße. Zur Entlastung der Töpferstraße und zur städtebaulichen Aufwertung des Gebiets favorisiert die Stadt Frankenberg / Sa. eine alternative Verkehrsführung mit Zweirichtungsverkehr über die Altenhainer Straße und die Chemnitzer Straße.

Bezüglich der Schleppkurven und des Begegnungsverkehrs ist dieser Trassenverlauf der B 180 grundsätzlich möglich. Allerdings bestehen am neuen Verlauf der B 180 keine Möglichkeiten für Stellplätze und Radwege; ebenfalls werden Gehwege in der Breite eingeschränkt. Zum Erhalt der Attraktivität für Bewohner und Geschäftstreibende sollen wegfallende Pkw-Stellplätze ausreichend kompensiert werden.



Chancen

- Verlagerung der Verkehrsbelastung auf der Chemnitzer und der Altenhainer Straße durch alternative Führung der B 180
- Anpassung des Knotenpunkts Chemnitzer Straße / Töpferstraße / Seegasse
- Entlastung der Töpferstraße: mögliche Umgestaltung des Straßenraums, städtebauliche Aufwertung des Bereichs Töpferstraße / Mittelstraße / Querstraße / Bergstraße

Risiken

- Entfall der Kurzzeitparkplätze vor den Geschäften, Ersatz mit zentraler Abstellanlage als gute Lösung für die Nachfragegruppe der Bewohner, weniger für die Kunden (Gebiet bereits durch Leerstand betroffen)
- Wunschliniennetz aus der fortgeschriebenen Radverkehrskonzeption nicht mehr umsetzbar, da unzureichende Straßenraumbreite auf der Altenhainer Straße für Doppelrichtungsverkehr und Radverkehrsanlagen. Töpferstraße aufgrund ihrer Steigung besonders unattraktiv und keine Alternative für die Führung des Radverkehrs.

Kosten



Gemäß OD-Richtlinie ist i.d.R. die Gemeinde Baulastträger für die Gehwege und / oder Parkplätze.

Gehweg (beidseitig)

$350 \text{ m} \times (1,50 \text{ m} + 1,50 \text{ m}) \times 150 \text{ Euro/m}^2 = \text{ca. } 160.000 \text{ Euro}$

Abhängigkeit

- Maßnahme A6: Straßenraumgestaltung Seegasse
- Radverkehrskonzeption: Maßnahmen M8 und M9

Priorität



A 4

Bereits umgesetzt: Verkehrsführung Freiburger Straße zwischen Markt und Zur Alten Gärtnerei

Beschreibung

Aufgrund des schlechten baulichen Zustands der Verkehrsflächen in Verbindung mit der ungenügenden Umsetzung des gestalterischen und funktionalen Anspruchs soll die Fahrbahn der Freiburger Straße zwischen dem Markt und der Straße Zur Alten Gärtnerei erneuert werden. Aktuell (2020) werden drei Varianten mit unterschiedlichen Straßenraumgestaltungen und Verkehrsführungen untersucht. Dabei wird die Erweiterung des Doppelrichtungsverkehrs betrachtet.

Ausgangssituation bei der Verkehrsführung (Stand September 2020):

- Einbahnstraße zwischen dem Markt und der Einmündung Zur Alten Gärtnerei (in Richtung Sachsenstraße)
- Doppelrichtungsverkehr zwischen der Einmündung Zur Alten Gärtnerei und der August-Bebel-Straße
- Einbahnstraße zwischen der August-Bebel-Straße und der Sachsenstraße (in Richtung Sachsenstraße)

Diese Verkehrsführung hat den Vorteil, den Durchgangsverkehr in Richtung Markt zu verhindern, und somit die Verkehrsbelastung auf der Freiberg Straße und auf dem Markt zu reduzieren. Der Knotenpunkt Markt / Freiburger Straße / Baderberg wird entschärft.

Kfz-Fahrer, die von der Freiburger Straße (z.B. vom Parkplatz der Bibliothek) zum Markt oder zur Chemnitzer Straße fahren wollen, müssen allerdings erhebliche Umwege in Kauf nehmen (ca. 1,2 km über Freiburger Straße, Sachsenstraße, Parkstraße, August-Bebel-Straße, Humboldtstraße und Schloßstraße statt 100 m über Freiberg Straße). Ebenfalls dürfen Fahrradfahrer theoretisch nicht zum Markt fahren. Ohne Wendemöglichkeit müssen Lkw des Lieferverkehrs teilweise rückwärts rausfahren. Aus diesen Gründen wird die Freigabe des Abschnitts Markt – Zur Alten Gärtnerei für den Doppelrichtungsverkehr untersucht.

Alternativ könnte die Einbahnstraße nur für den Radverkehr in der Gegenrichtung freigegeben werden (Zeichen 267 mit Zusatzzeichen 1022-10 bzw. Zeichen 220 mit Zusatzzeichen 1000-32)

Chancen

- Die Freigabe des Abschnitts zwischen dem Markt und Zur Alten Gärtnerei für den Doppelrichtungsverkehr (Variante 2 der Voruntersuchung) erspart erhebliche Umwege.
- Wenn der Abschnitt zwischen der August-Bebel-Straße und der Sachsenstraße als Einbahnstraße bleibt, wird der Durchgangsverkehr zum Markt weiterhin vermieden.
- Eine Dämpfung der Geschwindigkeit lässt sich mit gezielten Maßnahmen erreichen: besondere Gestaltung des Straßenraums, z.B. als gepflasterte Gasse mit überfahrbaren Gehwegen (Shared-Space), Verengung der Fahrgasse und versetzte Anordnung der Pkw-Stellplätze.
- Die Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in der Gegenrichtung schafft eine direkte und schnelle Verbindung und damit einen Zeitvorteil für den umwegempfindlichen Radverkehr.

Risiken

- Besonders für den Lieferverkehr entstehen ungünstige Sichtverhältnisse und Schleppkurven am Knotenpunkt Freiburger Straße / Markt / Baderberg. An diesem Knotenpunkt muss auf die angepasste Verkehrsführung aufmerksam gemacht werden. Vor allem Fahrradfahrer, die am Baderberg auf dem Radfahrstreifen hoch zum Markt fahren, können von Fahrzeugen aus der Freiburger Straße gefährdet werden.
- Ebenfalls müssen diese Fahrradfahrer den Verkehrsteilnehmern aus der Freiburger Straße die Vorfahrt gewähren (Recht-vor-Links-Prinzip in der Tempo-30-Zone), durch die Veränderung der Vorfahrt entsteht Konfliktpotential.

	- Durch den engen Straßenraum müsste im Begegnungsfall die ganze Fahrbahn (auch die überfahrbaren Gehwege) benutzt werden. - Am Knotenpunkt muss auf die angepasste Verkehrsführung aufmerksam gemacht werden. Vor allem Fahrradfahrer könnten von Kfz aus der Freiburger Straße gefährdet werden.
Kosten	✓ Bereits umgesetzt
Abhängigkeit	▪ Radverkehrskonzeption: Maßnahme M15
Priorität	✓ Bereits umgesetzt



Auszug aus der Planung, Variante 1 (oben) und 2 (unten)
Bildquelle: Stadtverwaltung Frankenberg/Sa., Chemnitzer Ingenieurbau Consult

A 5

In Planung: Verkehrsführung Feldstraße / Gartenstraße

im Rahmen der Umgestaltung des Knotenpunkts August-Bebel-Straße / Max-Kästner-Straße (Neubau Kreisverkehr)

Beschreibung

Der Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Max-Kästner-Straße / Feldstraße soll als Kreisverkehr ausgebaut werden. Begleitend soll die Verkehrsführung in der Feldstraße und in der Gartenstraße untersucht werden.

Aktuell sind die Feldstraße und die Gartenstraße in beiden Richtungen befahrbar. Die Feldstraße ist ein wichtiges Verbindungselement zwischen der B 169 und dem Stadtviertel Lützelhöhe (Straßenzug Klingbach – Gartenstraße – Feldstraße – Max-Kästner-Straße einschl. Bahnübergang). Eine Anpassung der Verkehrsführung mit Einbahnstraßen könnte negativ auf die Leichtigkeit des Verkehrs wirken, wobei genug alternative Strecken zur Verfügung stehen und die enge Feldstraße und Gartenstraßen für einen starken Durchgangsverkehr eher ungeeignet sind. Wie im Bereich der Freiburger Straße können Einbahnstraßen aufgrund der erforderlichen Umwege zu einer Verkehrszunahme führen.

Aufgrund des knappen Straßenraums mit Engstellen sind durchgängige Gehwege nicht vorhanden. In der Gartenstraße ist die Doppelkurve besonders kritisch. Ebenfalls unbefriedigend sind die Sichtverhältnisse an der Einmündung der Gartenstraße in die August-Bebel-Straße. Außerdem ist der bauliche Zustand der Verkehrsflächen als schlecht zu bewerten.

Zwei Möglichkeiten stehen grundsätzlich zur Verfügung:

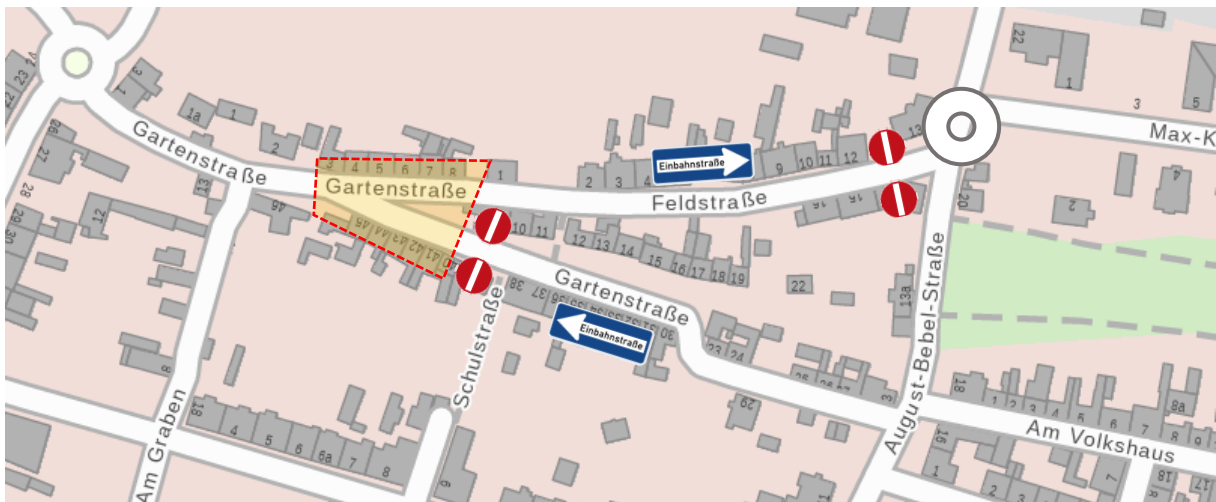
- Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse an der Einmündung der Gartenstraße in die August-Bebel-Straße soll die Gartenstraße als Einbahnstraße in Richtung Schloßstraße (bergab) bis zur Einmündung in die Feldstraße eingerichtet werden. Die Gabelung Feldstraße / Gartenstraße müsste dementsprechend umgebaut werden. Die Feldstraße soll als Einbahnstraße in Richtung Max-Kästner-Straße (bergauf) freigegeben. Beim Entfall der Parkplätze auf der Feldstraße könnte der Radverkehr entgegen der Einbahnstraße geführt werden (bergab), was für die bevorzugte Achse Klingbach – Max-Kästner-Straße vorteilhaft wäre.
- Nur die Gartenstraße wird zur Einbahnstraße (bergab aufgrund der Sichtverhältnisse an der Einmündung in die August-Bebel-Straße). Die Feldstraße wird für den Doppelrichtungsverkehr ausgebaut, Gehwege werden beidseitig angelegt, bergauf mit 2,50 m Breite als gemeinsamer Geh- und Radweg. Parkplätze am Straßenrand entfallen. Die Engstellen (in Höhe der Hausnummer 6 sowie 9) unterstützen die Geschwindigkeitsdämpfung im Rahmen der neuen Tempo-30-Zone (Maßnahme A1.1). Die Gabelung Feldstraße / Gartenstraße wird als Einmündung umgestaltet, da die Verkehrsführung bzw. Vorfahrtsregelung sonst kontrainitativ sind.

Die Varianten sollen im Rahmen einer Vorplanung genauer untersucht werden.

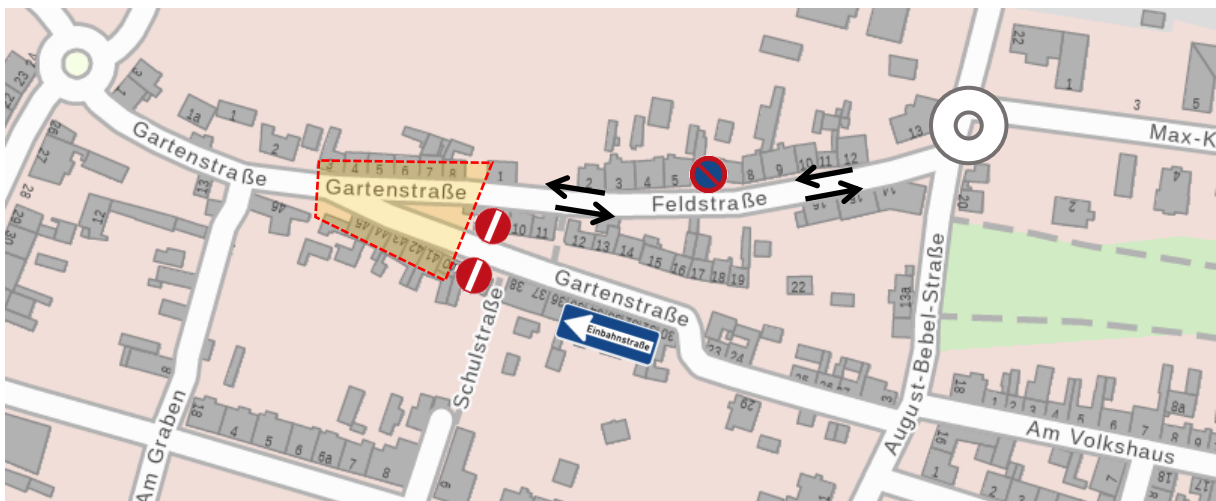
Chancen

- Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Max-Kästner-Straße / Feldstraße mit dem neuen Kreisverkehr (unübersichtlicher Knotenpunkt durch die versetzten Straßeneinmündungen, die übergroßen Asphaltflächen und die im Kreuzungsbereich parkenden Fahrzeuge)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Gartenstraße / Am Volkshaus durch Freigabe der Gartenstraße als Einbahnstraße (bergab).
- Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Feldstraße und Gartenstraße für die Fußgänger durch durchgängige Gehwege.
- Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsdämpfung
- Mögliche Umsetzung der Radverkehrskonzeption im Rahmen der Umgestaltung des Straßenraums

Risiken	Entfall von Parkplätzen in der Feldstraße
Kosten	1 2 3 Gartenstraße (bis Kreisverkehr Schloßstraße) 3.000 m² x 180 Euro/m² = ca. 540.000 Euro Feldstraße 1.600 m² x 180 Euro/m² = ca. 290.000 Euro Summe = ca. 830.000 Euro
Abhängigkeit	✓ Maßnahme bereits in Planung - Maßnahme A1.1: Tempo-30-Zone - Maßnahme R6: Untere Max-Kästner-Straße (westlich Badstraße)
Priorität	1 2 3



Variante 1: Gartenstraße und Feldstraße als Einbahnstraßen
Bildquelle: Geoportal Sachsenatlas



Variante 2: Gartenstraße als Einbahnstraße, Feldstraße mit Parkverbot
Bildquelle: Geoportal Sachsenatlas

A 6

Straßenraumgestaltung Seegasse

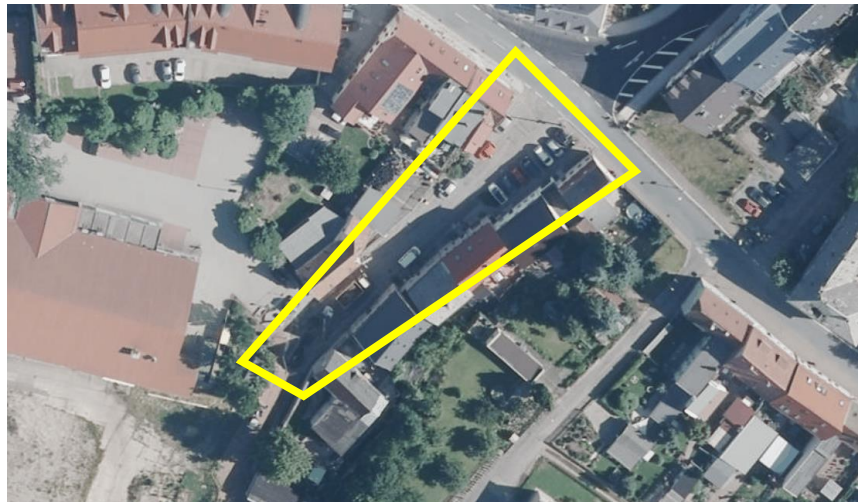
Beschreibung

Der kurze Abschnitt der Seegasse zwischen dem Knotenpunkt Chemnitzer Straße / Töpferstraße und der Zufahrt zum Lebensmittelmarkt Lidl (Länge ca. 70 m, Breite 8 bis 18 m) weist wesentliche Defizite in der Straßenraumgestaltung auf:

- mangelhafte Abgrenzung zwischen öffentlichen und privaten Flächen,
- mangelhafte / unübersichtliche Verkehrsführung (Fahrbahnrand, Markierung),
- fehlende Anlagen für den Fußgängerverkehr.

Da die Seegasse als Zufahrt zum Parkplatz des Lebensmittelmarkts Lidl benutzt wird, ist das Verkehrsaufkommen deutlich höher als allein durch die Straßenbewohner. Aus diesem Grund ist die Klärung der Verkehrsführung durch eine ansprechende Gestaltung des Straßenraums erforderlich.

Ziel der Maßnahme ist, durch eine neue Gestaltung des Straßenraums die Seegasse eindeutig vom klassifizierten Straßennetz zu trennen, damit die Verkehrsteilnehmer die Funktion der Seegasse als Erschließungs- bzw. Wohnstraße besser wahrnehmen. Der Verlauf der Fahrbahn, sowie die Führung des Fußgängerverkehrs und die eventuelle Anordnung von Pkw-Stellplätzen sollen damit geklärt werden.



Seegasse, Luftbild (Quelle: Geoportal Sachsenatlas)

Chancen

- Klare Trennung der Seegasse vom klassifizierten Straßennetz (B 180 / Chemnitzer Straße) durch ansprechende Straßenraumgestaltung („Gassencharakter“), Geschwindigkeitsdämpfung
- Klare Abgrenzung der öffentlichen und privaten Flächen
- Schaffung von sicheren Anlagen für die Fußgänger

Risiken

- Möglicher Wegfall der Parkplätze
- Zustimmung der Anlieger

Kosten



Fahrbahnerneuerung / Neugestaltung des Straßenraumes
900 m² x 200 Euro/m² = **ca. 180.000 Euro**

Abhängigkeit

- Maßnahme A3: Ausbau der Chemnitzer Straße, Verlauf der B 180

Priorität



A 7

Betriebsform Humboldtstraße in Höhe Gymnasium

Beschreibung

Der kurze Abschnitt der Humboldtstraße zwischen der Schulstraße und der Straße Am Graben (Länge ca. 50 m) wurde mit entsprechender Straßenraumgestaltung (Aufpflasterung, Querschnittseinengungen, Versätze, Bäume) als verkehrsberuhigter Bereich definiert. Diese Maßnahme sollte in erster Linie die Sicherheit der Schüler verbessern, die aufgrund der Schulgebäude an beiden Straßenseiten vermehrt die Humboldtstraße überqueren müssen, auch während des Unterrichts.

Wenn der Grundgedanke zur Verkehrsberuhigung klar und begründet ist, ist diese Gestaltung in mehreren Hinsichten widersprüchlich:

- Verkehrsberuhigte Bereiche eignen sich besonders für Anliegerstraßen („Wohnstraßen“) ohne Durchgangsverkehr; auf der Humboldtstraße fahren fast alle Linien des Busverkehrs in Frankenberg.
- Durch die klar definierten Gehwege am Straßenrand und das Schutzgeländer herrscht der Charakter einer klassischen Straße mit getrennten Verkehrsräumen vor.
- Im verkehrsberuhigten Bereich dürfen Fußgänger theoretisch die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen, auch als Spielstraße. Sie dürfen den Verkehr nicht unnötig behindern, und wenn nötig müssen Kraftfahrer warten.
- Kraftfahrer müssen Schrittgeschwindigkeit einhalten (5-7 km/h); allerdings könnte die Aufhebung der Tempo-30-Zone zum Beschleunigen verlocken.

Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen, der kurze Abschnitt der Humboldtstraße für Kraftwagen in beiden Richtungen zu sperren (Zeichen 251). Radfahrer und Mofas (Mopeds) können weiterhin in beiden Richtungen fahren. Für Linienbusse soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1024-14 bzw. 1026-32 ergänzt werden. Um den Entfall des verkehrsberuhigten Bereiches hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu kompensieren, sollte die Tempo-30-Zone entsprechend erweitert werden.

Um eine Verlagerung des Verkehrs auf die Straße „Am Graben“ zu verhindern, soll sie zur Sackgasse werden (s. Maßnahme F6). Damit wird der Durchgangsverkehr unmöglich und der gesamte Bereich am Körnerplatz umfassend verkehrsberuhigt.

Fahrzeugführer müssen lediglich den kleinen Umweg über die Schulstraße und die Winklerstraße fahren (400 statt 200 m). Damit wird die Funktion der Winklerstraße als Hauptverkehrsstraße unterstützt und der Bereich untere Humboldtstraße, Am Graben, Körnerplatz weiter vom MIV entlastet.

Chancen

- Klare Definition der Vorfahrtsregeln: kein verkehrsberuhigter Bereich, der theoretisch als Spielstraße interpretiert werden könnte.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Schüler des Gymnasiums, die für den Gebäudewechsel die Straße überqueren müssen, durch starke Reduzierung der Kfz-Verkehrsstärke
- Begleitender Effekt: Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Haupthaltestelle Humboldtstraße durch Reduzierung des motorisierten Durchgangsverkehrs

Risiken

- Erneute Änderung der Betriebsform für den Straßenabschnitt: notwendige Kommunikation bei den Schülern des Gymnasiums
- Straßensperrung: geringe Zustimmung der Kfz-Fahrer
- Erhöhung der Verkehrsbelastung auf der Straße Am Graben, die dafür nicht ausgebaut ist (enge Fahrbahn ohne Gehwege)

Kosten	1 2 3	Anpassung der bestehenden Beschilderung: 2 St. x 1.000 Euro = ca. 2.000 Euro Kostenoptimierung möglich bei gleichzeitiger Anpassung der Beschilderung für die neuen Zonen (Tempo-20, Tempo-30, Parkraumbewirtschaftung)
Abhängigkeit	- Maßnahme A1.2: Tempo-30-Zone - Maßnahme A2: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) - Maßnahme F6: Am Graben Sackgasse	
Priorität	1 2 3	



Maßnahme A7: Verkehrsberuhigter Bereich in der Humboldtstraße, in Höhe des Gymnasiums

A 8

Umgestaltung Humboldtstraße zwischen Schulstraße und Bahnhofstraße

Beschreibung	Die Humboldtstraße ist eine wichtige Verbindung zwischen dem Stadtkern und dem Bahnhof, insbesondere für die Verkehrsmittel der Umweltverbundes (Bus, Fußgänger, Fahrrad). Auf beiden Seiten des Straßenraumes weisen sowohl die Bebauung als auch der Friedenspark eine ausgezeichnete städtebauliche Qualität auf. Durch eine ansprechende Erneuerung der Verkehrsanlagen könnte die Humboldtstraße umfassend aufgewertet werden und ihrer Bedeutung für das Stadtzentrum gerecht werden. Die Humboldtstraße bietet eine einzigartige Chance, ein Vorzeigeprojekt für zukunftsorientierte Mobilität zu entwickeln: ▪ geringe Verkehrsbelastung mit dem MIV ▪ wichtige Achse für den ÖPNV ▪ zahlreiche Ziele des Fußgänger- und Fahrradverkehrs: Gymnasium, Jugendkunstscheule, Bahnhof, Geschäfte und Arztpraxen ▪ Schulweg Gymnasium ▪ Aufwertung der wichtigen Verbindung Bahnhof – Stadtkern ▪ Platz für straßenbegleitende Begrünung (z.B. Baumallee) Betroffen wäre der Abschnitt zwischen der Schulstraße und der Bahnhofstraße (Länge ca. 500 m). Im Rahmen der nächsten Erneuerung der Fahrbahn einschl. Gehwege soll die Straßenraumgestaltung umfassend überdacht werden: Grünstreifen/Baumallee, Barrierefreiheit, Abstellmöglichkeiten (z.B. Straßenseite abwechselnd), usw. Kurzfristig kann die Fahrbahnbreite mit vorgezogenen Seitenräumen (s. Maßnahme F2) mit geringem Aufwand reduziert werden.
Chancen	▪ Vorzeigeprojekt für zukunftsorientierte, umweltfreundliche Mobilität mit hoher Symbolwirkung, Verbesserung der Sichtbarkeit und der Attraktivität der Verkehrsmittel der Umweltverbundes ▪ Aufwertung des Straßenraumes einer der wichtigsten Achsen im Stadtzentrum ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Schüler des Gymnasiums durch eine weitere Reduzierung des Durchgangsverkehrs ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer
Risiken	▪ Geringe Zustimmung der Kraftfahrer und ggf. der Anlieger.
Kosten	 <u>Kurzfristige Maßnahmen:</u> Vorgezogene Straßenräume: 7 St. x 8.000 Euro = ca. 56.000 Euro Fahrbahnmarkierung (Fahrradstraße) 8 St. x 1.500 Euro = ca. 12.000 Euro Summe = ca. 26.000 Euro  <u>Umfassende Straßenerneuerung mit Umgestaltung:</u> 500 m x 13 m i.M. x 180 Euro/m² = ca. 1,2 Mio. Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme A1.2: Tempo-30-Zone ▪ Maßnahme A7: Betriebsform Humboldtstraße in Höhe Gymnasium ▪ Radverkehrskonzeption 2017: Nebenkreisradroute Frankenberg – Oederan
Priorität	

TEIL 2 **Radverkehr**

LEITBILD



Wir in Frankenberg wollen die Infrastruktur für den Radverkehr verbessern.

Durch Lückenschlüsse im bestehenden Radverkehrsnetz, den Ausbau bedarfsgerechter Fahrradabstellanlagen und die langfristige Umsetzung des Wunschliniennetzes mit durchgehenden, attraktiven und sicheren Radverkehrsanlagen soll das Fahrrad eine alltags-taugliche Alternative zum MIV werden.

ÜBERSICHT MAßNAHMEN

- R 1** Lückenschluss Mühlbachtal – Zschopauaue: Fahrradstraße
- R 2** Dr.-Bruno-Kochmann-Straße: Schutzstreifen
- R 3** Bike-and-Ride an den Haltepunkten des SPNV
- R 4** Service- und Reparaturstationen
- R 5** Motivationskampagnen, Aktionstage und Infomaterial
- R 6** Untere Max-Kästner-Straße (westlich Badstraße)
- R 7** Obere Max-Kästner-Straße Ost (östlich Bahnübergang)
- R 8** Am Damm: Fahrradstraße

R 1

Lückenschluss Mühlbachtal–Zschopauaue: Fahrradstraße (M43 Fortschreibung Radverkehrskonzeption)

Beschreibung

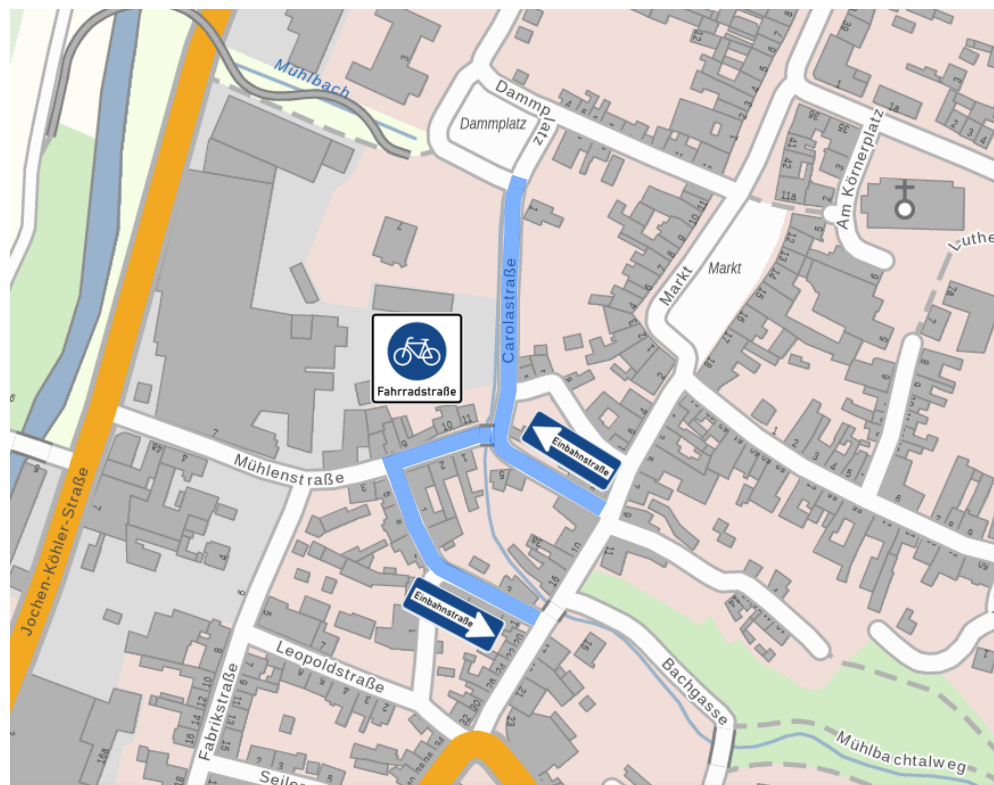
Um die Radwege im Mühlbachtal und im Zschopautal zu verbinden, fehlt nur noch das Zwischenstück vom Baderberg bis zum Dammplatz (Länge ca. 250 m).

Der Radverkehr soll über die Carolastraße und die Badergasse (in Richtung Zschopautal) bzw. über die Mühlenstraße und die Wassergasse (in Richtung Mühlbachtal) geführt werden. Die Einbahnstraßen bleiben erhalten.

Angeichts der besonderen Bedeutung des Vorhabens (Verbindung von touristischen Radrouten, geplante Verlegung des Zschopautalradwegs, Teil des „SachsenNetz Rad“, durch die Zschopauaue) wird die markante Gestaltung der Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) vorgeschlagen. Damit soll ein starkes Signal gesetzt werden und auf umweltfreundliche Mobilität aufmerksam gemacht werden.

Auf einer Fahrradstraße haben Fahrradfahrer Vorrang und dürfen nebeneinander fahren. Durch das Zusatzzeichen „Pkw frei“ (1024-10) oder „Anlieger frei“ (1020-30) dürfen auch Kraftfahrer die Fahrradstraße benutzen, allerdings dürfen sie den Radverkehr nicht behindern oder gefährden. Soweit Gehwege oder Seitenstreifen vorhanden und benutzbar sind, müssen Fußgänger diese benutzen. Zur Verdeutlichung der neuen Fahrradstraße sollen Fahrbahnmarkierungen mit Piktogrammen die Beschilderung ergänzen.

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens sollte die Neudefinition dieses Straßenzuges als Fahrradstraße unkritisch sein. Die Höchstgeschwindigkeit auf einer Fahrradstraße ist 30 km/h. Dies ist mit der geplanten Erweiterung der Tempo-30-Zone kompatibel.



Verlauf der Fahrradstraße

Bildquelle: Geoportal Sachsenatlas

Chancen	▪ Lückenschluss zwischen dem Radweg Mühlbachtal und dem Radweg Zschopauaue (bedeutende touristische Radrouten) ▪ Der Pilotcharakter des Projekts mit kleinem Umfang soll ermöglichen, neue Erfahrungen zu sammeln, sowie Kraftfahrer sanft an die gemeinsame Nutzung der Straße zu gewöhnen ▪ Neuartige Verkehrslösungen wie die Fahrradstraße ziehen die Aufmerksamkeit auf das Thema Radverkehr und schaffen in der öffentlichen Diskussion, Raum für umweltfreundliche Mobilität.
Risiken	▪ Fehlendes Verständnis der Kraftfahrer für die Regeln der Fahrradstraße, Notwendigkeit öffentlicher Kommunikation zu diesem Thema (Infotafeln, Artikel im Amtsblatt...) ▪ Konfliktpotential zwischen Radfahrern und Fußgängern (Fahrradstraße ≠ Fußgängerzone), jedoch gering da Gehwege meistens vorhanden
Kosten	1 2 3 Aufstellung Schilder (Zeichen 244.1 und 244.2): 5 St. x 1.000 Euro = 5.000 Euro zusätzliche Fahrbahnmarkierung (Piktogramme „Fahrradstraße“): 3 St. x 1.000 Euro = 3.000 Euro öffentliche Kommunikation, Infotafeln, Broschüren... 7.000 Euro Summe = ca. 15.000 Euro Einsparpotential bei gleichzeitiger Beauftragung bzw. Ausführung mit anderen Beschilderungs- und Markierungsarbeiten (neue Parkraumbewirtschaftung, Erweiterung der Tempo-30-Zone)
Abhängigkeit	▪ Maßnahme A1.3: Tempo-30-Zone
Priorität	1 2 3

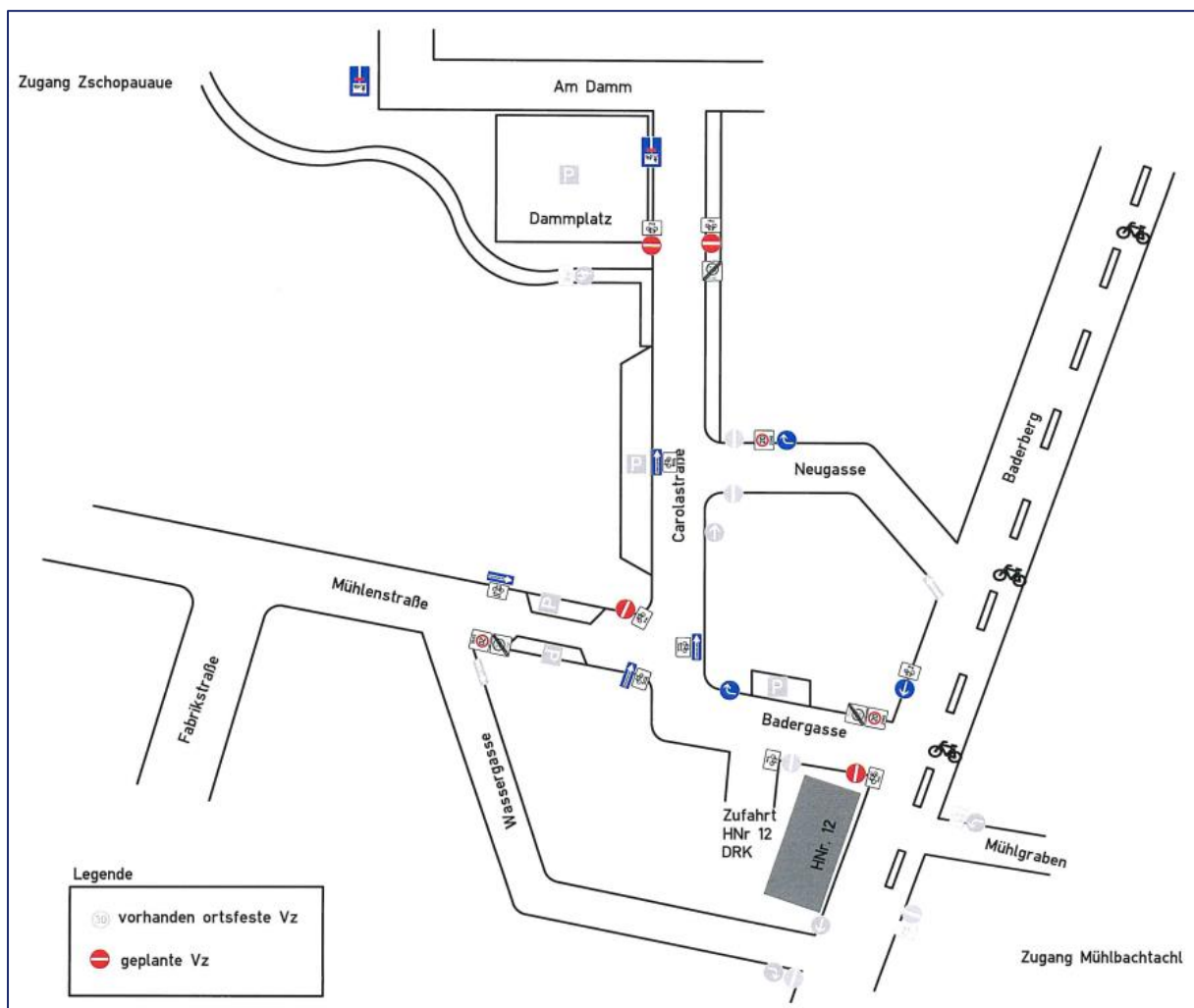


Bsp. Beschilderung der Fahrradstraße und begleitende Fahrbahnmarkierung
(Bilderquelle: Wikipedia CC 4.0)

R 1

In Umsetzung: Tempo-20-Zone mit Einbahnstraßenregelung Carolastraße, Badergasse, Mühlenstraße

Beschreibung	Ergänzung 2023 Von der Stadtverwaltung und der Polizei wurde für die Radverkehrsverbindung Mühlbachtal-Zschopauaue eine Regelung mittels Einbahnstraßen (teilweise mit Zusatzbeschilderung „Fahrradfahrer frei“) und Tempo-20-Zone erarbeitet. Damit wird die vorgeschlagene Fahrradstraße (ursprüngliche Maßnahme R1) hinfällig.
Kosten	✓ In Umsetzung
Abhängigkeit	Maßnahme A1.3: Tempo-30-Zone
Priorität	✓ In Umsetzung



Einbahnstraßenregelung „Fahrradfahrer frei“ mit Tempo-20-Zone
(Bilderquelle: Stadtverwaltung Frankenberg Sa.)

R 2

Dr.-Bruno-Kochmann-Straße: Schutzstreifen (M44 Fortschreibung Radverkehrskonzeption)

Beschreibung

Die Fahrbahnbreite der Dr.-Bruno-Kochmann-Straße beträgt ca. 6 m bis 6,50 m. Zwischen der Altenhainer Straße und der Friedrichstraße ist der westliche Gehweg 1,50 m breit und der östliche Gehweg 2 m. Zwischen der Friedrichstraße und der Sachsenstraße ist der westliche Gehweg 2 m breit und der östliche Gehweg 2,50 m, 2 m breite Parkbuchten sind am östlichen Fahrbahnrand vorhanden.

Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite darf nur ein einseitiger, 1,50 m breiter Schutzstreifen angelegt werden, vorzugsweise in Richtung Altenhainer Straße (bergauf). Damit entstehen keine Konflikte mit dem Parkstreifen.

Am Knotenpunkt mit der Friedrichstraße soll der Schutzstreifen durch rote Einfärbung der Fahrbahn hervorgehoben werden (rutschfeste Farbe bei Nässe) und begleitend die Vorfahrtsregelung angepasst (Dr.-Bruno-Kochmann-Straße als Vorfahrtsstraße).

Regelquerschnitt für den Abschnitt Altenhainer Straße – Friedrichstraße:

10,00				
6,50				
1,50	1,50	5,00	2,00	
G	SS	Fahrgasse	G	

Regelquerschnitt für den Abschnitt Friedrichstraße – Sachsenstraße:

12,50				
8,50			2,50	
6,00			2,00	
2,00	1,50	4,50		
G	SS	Fahrgasse	P	Gehweg

Chancen

- Schulweg Erich-Viehweg-Oberschule: Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Lückenschluss zwischen der B 180 (Altenhainer Straße) und dem Radweg Mühlbachtal (über Nebenstraße Hammertal)
- Teil des Wunschliniennetzes aus der Radverkehrskonzeption 2017

Risiken

- Im Bereich der Knotenpunkte am Anfang und Ende der Dr.-Bruno-Kochmann-Straße muss der Schutzstreifen unterbrochen werden.
- Schutzstreifen sollen bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1.000 Fz/Tag) vermieden werden, dies wäre ggf. zu prüfen.

Kosten



Markierung Schutzstreifen (Schmalstrich 1:1) einschl. Radfahrerpiktogramme
250 m x 8 Euro / m = **2.000 Euro**

Rote Einfärbung des Schutzstreifens in der Einmündung (rutschfeste Farbe)
20 m² x 80 Euro / m² = **1.600 Euro**

Summe = ca. 4.000 Euro

Abhängigkeit

- Maßnahme F3+F4: Sichere Schulwege
- Radverkehrskonzeption 2017: Wunschliniennetz

Priorität



R 3

Bike-and-Ride: Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltepunkten des SPNV (M45 bis M47 Fortschreibung Radverkehrskonzeption)

Beschreibung	Am Bahnhof <i>Frankenberg (Sachs)</i>, sowie an den Haltepunkten <i>Dittersbach</i> und <i>Frankenberg (Sachs) Süd</i> fehlen attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten. Basierend auf die Bewertungskriterien des ADFC sollte die Note 2 (gut) oder 3 (genügend) angestrebt werden; dies entspricht mehr als einem Platz an einem fahrradgerechten (Note 3) bzw. an einem überdachten fahrradgerechten (Note 2) Abstellplatz auf zehn Fahrgäste. Angesichts der Ein- und Aussteigerzahlen bedeutet es konkret: - am Bahnhof <i>Frankenberg (Sachs)</i>: mind. 20 Abstellplätze (Ausbau) - am Haltepunkt <i>Dittersbach</i>: mind. 7 Abstellplätze (Neubau) - am Haltepunkt <i>Frankenberg (Sachs) Süd</i>: mind. 4 Abstellplätze (Neubau) Zur Berücksichtigung der angestrebten Erhöhung der Fahrgastzahlen durch attraktive Bike-and-Ride-Anlagen sollten bereits mehr Abstellplätze vorgesehen werden: - am Bahnhof <i>Frankenberg (Sachs)</i>: 30-40 Abstellplätze (M45) - am Haltepunkt <i>Dittersbach</i>: 12-15 Abstellplätze (M46) - am Haltepunkt <i>Frankenberg (Sachs) Süd</i>: 10-12 Abstellplätze (M47) An den Haltepunkten des SPNV sollten nicht nur witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten angeboten werden, sondern auch sichere Anlagen, die die Attraktivität des Bike-and-Ride für Pendler noch verstärken. Nach Vorbildern aus den Niederlanden oder der Schweiz (sogenannte „Velostation“) müssen diese Abstellanlagen abschließbar sein (bzw. durch Zutrittskontrolle gesichert) und mit Videokameras überwacht werden. Zusätzliche Dienstleistungen wie Reparaturstationen sind eine optimale Ergänzung für die Bike-and-Ride-Anlagen.
Chancen	Allgemein gilt: wenn möglichst viele Menschen möglichst einfach zum Bahnhof kommen, kann der SPNV neue Fahrgäste gewinnen, was die Verkehrsbelastung durch den MIV reduziert. Darüber hinaus verringert sich der Bedarf an Pkw-Stellplätzen an den Haltepunkten des SPNV (hoher Platzbedarf und Baukosten), wenn Pendler und Fahrgäste zunehmend mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren. Vorteile vom Bike-and-Ride gegenüber Park-and-Ride: - deutlich effizientere Ausnutzung der Flächen (auf einem Pkw-Stellplatz können acht bis zehn Fahrräder abgestellt werden) - deutlich niedrigere Kosten: 200 Euro (Fahrradbügel) bis 3.000 Euro (Radstation) für einen Fahrradstellplatz gegen 2.000 Euro (Parkplatz) bis 30.000 Euro (Tiefgarage) für einen Pkw-Stellplatz
Risiken	Bei der Planung der Fahrradabstellanlage sind folgende Fehler zu vermeiden: - nur Vorderradhalter (allgemein ungenügend / unsicher) - Flachstahlbügel (ästhetisch ansprechend, zerkratzt jedoch Rahmen) - zu kurze oder zu hohe Bügel (unstabil / kein Halt) Die Problematik der Sicherheit, sowie der Unterhaltung soll berücksichtigt werden. Aufgrund der Investitions- und Betriebskosten ist die Benutzung von abschließbaren Abstellanlagen wie Fahrradboxen oft kostenpflichtig. Dies kann von Radfahrern kritisiert werden, wenn am selben Standort gebührenfreie Pkw-Stellplätze zur Verfügung stehen.
Kosten	 Überdachte Fahrradbügel 50 St. x 700 Euro = ca. 35.000 Euro

	Fahrradbox (für ca. 1 / 3 der Abstellplätze) 20 St. x 1.500 Euro = ca. 30.000 Euro Summe = ca. 75.000 Euro (ggf. zzgl. Grunderwerb) Fördermöglichkeiten: ▪ Förderung von Klimaschutzprojekten (BMU – Nationale Klimaschutzinitiative) ▪ Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (BMVI) ▪ RL ÖPNV (Freistaat Sachsen) ▪ RL Verkehrsinfrastruktur (SMWA – EFRE) ▪ Bike+Ride-Offensive (BMU und Deutsche Bahn)
Abhängigkeit	▪ Maßnahme R4: Service- und Reparaturstationen
Priorität	1 2 3



Düsseldorfer Fahrradhäuschen
Bildquelle: Wikipedia, CC 4.0



Überdachte Abstellanlage mit Fahrradboxen
am Bahnhof Wandlitzsee in Brandenburg
Bildquelle: Wikipedia, CC 2.0



Fahrradgarage „Fullerton-E“ mit elektronischer Zugangssteuerung
Bildquelle: Fa. Ziegler Metall

R 4

Service- und Reparaturstationen (M48 Fortschreibung Radverkehrskonzeption)

Beschreibung	Als Ergänzung zu fahrradgerechten Abstellanlagen sollen an strategischen Standorten Servicestationen entwickelt werden. Diese bieten Informationen zum Radwegenetz, sowie Reparaturservice für einfache Pannen, wie Plattfuß an. Empfohlene Standorte: ▪ Bahnhof ▪ Markt ▪ Dammpfplatz ▪ Parkplatz Baderberg / Mühlbachtal ▪ Zschopauaue / Zeit-Werk-Stadt Bei der genauen Wahl der Standorte sollte auf eine leichte Zugänglichkeit für den Wartungsdienst geachtet werden. Weitere Dienstleistungen, wie die Vermietung von Fahrrädern und / oder E-Bikes an den Fahrrad-Servicestationen sind ebenfalls vorstellbar und könnten in Zusammenarbeit mit einem lokalen Fachgeschäft angeboten werden.
Chancen	▪ Attraktivitätssteigerung des Fahrrads als bequemes und zuverlässiges Verkehrsmittel durch verbesserte Infrastruktur
Risiken	▪ Angebot wird wenig angenommen ▪ Hohe Wartungskosten der Reparaturstationen infolge von Vandalismus
Kosten	1 2 3 Neubau Service- und Reparaturstationen 4.000 Euro x 5 St. = ca. 20.000 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme R3: Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen des SPNV
Priorität	1 2 3



Fahrrad-Servicestationen (Bildquelle links: Fa. Ziegler Metall, Modell „Assist“)

R 5	Motivationskampagnen, Aktionstage und Infomaterial (M49 Fortschreibung Radverkehrskonzeption)
Beschreibung	Informations- und Motivationskampagnen sind eine weiche Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Sie bringen das Thema Radfahren nachhaltig in das Bewusstsein der Öffentlichkeit und können auf die neueren Verbesserungen in der Fahrradinfrastruktur im Stadtgebiet aufmerksam machen. Je nach Zielgruppe sind folgende Motivationskampagnen möglich: ▪ Radfahren zur Arbeit – z.B. mit Ansporn durch Wettbewerbe, Gewinnspiele und Verlosungen ▪ Radfahren zur Schule – z.B. mit Wettbewerben zwischen den Schulen, Organisation von Verlosungen und Sponsoren für kleine Sachpreise ▪ Radfahren zum Einkaufen – in Kooperation mit dem Einzelhandel, z.B. mit Stempelkarten im Aktionszeitraum und Gewinnspielen Die Motivationskampagnen sollen durch praktische Aktionstage unterstützt werden, wie z.B. einen Fahrrad-Servicetag, wo Fahrradfahrer ihre Räder warten oder codieren lassen können, oder einen Aktionstag „Licht und Technik“, wo Radfahrer angehalten werden und ihre Räder einem Sicherheitscheck unterzogen werden, allerdings ohne Geldstrafe, sondern mit Information und Reparaturangebot vor Ort. Solche Aktionstage können auch gezielt für Schulen oder Betriebe organisiert werden. Begleitend können Radkarten (mit Angabe des Radverkehrsnetzes, der touristischen Radrouten, der Servicestationen, usw.) sowie Informationsmaterial zum Radfahren (Infoblätter, Broschüre, Flyers) den Bürgern zur Verfügung gestellt werden.
Chancen	▪ Bewusstseinsbildung, langfristige Veränderung im Mobilitätsverhalten ▪ Prävention und Sicherheitsverbesserung durch Aktionstage ▪ Mögliche Abstimmung auf bestimmte Zielgruppe
Risiken	▪ keine
Kosten	 Informationskampagne 10.000 bis 20.000 Euro (je nach Umfang) Fahrrad-Servicetag 1.000 bis 2.000 Euro / m² Aktionstag „Licht und Technik“ 800 bis 1.000 Euro / 2 Stunden Informationsmaterial und Radkarten 2.000 bis 4.000 Euro Summe = ca. 15.000 bis 30.000 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme F5: Sichere Schulwege (3) Aktion „Wie komme ich zur Schule“
Priorität	

R 6

Untere Max-Kästner-Straße (westlich Badstraße) (M50 Fortschreibung Radverkehrskonzeption)

Beschreibung

Die Radverkehrsanlagen in Höhe des Bildungszentrums sollen bis zur August-Bebel-Straße verlängert werden. Der untere Teil der Max-Kästner-Straße (zwischen August-Bebel-Straße und Badstraße) weist eine Fahrbahnbreite von ca. 9 m und eine gesamte Straßenraumbreite von ca. 16 m auf. Auf dem Abschnitt Meltzerstraße – Badstraße wurde bereits ein Schutzstreifen angelegt (bergauf, Richtung Badstraße).

Variante 1: Schutzstreifen bergauf

Zugunsten der Durchgängigkeit sollten die Radverkehrsanlagen weiter als Schutzstreifen ausgeführt werden. Aufgrund des hohen Gefahrenpotentials sollte kein Schutzstreifen dort angelegt werden, wo das Parken am Straßenrand erlaubt ist. Die vorhandene Fahrbahnbreite reicht nicht für einen Sicherheitsstreifen zwischen dem Schutzstreifen und den längsparkenden Fahrzeugen.

Beim Erhalt des Längsparkens auf einer Straßenseite ist lediglich die Anlage eines Schutzstreifens möglich, vorzugsweise bergauf:

16,00				
3,50	9,00			3,50
	7,00		2,00	
	1,50	5,50		
Gehweg	SS	Fahrgasse	P	Gehweg

Mit dieser Kompromisslösung entfällt nur die Hälfte der Parkplätze und der langsamere Radverkehr (bergauf) wird geschützt. Die Breite der verbleibenden Fahrgasse entspricht der Funktion der Max-Kästner-Straße als Sammelstraße.

Variante 2: Gehweg „Radfahrer frei“ in beiden Richtungen

Alternativ könnten die breiten Gehwege für den Radverkehr freigegeben werden (Gehweg „Radfahrer frei“ mit Zusatzzeichen 1022-10). Damit müssen keine Pkw-Stellplätze entfallen.

16,00				
3,50	9,00			3,50
	2,00	5,00	2,00	
GW Rad frei	P	Fahrgasse	P	GW Rad frei

Das durchschnittliche Straßengefälle von 3,3 % liegt zwar leicht höher als die Empfehlung der ERA für die gemeinsame Führung von Fußgänger und Radverkehr (max. 3 %), jedoch ist der Sicherheitsgewinn im Vergleich mit der Führung auf der Fahrbahn erheblich, insbesondere für Schüler (Nähe Bildungszentrum).

Chancen

- Umsetzung der Radverkehrskonzeption 2017: durchgängige Verbindung Stadtzentrum – Lützelhöhe – Dittersbach (Wunschliniennetz)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg zum Bildungszentrum (Grundschulen, Kindergarten)

Risiken

- Entfall von ca. 30 Parkplätzen am südlichen Straßenrand (Variante 1)

Kosten	1 2 3 Anpassung der Beschilderung (Parkverbot) 2 St. x 800 Euro / St. = 1.600 Euro Markierung Schutzstreifen (Schmalstrich 1:1) einschl. Radfahrerpiktogramme 200 m x 10 Euro / m = 2.100 Euro Summe = ca. 3.600 Euro
Abhängigkeit	▪ Parkraumkonzept ▪ Maßnahme F3+F4: Sichere Schulwege ▪ Radverkehrskonzeption 2017: Wunschliniennetz
Priorität	1 2 3



Längsparkende Fahrzeuge am Straßenrand sind für Radfahrer eine große Gefahr (sog. „Dooring-Unfall“)
Bildquelle: ADFC Sachsen e.V.



Dooring-Unfall: Crashtest mit Dummy
Bildquelle: Guido Kirchner/dpa

R 7

Obere Max-Kästner-Straße (östlich Bahnübergang) (M51 Fortschreibung Radverkehrskonzeption)

Beschreibung

Die Radverkehrsanlagen in Höhe des Bildungszentrums sollen bis zur Dr.-Wilhelm-Külz-Straße verlängert werden (Anfang der Tempo-30-Zone). Da im Abschnitt zwischen dem Bahnübergang und der Dr.-Wilhelm-Külz-Straße (Länge ca. 180 m) die Max-Kästner-Straße eine Fahrbahnbreite von ca. 6 m aufweist, ist die Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens nicht möglich. Angesichts der Gehwegbreite von 1,50 bis 2,00 m ist ebenfalls die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit den Fußgängern nicht möglich.

Aufgrund des Straßengefälles über 5 % sollte der Schutzstreifen in Richtung Lützelhöhe (bergauf) angeordnet werden. Darüber hinaus soll die Erkennbarkeit an den Einmündungen (Amalienstraße, Kaufhaus) durch eine rote Einfärbung des Schutzstreifens verbessert werden (rutschfeste Farbe bei Nässe).

9,00 - 10,00			
6,00			
≤ 2,00	4,50	1,50	≤ 2,00
Gehweg	Fahrgasse	SS	Gehweg

Die darauffolgende Dr.-Wilhelm-Külz-Straße (Länge 850 m, durchschnittliches Gefälle über 4 %) gehört zur Tempo-30-Zone „Lützelhöhe“. Aus diesem Grund sind besondere Radverkehrsanlagen, wie Schutzstreifen unzulässig.

Die Führung des Radverkehrs einschl. Vorfahrtsregelung im Bereich der Gabelung Max-Kästner-Straße / Dr.-Wilhelm-Külz-Straße sollte durch entsprechende Markierung und Beschilderung für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig geklärt werden.

Chancen

- Verkehrssicherheit: Der Schutzstreifen unterstützt die Einhaltung eines Seitenabstandes von mindestens 150 cm beim Überholen eines Radfahrers durch ein Kfz.
- Umsetzung der Radverkehrskonzeption 2017: durchgängige Verbindung Stadtzentrum – Lützelhöhe – Dittersbach (Wunschliniennetz)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg zum Bildungszentrum (Grundschulen, Kindergarten)

Risiken

- Entfall von Parkplätzen am südlichen Straßenrand

Kosten



Markierung Schutzstreifen (Schmalstrich 1:1)
einschl. Radfahrerpiktogramme
200 m x 10 Euro / m = **ca. 2.000 Euro**

Rote Einfärbung des Schutzstreifens in der Einmündung
(rutschfeste Farbe)
75 m² x 80 Euro / m² = **ca. 6.000 Euro**

Summe = ca. 8.000 Euro

Hinweis: Einsparpotential bei gleichzeitiger Beauftragung bzw. Ausführung mit anderen Beschilderungs- und Markierungsarbeiten

Abhängigkeiten

- Maßnahme R6: Schutzstreifen untere Max-Kästner-Straße
- Maßnahme F3+F4: Sichere Schulwege
- Radverkehrskonzeption 2017: Wunschliniennetz

Priorität



R 8

Am Damm: Fahrradstraße (Lückenschluss) (M52 Fortschreibung Radverkehrskonzeption)

Beschreibung



Um das Naherholungsgebiets Schilfteich / Zschopautal und ferner den Ortsteil Sachsenburg optimal mit dem Stadtzentrum zu verbinden, soll die Straße Am Damm vom Knotenpunkt B 169 / Merzdorfer Straße bis zum Parkplatz am Schilfteich (Länge ca. 550 m) als Fahrradstraße neu definiert werden. Der Kfz-Verkehr soll die Straße weiter nutzen dürfen, allerdings ohne Vorfahrt (Zeichen 244.1 mit Zusatzzeichen 1024-10). Fußgänger dürfen ebenfalls den Radverkehr nicht behindern.

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens sollte die Neudefinition als Fahrradstraße unkritisch sein. Die Höchstgeschwindigkeit auf einer Fahrradstraße beträgt 30 km/h und stimmt mit der Erholungsfunktion der tangierten Kleingartenanlage überein. Auch für die Kläranlage entstehen durch eine Fahrradstraße keine Nachteile.

Zur Verdeutlichung der neuen Fahrradstraße sollen Fahrbahnmarkierungen mit Piktogrammen die Beschilderung ergänzen.

*Verlauf der Fahrradstraße
Bildquelle: Geoportal Sachsenatlas*

Chancen

- Umsetzung der Radverkehrskonzeption: Lückenschluss in der Verbindung Stadtzentrum – Zschopautalradweg – Sachsenburg (Hauptkreisradroute)
- Starkes Signal für umweltfreundliche Mobilität: neuartige Verkehrslösungen, wie die Fahrradstraße ziehen die Aufmerksamkeit auf das Thema Radverkehr.
- Gemeinsam mit der Maßnahme R1 (Badergasse, Carolastraße): doppelter „Lerneffekt“ für Verkehrsteilnehmer, die die Fahrradstraße entdecken.

Risiken

- Fehlendes Verständnis der Kraftfahrer für die Regeln der Fahrradstraße, Notwendigkeit öffentlicher Kommunikation zu diesem Thema (Infotafeln, Artikel im Amtsblatt...)

Kosten



Aufstellung Schilder (Zeichen 244.1 und 244.2):

3 St. x 1.000 Euro = **3.000 Euro**

zusätzliche Fahrbahnmarkierung (Piktogramme „Fahrradstraße“):

5 St. x 1.000 Euro = **5.000 Euro**

Summe = ca. 8.000 Euro

Einsparpotential bei gleichzeitiger Beauftragung bzw. Ausführung mit anderen Beschilderungs- und Markierungsarbeiten (neue Parkraumbewirtschaftung, Erweiterung der Tempo-30-Zone)

Abhängigkeit

- keine

Priorität



TEIL 3 **Fußgängerverkehr**

LEITBILD



Wir in Frankenberg wollen die Kitas- und Schulwege sicherer gestalten.

Im Einzugsbereich der Schulen und Kindertagesstätten soll die Verkehrssicherheit der jüngsten Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Dafür soll die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Haltestellen verbessert werden und sichere, übersichtliche und barrierefreie Querungen geschaffen werden.

ÜBERSICHT MAßNAHMEN

- F 1** Ausbau der Amalienstraße
- F 2** Zusätzliche Querungshilfen an den Hauptverkehrsstraßen
- F 3** Sichere Schulwege (1): 300 m Radius
- F 4** Sichere Schulwege (2): 600 m Radius
- F 5** Sichere Schulwege (3): Aktion „Wie komme ich zur Schule?“
- F 6** Am Graben: Sackgasse
- F 7** Verbesserung im direkten Umfeld der Kindertagesstätten
- F 8** Sanierungsplan im innerstädtischen Bereich

F 1

Ausbau der Anlagen für den Fußgängerverkehr in der Amalienstraße

Beschreibung

Die Amalienstraße ist eine wichtige Verbindung zwischen dem Bildungszentrum (Grundschulen und Kindergarten) und der Neubausiedlung, doch sie verfügt über keinen durchgängigen Gehweg, nicht einmal einseitig. Derzeit gibt es einen provisorisch gekennzeichneten Gehweg.

Durch den schlechten Fahrbahnzustand, die zahlreichen Ein- und Ausfahrten der Gewerbehallen (Sanitär- und Heizungstechnik GmbH Frankenberg, Sauer-Transport GmbH, V. Kluge GmbH Motorgeräte und Baumaschinen) und die querparkenden Fahrzeuge ist das Gefährdungspotential für Fußgänger, insbesondere für Schüler, noch höher.



Amalienstraße (Blickrichtung Süd) kurz nach der Einmündung in die Max-Kästner-Straße

Ziel der Maßnahme ist, mindestens einen einseitigen, straßenbegleitenden Gehweg als sichere Verbindung zwischen der Äußeren Freiburger Straße und der Max-Kästner-Straße herzustellen. Der Querungsbedarf, insbesondere an Knotenpunkten, soll ebenfalls berücksichtigt werden.

Laut Aussage der Stadt liegen Planungen vor, die umgesetzt werden sollen.

Chancen

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, insbesondere für Schüler
- Kombinierbar mit Fahrbahnerneuerung

Risiken

- Der Neubau eines Gehweges an der Amalienstraße bringt grundsätzlich keine Risiken mit sich.
- Die komplexe, höhenmäßige Anbindung der zahlreichen Tore, Ein- und Ausfahrten muss in der Planung berücksichtigt werden.

Kosten



Neu- bzw. Ausbau Gehweg:
 $420 \text{ m} \times 2 \text{ m} \times 150 \text{ Euro} / \text{m}^2 = \text{ca. } 130.000 \text{ Euro}$

Grundhafte Fahrbahnerneuerung:
 $420 \text{ m} \times 7 \text{ m} \times 180 \text{ Euro} / \text{m}^2 = \text{ca. } 530.000 \text{ Euro}$

Summe = ca. 660.000 Euro

Abhängigkeit

- Maßnahme F3: Sichere Schulwege (1) 300 m Radius

Priorität



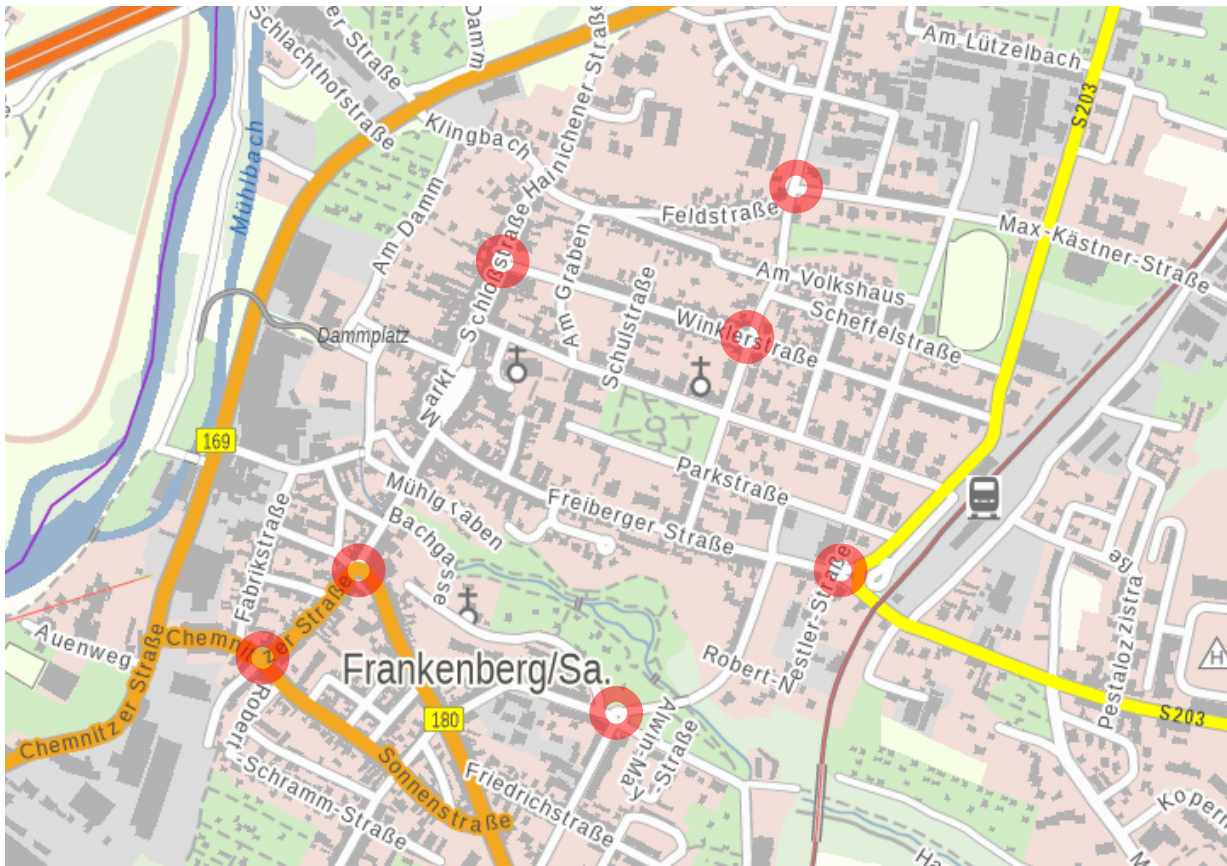
F 2

Zusätzliche Querungshilfen an den Hauptverkehrsstraßen

Beschreibung	An einigen Knotenpunkten des innerörtlichen Vorfahrtsstraßennetzes würden Querungshilfen, wie Fahrbahnteiler oder Fußgängerüberwege den schwächeren Verkehrsteilnehmern helfen, die überbreiten Fahrbahnen bzw. die wenig übersichtlichen Kreuzungen und / oder Kreuzungen mit höherem Verkehrsaufkommen sicher zu queren. Betroffen sind vorrangig folgende Knotenpunkte: ▪ Freiburger Straße / Bahnhofstraße (aktuelle Planung) ▪ Altenhainer Straße / Chemnitzer Straße (abhängig von der Anpassung der Linienführung der B 180), ▪ Chemnitzer Straße / Töpferstraße / Seegasse (abhängig von der Anpassung der Linienführung der B 180) ▪ Winklerstraße / A.-Bebel-Straße (bestehende Fahrbahnverengung) ▪ Winklerstraße / Schloßstraße (unübersichtlich durch abknickende Vorfahrtsstraße) ▪ M.-Kästner-Straße / A.-Bebel-Straße / Feldstraße (Planung Kreisverkehr) ▪ Kreisverkehr Sachsenstraße / Dr.-Bruno-Kochmann-Straße / Hammertal (Sachsenstraße besonders breit)
Chancen	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer (Schüler, ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen usw.) ▪ Verringerung der Trennwirkung von Straßen mit hohem Kfz-Verkehr ▪ Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds
Risiken	▪ Mögliche Schwierigkeiten bei der Genehmigung an Knotenpunkten des klassifizierten Straßennetzes (Beeinträchtigung der Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs)
Kosten	1 2 3 ca. 5.000 bis 10.000 Euro pro Querung <i>Hinweis: Mit Klebebordsteinen lassen sich Fahrbahnteiler schnell und kostengünstig nachträglich einbauen.</i>
Abhängigkeit	▪ Maßnahme F3+F4: Sichere Schulwege ▪ Maßnahme A3: Ausbau der Chemnitzer Straße, Verlauf der B 180 ▪ Maßnahme A6: Straßenraumgestaltung Seegasse
Priorität	1 2 3



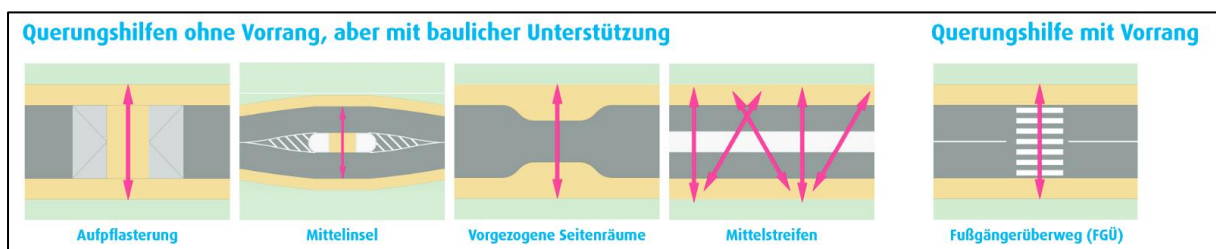
Knotenpunkte Chemnitzer Straße / Altenhainer Straße (links) und Chemnitzer Straße / Töpfer Straße (rechts)



Übersichtskarte: zusätzliche Querungshilfen
Bildquelle: Geoportal Sachsenatlas



Links: Bordsteinklebetechnik: Flachborde und Inselkopf. (Quelle: Meudt Betonsteinwerk)
Rechts: „Gehweg Nase“ bzw. vorgezogener Seitenraum (Quelle: Lüft Verkehrstechnik)



Querungshilfen
Quelle: AGFK-Faktenblatt 04

F 3

Sichere Schulwege (1): 300 m Radius

Beschreibung

Immer mehr Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule (sog. „Elterntaxi“), u.a. aufgrund der Bequemlichkeit und der vermeintlichen Sicherheit.

Diese Situation hat vor allem zwei Nebeneffekte:

- Vor den Schulen herrscht Verkehrschaos. Dies verschlechtert die Sicherheit aller Schüler, insbesondere derer, die noch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, und treibt weitere Eltern dazu an, ihre Kinder in die Schule zu fahren, was das morgige Verkehrschaos verschlimmert (Teufelskreis).
- Schüler, die zur Schule gefahren werden, werden auch nicht an den Straßenverkehr herangeführt und können dadurch kein Risikobewusstsein und kein Verständnis für den Straßenverkehr entwickeln.

Selbst der ADAC empfiehlt, die Kinder allein zur Schule gehen zu lassen, und zwar bereits in der ersten Klasse, vorausgesetzt es stehen sichere und nicht zu lange Fußwege zur Schule zur Verfügung.

Ziel dieser Maßnahme ist, in direkter Umgebung der Schulen sichere Fußwege zu schaffen. Dadurch soll der selbständige Schulweg zur alltagtauglichen Lösung werden. Dafür soll in einem Radius von 300 m um Schuleinrichtungen:

- das Gehwegnetz lückenlos sein,
- an den Knotenpunkten mit Sammel- und Hauptverkehrsstraßen sichere Querungsanlagen vorhanden sein.

Die Querungshilfen an Knotenpunkte sollten im Einzelfall betrachtet werden, um die optimale Lösung zu wählen: Fußgängerüberweg, Fahrbahnteiler, vorgezogene Seitenräume (z.B. bei Sichtbehinderung wegen parkender Fahrzeuge), usw.

Handlungsbedarf:

Bildungszentrum (Grundschulen)

- Bahnübergang, KP Max-Kästner-Straße / Amalienstraße
- Amalienstraße (s. Maßnahme F1)
- KP Max-Kästner-Straße / Dr.-Wilhelm-Külz-Straße
- KP Max-Kästner-Straße / Meltzerstraße
- KP Badstraße (S 203) / Am Lützelbach
- KP Badstraße (S 203) / Scheffelstraße
- KP Meltzerstraße / Am Volkshaus

Hinweis: Der Knotenpunkt Badstraße / Scheffelstraße wird nicht aufgelistet, da an den Knotenpunkten Badstraße / Max-Kästner-Straße, sowie Badstraße / Winklerstraße bereits LSA-gesicherte Querungsanlagen vorhanden sind.

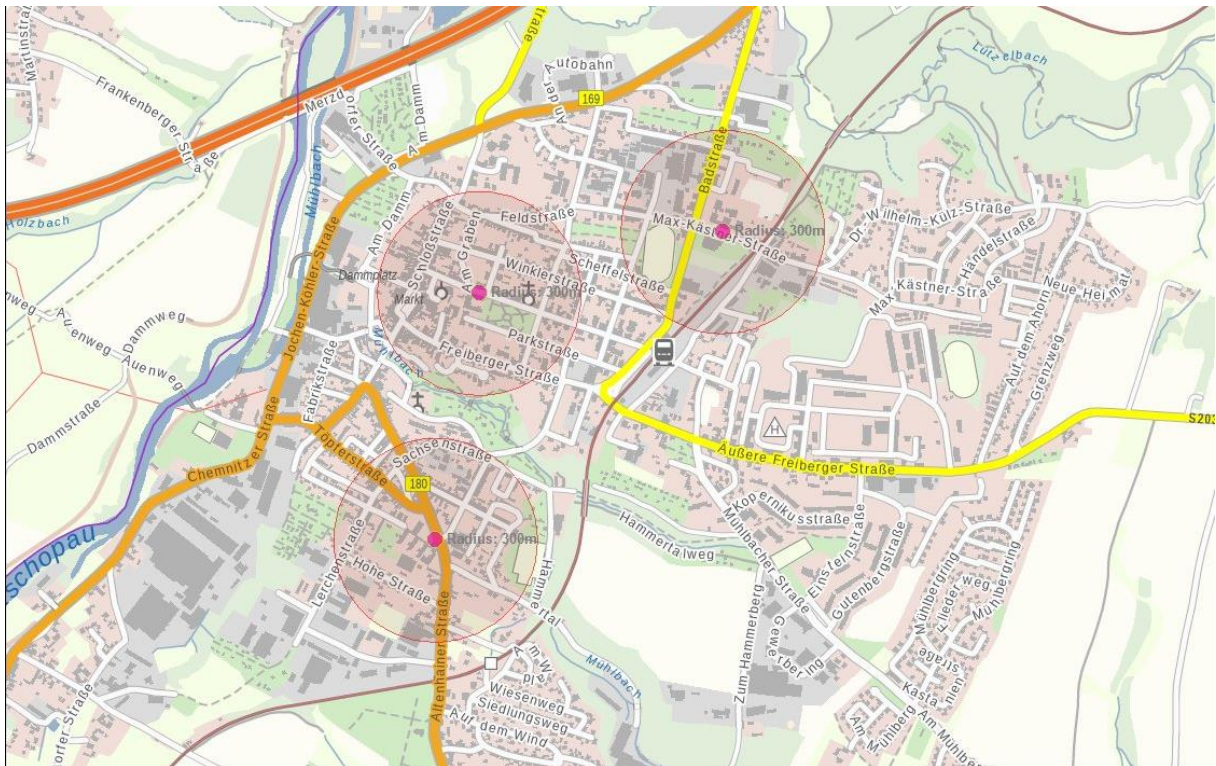
Erich-Viehweg-Oberschule

- KP Altenhainer Straße / Sonnenstraße
- KP Altenhainer Straße / Sachsenstraße / Teichstraße
- KP Töpferstraße / Sonnenstraße / Teichstraße / Lerchenstraße
- KP Altenhainer Straße / Hohe Straße
- KP Dr.-Bruno-Kochmann-Straße / Friedrichstraße
- Kreisverkehr Sachsenstraße / Dr.-Bruno-Kochmann-Straße

Martin-Luther-Gymnasium

- Straße Am Graben
- KP Humboldtstraße / August-Bebel-Straße
- KP Winklerstraße / August-Bebel-Straße
- KP Winklerstraße / Schloßstraße
- KP Winklerstraße / August-Bebel-Straße
- KP August-Bebel-Straße / Gartenstraße / Am Volkshaus / Scheffelstraße
- KP August-Bebel-Straße / Freiburger Straße

Chancen	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Schüler ▪ Bildung zukünftiger Verkehrsteilnehmer, die für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds sensibilisiert sind ▪ Positiver Effekt auf die Gesundheit und die Aufmerksamkeit der Schüler ▪ Nicht nur die Schüler, sondern alle anderen Fußgänger profitieren von der Attraktivitätssteigerung und Sicherheitsverbesserung der Anlagen des Fußgängerverkehrs. Dies kann langfristig zu einer Änderung von Mobilitätsverhalten und eine Entwicklung des Modal Splits zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes führen.
Risiken	▪ Ggf. Konflikt mit den Belangen anderer Verkehrsteilnehmer (z.B. Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs, verfügbarer Parkraum, usw.) ▪ Genehmigung der Ausbaumaßnahmen an klassifizierten Straßen nicht im Kompetenzbereich der Stadt
Kosten	1 2 3 Je nach Ausbaubedarf sind die Kosten für den Ausbau von sicheren Querungsanlagen stark variabel, jedoch ist es möglich, mit einfachen Maßnahmen, wie z.B. Markierung, die Verkehrssicherheit signifikant zu erhöhen. 8.000 Euro psch. x 19 Knotenpunkte = ca. 152.000 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme A1: Tempo-30-Zonen ▪ Maßnahme F1: Ausbau der Amalienstraße ▪ Maßnahme F2: Querungshilfen an den Hauptverkehrsstraßen
Priorität	1 2 3



Übersichtskarte: 300 m Radius
Bildquelle: Geoportal Sachsenatlas

Sichere Schulwege (2): 600 m Radius

Bildquelle: Geoportal Sachsenatlas

F 5

Sichere Schulwege (3): Aktion „Wie komme ich zur Schule?“

Beschreibung	In Rahmen einer Aktion mit den drei Schulen der Stadt soll auf die neuen Maßnahmen für den Fußgängerverkehr aufmerksam gemacht werden. Das Thema Verkehrssicherheit könnte in Präsenz der Polizei (große Beliebtheit bei Kindern) erläutert und diskutiert werden. Auch der ADAC könnte ein interessanter Partner sein und bietet in Sachsen für Schulen und Kindergärten unterschiedliche Verkehrssicherheitsprogramme an. Konkret könnten z.B. die Schüler auf einem Stadtplan ihren Weg zur Schule darstellen, mit Angabe der benutzten Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, zu Fuß...). Ebenfalls können sie Stellen im Straßennetz vermerken, die sie als gefährlich empfinden. Ziel der Maßnahme ist, die meist benutzten Schulwege zu identifizieren, um bedarfsgerechte Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu entwickeln und zu priorisieren.
Chancen	▪ Erfassung des tatsächlichen Ausbaubedarfs ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Schüler und allgemein für alle Fußgänger ▪ Langfristige Verhaltensänderung bei den Verkehrsteilnehmern
Risiken	▪ Erfordert das Mitwirken der Schulen (Schulleitung, Lehrpersonal, Schüler)
Kosten	123 Das Projekt ist grundsätzlich nicht kostenintensiv, sondern hat für die Projektverantwortlichen einen hohen Zeitaufwand für die Vorbereitung der Workshops und die Koordination der Akteure.
Abhängigkeit	▪ Maßnahme F3: Sichere Schulwege (1) 300 m Radius ▪ Maßnahme F4: Sichere Schulwege (2) 600 m Radius
Priorität	123



„Achtung Auto!“, das Verkehrssicherheitsprogramm der ADAC Stiftung (Bildquelle: ADAC)

F 6

Am Graben zwischen Humboldtstraße und Winklerstraße: Sackgasse

Beschreibung

Die Straße Am Graben ist besonders eng (Fahrbahnbreite teilweise unter 4,50 m) und verfügt über keinen Gehweg. Fußgänger müssen am Fahrbahnrand laufen. Trotzdem darf die Straße in beiden Richtungen befahren werden und es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Ende der Tempo-30-Zone).

Angesichts der sehr geringen Verkehrsbelastung und des vorhandenen, niveaugleichen Ausbaus (ohne separate Gehwege) würde sich die Straße Am Graben gut als Verkehrsberuhigter Bereich eignen. Allerdings verfügt sie nicht über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion (vgl. VwV zu § 42 StVO). Diesen Aufenthaltscharakter herzustellen ist auch nicht möglich, da die vorhandene Straßenbreite die Aufstellung von Sitzbänken oder Pflanzkübeln nicht ermöglicht.

Um den Durchgangsverkehr trotzdem zu vermindern, könnte in Höhe der Einmündung in die Humboldtstraße eine Sackgasse gebildet werden (Zeichen 357-50 StVO), z. B. mittels Poller oder Pflanzkübel. Somit bleibt die Straße nur noch für Fußgänger, Radfahrer sowie Bewohner benutzbar (wie bspw. die Rathausgasse).



*Am Graben,
Einmündung in die
Humboldtstraße*

Alternativ kann die Straße Am Graben in die neue Tempo-20-Zone integriert werden. Dies würde zur Vereinfachung durch Harmonisierung der Beschilderung im Stadtkern führen.

Chancen

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Fußgänger und die Fahrradfahrer, insbesondere für die Schüler (unmittelbare Nähe zum Gymnasium)
- Verkehrsberuhigung durch Wegfall des Durchgangsverkehrs

Risiken

- keine

Kosten



Anpassung der Beschilderung:
2 St. x 1000 Euro = **2.000 Euro**

zusätzliche Fahrbahnmarkierung (Sinnbild Fußgänger):
2 St. x 500 Euro = **1.000 Euro**

Summe = ca. 3.000 Euro

Abhängigkeit

- Maßnahme A1.2: Tempo-30-Zone
- Maßnahme A2: Tempo-20-Zone
- Maßnahme A7: Humboldtstraße in Höhe Gymnasium
- Maßnahme F3+F4: Sichere Schulwege

Priorität



F 7

Verbesserung der Fußgängeranlagen im direkten Umfeld der Kindertagesstätten

Beschreibung	In direkter Umgebung mancher Kindertagesstätten sind die Anlagen des Fußgängerverkehrs mangelhaft und weisen Sicherheitsdefizite auf. Oft fehlen sichere Querungsanlagen. Ziel dieser Maßnahme ist, Alltagswege wie der Weg zur Kita für die Verkehrsteilnehmer des Umweltverbundes durch sichere Anlagen attraktiver zu gestalten. Über den offensichtlichen Sicherheitsaspekt hinaus, ist es auch die Möglichkeit, künftige Verkehrsteilnehmer auf umweltfreundliche Mobilität zu sensibilisieren. Handlungsbedarf: ▪ <u>Kindertagesstätte Triangel</u> Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Parkstraße: sichere Querungsmöglichkeit, z.B. mit Fußgängerüberweg und ggf. Aufpflasterung (möglich, solange die Straßen nicht innerhalb der Tempo-30-Zone sind) ▪ <u>Kindertagesstätte Taka-Tuka-Land</u> (Mühlbacher Straße 10) sichere Querungsmöglichkeit, z.B. mit Fußgängerüberweg oder Fahrbahnteiler ▪ <u>Kindertagesstätte Windrädchen</u> (Mühlbach, Frankenberger Straße 60) sichere Querungsmöglichkeit, z.B. mit Fußgängerüberweg ▪ <u>Kindertagesstätte Wasserflöhe</u> (Dittersbach, Zum Bahnhof 1) sichere Querungsmöglichkeit, z.B. mit Fußgängerüberweg (Parkplatz auf der anderen Straßenseite) ▪ <u>DRK-Kindertagesstätte Heinzelmännchen</u> (Sachsenburg, Rathausstraße 2) fehlende Anlagen des Fußgängerverkehrs, bei der nächsten grundhaften Fahrbahnerneuerung sollte die Straßenraumgestaltung neu geordnet werden.
Chancen	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer ▪ Attraktivitätssteigerung des Laufens als Verkehrsmittel ▪ Sensibilisierung der künftigen Verkehrsteilnehmer auf umweltfreundliche Mobilität
Risiken	▪ Ggf. Konflikt mit den Belangen anderer Verkehrsteilnehmer (z.B. Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs), Genehmigung der Ausbaumaßnahmen an klassifizierten Straßen nicht im Kompetenzbereich der Stadt
Kosten	 Je nach Ausbaubedarf sind die Kosten stark variabel. Für die Realisierung eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) mit Beleuchtung werden durchschnittliche Kosten von 30.000 Euro angenommen. 30.000 Euro/FGÜ x 4 Kitas = ca. 120.000 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme A1: Tempo-30-Zonen ▪ Maßnahme F2: Querungshilfen an den Hauptverkehrsstraßen ▪ Maßnahme F3 und F4: Sichere Schulwege
Priorität	



Kindertagesstätte Wasserflöhe in Dittersbach



Kindertagesstätte Windrädchen in Mühlbach



DRK-Kindertagesstätte Heinzelmännchen in Sachsenburg

F 8

Sanierungsplan für die Gehwege im innerstädtischen Bereich

Beschreibung	Im innerstädtischen Bereich weisen viele Straßen Mängel im Gehwegnetz auf. Entweder fehlt der Gehweg auf einer Straßenseite, oder die empfohlene Mindestbreite von 2,50 m (bzw. 2,00 m bei beengten Verhältnissen) wird deutlich unterschritten (Engstellen). Auch die Barrierefreiheit für Fußgänger mit Mobilitätseinschränkungen ist an vielen Stellen nicht gegeben, z.B. aufgrund von fehlenden Absenkungen oder von unbefestigten Gehwegdecken. Das langfristige Ziel ist, in der Innenstadt ein lückenloses, barrierefreies Gehwegnetz zu entwickeln. Dafür müssen die bestehenden Defizite exakt aufgenommen werden und einen Sanierungsplan erarbeitet werden, mit konkreten Maßnahmenvorschläge für die Beseitigung der Defizite. Darüber hinaus kann im Rahmen dieser Untersuchung ein Konzept zur Verbesserung der Barrierefreiheit in Hinsicht auf Bodenindikatoren und Leitsysteme, sowie Bordabsenkungen an Überquerungsstellen entwickelt werden. Anhand dieses Sanierungsplans sollen die Maßnahmen zur allgemeinen Straßensanierung besser priorisiert und gesteuert werden können.
Chancen	▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Fußgänger ▪ Verbesserung der Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ▪ Attraktivitätssteigerung des Laufens als Verkehrsmittel ▪ Mögliche Priorisierung der Straßensanierungsmaßnahmen angesichts der Anlagen für den Fußgängerverkehr
Risiken	▪ Ggf. Verlust von Pkw-Stellplätzen zugunsten von Gehwegen
Kosten	 Erarbeitung des Sanierungsplans: ca. 15.000 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme F3 und F4: Sichere Schulwege ▪ Maßnahme Ö1: Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
Priorität	



TEIL 4

ÖPNV

LEITBILD



Wir in Frankenberg wollen das ÖPNV-Angebot stärken und barrierefrei zugänglich machen.

Durch die Optimierung der Anschlussverbindungen (Verknüpfung zur Chemnitz Bahn, Takte und Betriebszeiten) und die Verbesserung des Komforts an den Haltestellen soll der ÖPNV attraktiver werden. Im Hinblick auf den demographischen Wandel soll der ÖPNV für alle barrierefrei zugänglich gemacht werden.

ÜBERSICHT MAßNAHMEN

- Ö 1 Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen**
- Ö 2 Optimierung der Buslinien des kleinen Stadtverkehrs**
- Ö 3 Rufbus (Shuttle) in allen Ortsteilen**
- Ö 4 Park-and-Ride (P+R) am Bahnhof Frankenberg**
- Ö 5 Park-and-Ride (P+R) am Haltepunkt Dittersbach**
- Ö 6 Park-and-Ride (P+R) am Haltepunkt Frankenberg Süd**
- Ö 7 Entwicklung eines Carsharing-Angebotes**
- Ö 8 Modellversuch: kleiner Stadtverkehr kostenlos**

Ö 1

Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen

Beschreibung	Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Novelle vom 01.01.201), ist bis zum 01.01.2022 die „vollständige Barrierefreiheit“ im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) herzustellen. Für den Umbau sind die Kommunen zuständig. Im Rahmen der Bestandserfassung der Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet im Oktober 2020 wurde die Barrierefreiheit der Infrastruktur bewertet. Im gesamten Stadtgebiet sind ▪ 13 Haltestellen vollständig barrierefrei (13,7 %) ▪ 17 Haltestellen teilweise barrierefrei (17,9 %) ▪ 65 Haltestellen nicht barrierefrei (68,2 %) Da aus Kostengründen nicht alle nicht-barrierefreien Haltestellen gleichzeitig ausgebaut werden können, wurden die Haltestellen nach Ausbaupriorität bewertet. Dabei wurde die Wichtigkeit der Haltestelle im Hinblick auf ihr Umfeld (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Senioreinrichtungen, usw.) betrachtet.
Chancen	▪ Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen ermöglicht den sicheren Zugang zum ÖPNV für alle Menschen. ▪ Auch Fahrgäste ohne Mobilitätseinschränkungen profitieren von komfortablen, barrierefreien Haltestellen.
Risiken	▪ Ggf. Konflikte zwischen vorhandenen Grundstückszufahrten und erforderlicher Bordhöhe von 16 bis 21 cm. ▪ Ggf. Grunderwerb erforderlich
Kosten	1 2 3 Ausbaukosten pro Haltestelle = ca. 20.000 Euro jedoch stark abhängig von dem straßenbaulichen Bestand, dem erforderlichen Ausbauumfang (Gehweg, Entwässerung) und der gewünschten Ausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheit, DFI...) Ausbaukosten für 76 nicht-barrierefreie Haltestellen: $76 \times 20.000 \text{ Euro} = \text{ca. } 1,52 \text{ Mio. Euro}$ Gemäß Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Verkehr (RL-ÖPNV) beträgt die Zuwendung für Infrastrukturmaßnahmen bis zu 75% von den geplanten Ausgaben für das Vorhaben. Somit könnten von den 1,52 Mio. Euro Ausbaukosten bis zu 1,14 Mio. Euro durch Fördermittel finanziert werden und der Eigenanteil würde bei ca. 380.000 Euro liegen. Mit dem Ziel, alle Haltestellen innerhalb von zehn Jahren barrierefrei auszubauen, liegen die jährlichen Baukosten bei 38.000 € pro Jahr, rund die Kosten für zwei Haltestellen.
Abhängigkeit	▪ Erforderliche Abstimmungen mit dem Verkehrsverbund und die Verkehrsunternehmen
Priorität	1 2 3

Ö 2

Optimierung der Buslinien des kleinen Stadtverkehrs

Beschreibung	Die zwei Buslinien des kleinen Stadtverkehrs (D und E) erschließen den Ortsteil Frankenberg (Stadtgebiet) und verbinden die unterschiedlichen Wohnsiedlungen mit dem Stadtzentrum und dem Bahnhof, wo eine Umsteigemöglichkeit zur Linie C15 der City-Bahn nach Chemnitz besteht. Folgende Optimierungen des kleinen Stadtverkehrs werden vorgeschlagen: ▪ systematische Bedienung aller Haltestellen zur Vereinfachung der Linienführung (Linie D: Obere Humboldtstr., Linie E: Hohe Str., Töpferstr., Mozartstr.) ▪ Optimierung des Taktfahrplans zur Verbesserung der Übersichtlichkeit: der Bus fährt jede Stunde bzw. halbe Stunde auf derselben Minute (leichter merkbar). Nur einige Fahrten müssen dafür angepasst werden. ▪ Abstimmung mit dem Fahrplan der City-Bahn zur Reduzierung der Wartezeiten und Vermeidung von Zeitverlusten beim Umstieg ▪ Verlängerung der Betriebszeiten zur besseren Begleitung der abendlichen Fahrten der City-Bahn (z.B. bis 20 oder 21 Uhr), auch als gemeinsame Linie D / E möglich Darüber hinaus sollte zur Verbesserung der Erschließung das Haltestellennetz ergänzt werden, mit folgenden neuen Haltestellen: ▪ August-Bebel-Straße zwischen Max-Kästner-Straße und Gnauckstraße (ehem. Krankenhaus) ▪ Badstraße zwischen Am Lützelbach und Hainichener Straße ▪ Kreuzung Am Mühlberg / Mühlberggring (Wohnsiedlung Legoland)
Chancen	▪ Attraktivitätssteigerung durch verbessertes Angebot und optimierte Umsteigemöglichkeiten (Intermodalität) ▪ Mögliche Fahrgastgewinne und Erhöhung der Kundenzufriedenheit
Risiken	▪ höhere Betriebskosten
Kosten	 Kosten für den Bau von zusätzlichen Haltestellen: ca. 20 bis 40.000 Euro pro Haltestelle je nach Ausbaustandard
Abhängigkeit	▪ Erforderliche Abstimmungen mit dem Verkehrsverbund und die Verkehrsunternehmen
Priorität	

Ö 3

Rufbus (Shuttle) in allen Ortsteilen

Beschreibung	Ein Rufbus ist ein bedarfsorientiertes Angebot, das in einem festgelegten Bediengebiet den bestehenden Linienverkehr ergänzt und die ÖPNV-Erschließung dünn besiedelter Regionen ermöglicht. Je nach Betriebsform kann ein Rufbus nach Fahrplan fahren (die planmäßige Fahrt findet nur statt, wenn eine Voranmeldung vorliegt), oder ohne Fahrplan (die spontane Fahrt richtet sich ganz nach dem Fahrgastwunsch). Eine Voranmeldung bzw. Buchung ist immer erforderlich (i.d.R. 30 bis 60 Minuten vor Fahrantritt). In der Regel findet das Ein- bzw. Aussteigen an Haltestellen des ÖPNV statt, die durch zusätzliche Ein- und Ausstiegspunkte ergänzt werden können. Der Fahrpreis entspricht dem regulären Tarif des Verkehrsverbundes, bereits erworbene Fahrscheine (Monatsabos, Zeitkarten, usw.) werden im Rufbus anerkannt. Zusätzlich zum regulären Ticketpreis kann ein Komfortzuschlag von 50 Cent bis 2 Euro erhoben werden. Ferner können Rufbusse abends und am Wochenende eine effiziente Alternative zum traditionellen Buslinienverkehr anbieten. Ziel ist, alle Ortsteile zu bedienen, die von den zwei Stadtlinien nicht erschlossen werden (Gunnarsdorf / Ortelsdorf, Sachsenburg / Irbersdorf, Dittersbach / Neudörfchen, Langenstregis, Altenhain, Mühlbach / Hausdorf), und somit eine Fahrt ins Stadtzentrum (radial) oder zwischen den Ortsteilen (tangential) zu ermöglichen.
Chancen	▪ Sehr flexibles, komfortables und kundenorientiertes ÖPNV-Angebot ▪ Mögliche Fahrgastgewinne, auch für die anderen Linien des ÖPNV durch ermöglichte Intermodalität ▪ Optimale Ergänzung zum klassischen Angebot (Linienbusse), insbesondere in Gebieten oder an Zeiten, wo die ÖPNV-Erschließung sonst nicht wirtschaftlich wäre (dünn besiedelte Gebiete, Abend, Wochenende) ▪ Umweltfreundlich durch gebündelte Fahrten und ggf. elektrische Fahrzeuge ▪ Barrierefrei
Risiken	▪ Geringe Nachfrage, mangelndes Interesse ▪ Erforderlich Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Partnern (Landkreis, Genehmigungsbehörde, Verkehrsverbund, Dienstleister...) ▪ Hohe Betriebskosten ▪ Komplexe Definition der Bediengebiets (Gefahr einer Konkurrenzsituation zum bestehenden Linienverkehr)
Kosten	 Investitionskosten (Fahrzeug, Buchungssystem / App, Informationskampagne...) ca. 100.000 Euro Betriebskosten (Personal, Fahrzeug) ca. 7.000 Euro im Monat x 12 = ca. 84.000 Euro /Jahr Summe = ca. 184.000 Euro im ersten Jahr
Abhängigkeit	▪ Erforderliche Abstimmungen mit dem Verkehrsverbund und den Verkehrsunternehmen
Priorität	



ERZmobil in Zwönitz

Bildquelle: smartcity-zwoenitz.de



Fläche für P+R-Parkplatz am Bahnhof Frankenberg

Bildquelle: Geoportal Sachsenatlas

Ö 4

Park-and-Ride (P+R) am Bahnhof Frankenberg

Beschreibung	Park-and-Ride-Anlagen (P+R) sind Parkplätze mit Anschluss an den öffentlichen Personenverkehr. Sie ermöglichen intermodale Reiseketten und erleichtern den Umstieg auf den öffentlichen Personenverkehr, insbesondere in dünn besiedelten Regionen mit geringem öffentlichen Verkehrsangebot. Durch die drei Haltepunkte der City-Bahn Chemnitz verfügt Frankenberg über eine ausgezeichnete Verbindung nach Chemnitz und Hainichen, die für den Berufs- und Ausbildungsverkehr besonders interessant ist. Zur Gewährleistung einer einfachen Verknüpfung Pkw-Bahn sollte die P+R-Anlage sicher, bequem und schnell erreichbar sein, günstig sein (am besten kostenfrei) und ausreichend freie Stellplätze anbieten. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs bietet sich die Fläche zwischen den Gleisen und der Amalienstraße optimal für einen P+R-Parkplatz.
Chancen	▪ Mögliche Fahrgastgewinne dank sinnvoller Alternative für Pendler ▪ Ggf. kein Umstieg erforderlich in Chemnitz dank einzigartigen Konzeptes der City-Bahn ▪ Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, Entlastung der Innenstädte von privaten Fahrzeugen. ▪ Nebeneffekt: Verbesserung der Barrierefreiheit
Risiken	▪ Missbräuchliche Nutzung der Anlage als normaler Stellplatz ▪ Konkurrenz zur bestehenden Erschließung des Bahnhofs mit dem ÖPNV (Bus)
Kosten	1 2 3 Neubau Parkplatz (ca. 100 Stellplätze, ohne Grunderwerb) ca. 2.500 m² x 180 € / m² = ca. 450.000 Euro Neubau Gleisüberführung bzw. -unterführung einschl. Aufzug ca. 150.000 Euro Summe = ca. 600.000 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme R3: Bike-and-Ride ▪ Abstimmungen mit dem Verkehrsverbund und ggf. der deutschen Bahn
Priorität	1 2 3



P+R-Parkplatz mit
Zeichen 316 StVO
Bildquelle: Mobillkon.de

Ö 5

Park-and-Ride (P+R) am Haltepunkt Dittersbach

Beschreibung	Wie Maßnahme Ö4, jedoch am Haltepunkt Dittersbach. Der Haltepunkt Dittersbach liegt direkt an der Straße Zum Bahnhof und ist somit sehr leicht zu finden (im Gegensatz zum Haltepunkt Frankenberg Süd). Jedoch fehlen jegliche öffentliche Pkw-Abstellmöglichkeiten in Nähe des Haltepunktes. Im direkten Umfeld des Haltepunktes, auf der anderen Seite der Straße Am Bahnhof, befinden sich unbebaute Flächen, die für einen P+R-Parkplatz optimal geeignet sind.
Chancen	▪ Mögliche Fahrgastgewinne dank sinnvoller Alternative für Pendler ▪ Ggf. kein Umstieg erforderlich in Chemnitz dank einzigartigen Konzeptes der City-Bahn ▪ Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, Entlastung der Innenstädte von privaten Fahrzeugen.
Risiken	▪ Missbräuchliche Nutzung der Anlage als normaler Stellplatz
Kosten	1 2 3 Neubau Parkplatz (ca. 15 Stellplätze, ohne Grunderwerb) ca. 400 m² x 200 € / m² = ca. 80.000 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme R3: Bike-and-Ride ▪ Abstimmungen mit dem Verkehrsverbund und ggf. der deutschen Bahn
Priorität	1 2 3



Haltepunkt Dittersbach, im Vordergrund Straße Zum Bahnhof mit Bahnübergang

Ö 6

Park-and-Ride (P+R) am Haltepunkt Frankenberg Süd

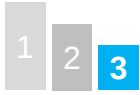
Beschreibung	Wie Maßnahme Ö4, jedoch am Haltepunkt Frankenberg Süd. In der Friedhofsiedlung, an der Kreuzung Wiesenweg / Am Wald ist bereits einen Parkplatz vorhanden (10 Stellplätze), jedoch ohne Hinweis auf die Möglichkeit des Umstiegs in die City-Bahn. Dieser Parkplatz sollte explizit beschildert werden (Zeichen 316 StVO), sowie von der Altenhainer Straße ausgeschildert werden. Auch beim Fußweg zum Haltepunkt wäre ein Hinweis auf die Haltestelle der City-Bahn vom Vorteil, oder sogar eine DFI mit Anzeige der nächsten Abfahrten.
Chancen	▪ Mögliche Fahrgastgewinne dank sinnvoller Alternative für Pendler ▪ Ggf. kein Umstieg erforderlich in Chemnitz dank einzigartigen Konzeptes der City-Bahn ▪ Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, Entlastung der Innenstädte von privaten Fahrzeugen.
Risiken	▪ Missbräuchliche Nutzung der Anlage als normaler Stellplatz
Kosten	123 Ergänzung der Beschilderung 6 St. x 1.000 Euro = ca. 6.000 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme R3: Bike-and-Ride ▪ Abstimmungen mit dem Verkehrsverbund und ggf. der deutschen Bahn
Priorität	123



Parkplatz am Haltepunkt Frankenberg Süd: fehlende Beschilderung

Ö 7

Entwicklung eines Carsharing-Angebotes

Beschreibung	Carsharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung (Tarif). Im Gegensatz zu konventionellen Autovermietungen ermöglicht Carsharing auch ein kurzzeitiges Anmieten von Fahrzeugen, z. B. für eine Stunde. Ob Großeinkauf, Besuch bei Freunden außerhalb der Stadt oder Wochenendausflug, Carsharing bietet mehr Individualität und ist eine interessante Ergänzung des konventionellen ÖPNV-Angebots. Die Carsharing-Fahrzeuge sind entweder an festen Stationen zu finden und müssen auch dort zurückgebracht werden, oder parken im öffentlichen Straßenraum und können innerhalb des festgelegten Nutzungsgebietes überall wieder abgestellt werden (sog. Free-Floating-Angebot). Eine Anmeldung ist immer erforderlich. Danach können verfügbare Fahrzeuge online, telefonisch oder per App gebucht werden. Mit der App oder der Kundenkarte kann das Fahrzeug geöffnet und zurückgegeben werden. Zum Tanken (bzw. Aufladen) stehen im Fahrzeug entsprechende Tankkarten zur Verfügung, die Rechnung wird vom Carsharing-Anbieter bezahlt. Hinsichtlich der Stadtgröße ist für Frankenberg ein stationsbasiertes Angebot zu empfehlen, mit Festlegung von einer oder zwei Mietstationen, wo die Fahrzeuge immer zu finden sind und zurückgebracht werden müssen. Für die Stationen eignen sich die Standorte am Markt bzw. auf der Schloßstraße (neben der Ladestation für E-Autos), an der Humboldtstraße bei der zentralen Bushaltestelle oder am Bahnhof (multimodale Umsteigepunkte). An mehr als 30 Standorten können in Chemnitz die Fahrzeuge von TeilAuto gemietet werden, dadurch wäre TeilAuto der natürliche Partner für die Entwicklung eines Carsharing-Angebotes in Frankenberg.
Chancen	▪ Kein Ersatz für den konventionellen ÖPNV, da für regelmäßige Alltagsfahrten wie den Arbeitsweg eher ungeeignet, sondern Ergänzung zum ÖPNV. ▪ Besonders interessant für Menschen, die keinen eigenen Pkw besitzen oder nur gelegentlich ein Fahrzeug brauchen, da keine Anschaffungs-, Wartungs- und Versicherungskosten (Rentabilitätsschwelle ca. 10.000 km pro Jahr) ▪ Volle Flexibilität: bequeme Buchung per Telefon oder Internet, individuelle Buchungsdauer, Abholung und Rückgabe rund um die Uhr möglich ▪ Ggf. Angebot von unterschiedlichen Fahrzeugklassen (vom Kleinwagen bis zu Transporter) ▪ Ressourcenschonend durch gemeinsame Nutzung von modernen, effizienten Fahrzeugen bzw. von Elektro-Fahrzeugen (Voraussetzung: Ladestation)
Risiken	▪ Geringe Nachfrage, mangelndes Interesse seitens der Nutzer ▪ Fehlendes Interesse seitens des Anbieters. Zur Marktanalyse könnte eine vorläufige Umfrage durchgeführt werden. Im Falle einer gescheiterten Testphase könnte der Betreiber die Fahrzeuge woanders verlegen.
Kosten	 Unter der Annahme, dass die Stadt Frankenberg nicht selber den Carsharing-Dienst betreibt, sondern einen Dienstleister beauftragt, fallen Kosten für die Errichtung der Stationen an. ca. 5.000 Euro für die Beschilderung und die Markierung
Abhängigkeit	▪ Erforderliche Abstimmungen mit dem Verkehrsverbund
Priorität	

Ö 8

Modellversuch: kostenloser Stadtverkehr

Beschreibung	Aktuell kostet eine Abo-Monatskarte für den sog. „kleinen Stadtverkehr“ (in Frankenberg die Buslinien D und E) gemäß VMS-Tarif 45,00 Euro pro Monat, umgerechnet ca. 1,50 Euro pro Tag bzw. 540 Euro pro Jahr. Das Angebot des kleinen Stadtverkehrs wird nur mäßig angenommen. Grundidee des Modellversuchs ist, dass die Bewohner bestimmter Stadtviertel ein Jahr lang kostenlos mit den zwei Linien des kleinen Stadtverkehrs fahren dürfen, und dadurch bei Fahrten innerhalb der Stadt sich vielleicht für den Bus anstatt des eigenen Autos entscheiden. Für den Modellversuch besonders geeignet sind Stadtviertel ▪ die von den Stadtbuslinien bedient werden und ▪ die in einer Entfernung vom Stadtzentrum liegen, wo bevorzugt das eigene Auto als Verkehrsmittel gewählt wird (< 1 km). Also die Stadtviertel: Lützelhöhe, Neubau und Friedhofsiedlung Die Teilnehmer können sich entweder aktiv für den Modellversuch anmelden und ein Ticket erhalten oder, wenn z. B. der Versuch gemeinsam mit einer Wohnungsgenossenschaft bzw. -gesellschaft geführt wird, kann das Ticket den Mietern automatisch und kostenfrei zugeschickt werden (Entfall einer Hürde für die Teilnahme). Vergleichbare Maßnahmen wurden bereits in deutschen Städten eingeführt: ▪ Templin (Brandenburg): unbegrenzte Busnutzung für 44 Euro im Jahr ▪ Monheim am Rhein (Nordrhein-Westfalen): Bus für Einwohner kostenfrei ▪ Augsburg (Bayern): Bus und Tram in der Innenstadt kostenlos („Cityzone“) ▪ Bielefeld (Nordrhein-Westfalen): kostenfreie Busfahrten für 1.200 Bewohner des Stadtteils Sennestadt (Versuchszeitraum 2 Jahre) Der Modellversuch soll wissenschaftlich begleitet werden, um die Effekte des kostenfreien Tickets bemessen und auswerten zu können.
Chancen	▪ Mögliche Fahrgastgewinne auch nach dem Versuchszeitraum ▪ Verbesserung der Mobilität für Menschen ohne privaten Pkw-Besitz und / oder mit niedrigem Einkommen ▪ Reduzierung der Benutzung von privaten Fahrzeugen und Änderung des Mobilitätsverhalten
Risiken	▪ Geringe Nachfrage, mangelndes Interesse trotz des günstigen Angebotes ▪ Missbräuchliche Nutzung (nicht erforderliche Fahrten) da kostenfrei
Kosten	 Bei einer 1:1-Teilung der Kosten zwischen der Stadt und dem Verkehrsverbund entstehen für die Stadt Kosten i.H.v. 270 Euro pro Gratisticket. Mit einem Budget von 200.000 Euro könnten insg. 740 Tickets finanziert werden.
Abhängigkeit	▪ Erforderliche Abstimmungen mit dem Verkehrsverbund
Priorität	

TEIL 5 **Ruhender Verkehr**

LEITBILD



Wir in Frankenberg wollen das Parken stadtgerecht gestalten.

Zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität werden langfristig im Straßenraum weniger Flächen für den ruhenden Verkehr bereitgestellt. Zur Reduzierung der Parkraumnachfrage im Stadtkern werden Parkgebühren eingeführt. Zur Vermeidung von Konflikten mit anderen Nachfragegruppen werden begleitende Maßnahmen wie Sonder-Parkberechtigung für Bewohner getroffen. Ergänzend sollen Alternativlösungen wie P+R mit Shuttlebus untersucht werden.

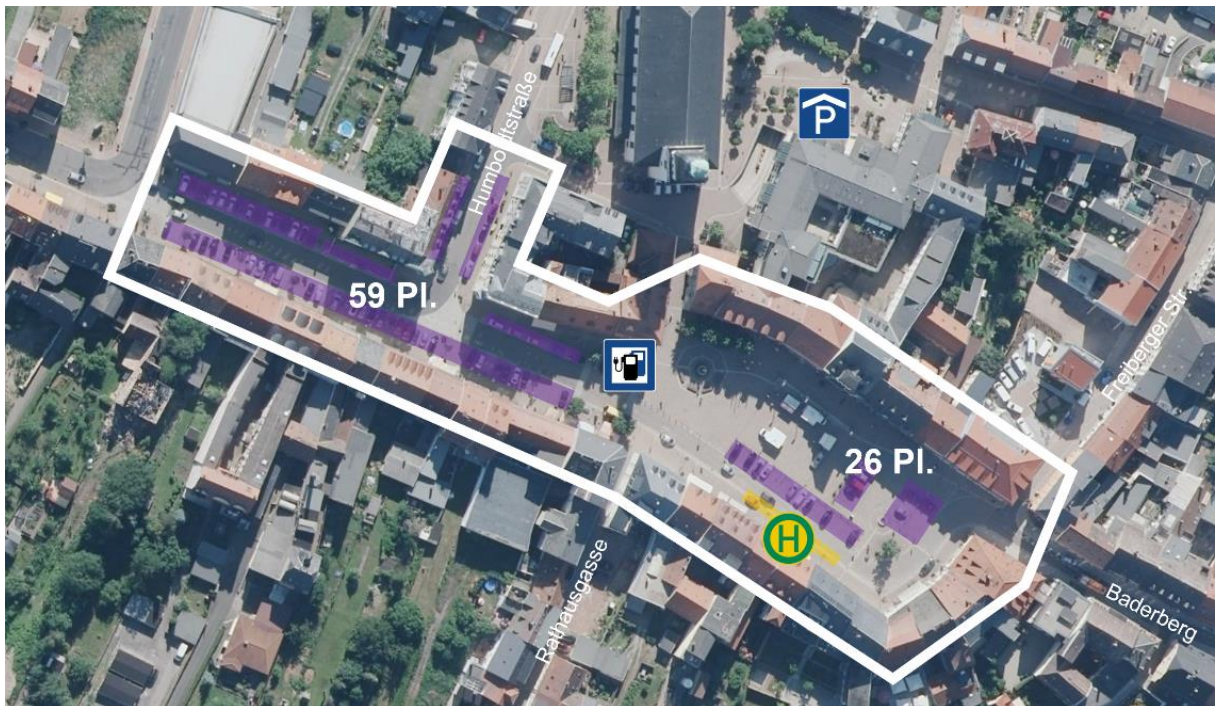
ÜBERSICHT MAßNAHMEN

- P 1 Erweiterung der Parkgebühren im Stadtkern**
- P 2 Parkscheibenregelung im Stadtkern**
- P 3 Körnerplatz: Parkverbot vor der St. Aegidienkirche**
- P 4 Provisorische Harmonisierung der Beschilderung im Stadtkern**
- P 5 Großparkplätze: gebührenpflichtiges Langzeitparken**
- P 6 Bewohnerparkausweis (begleitende Maßnahme)**
- P 7 Pkw-Stellplätze im Bereich Altenhainer Str. / Chemnitzer Str.**
- P 8 Erweiterung des Mietparkplatzangebotes**

P 1

Erweiterung der Parkgebühren im Stadtkern

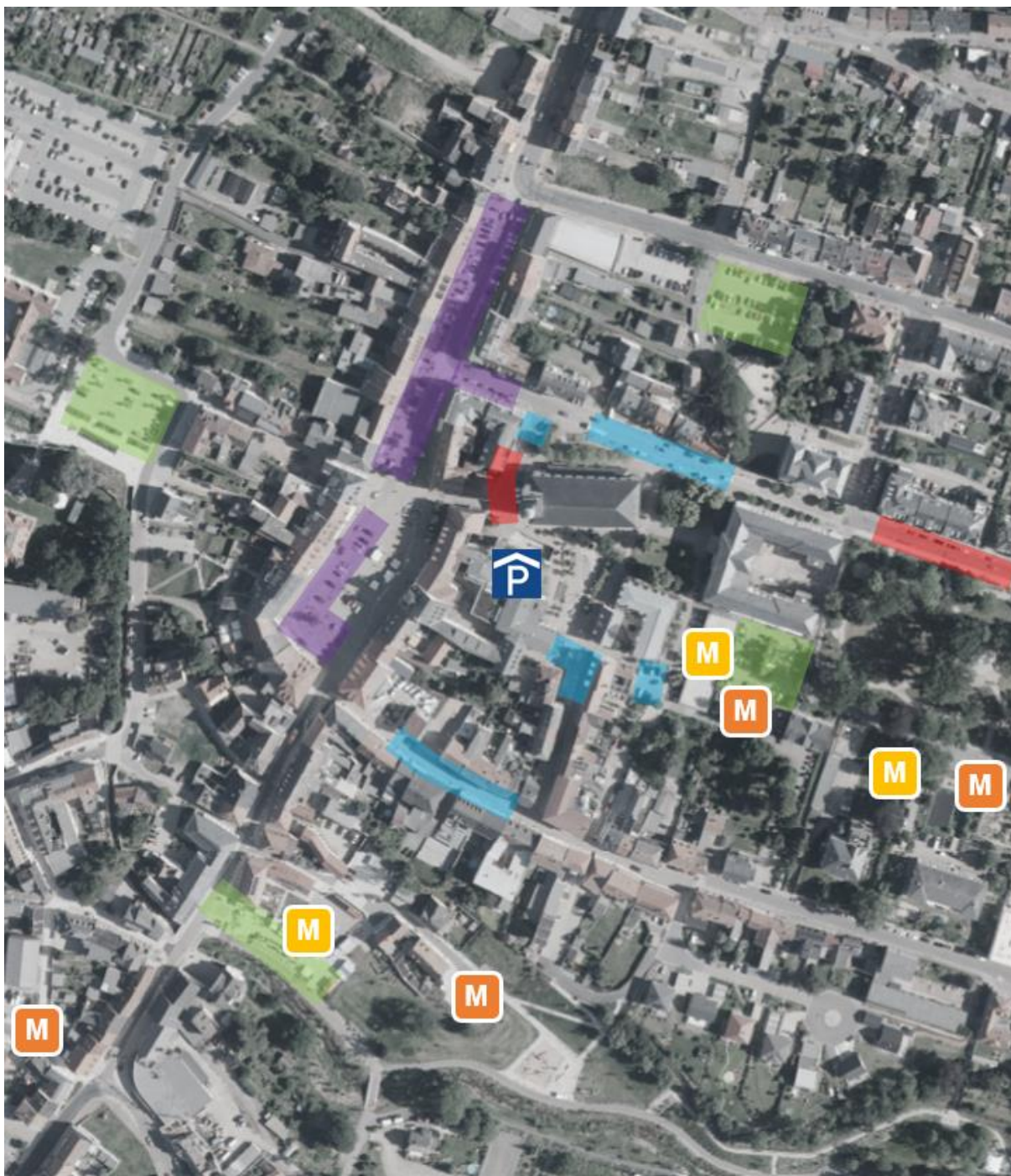
Beschreibung	Aktuell werden nur für die 26 Pkw-Stellplätze auf dem Markt Parkgebühren verlangt, mit der Option der „Brötchentaste“ (20 Minuten kostenfrei). Die Mindest-Gebühr beträgt 50 Cent für 30 Minuten, die Höchstgebühr 1,00 Euro für 1 Stunde. Es wird vorgesehen, die Parkgebühren auf dem Abschnitt der Schloßstraße zwischen der Winklerstraße und dem Markt, sowie auf dem Abschnitt der Humboldtstraße zwischen der Schloßstraße und dem Körnerplatz (Bushaltestelle) zu erweitern. Insgesamt sind 59 Stellplätze betroffen. Diese werden aktuell mit Parkscheibenregelung bewirtschaftet und sind für die Nachfragegruppe der Kurzzeitparker bestimmt (Kunden, Gäste), es entfallen durch diese Maßnahme keine Parkplätze für Langzeitparker (Anwohner, Beschäftigte). Künftig soll die Höchstparkdauer 2 Stunden betragen (Gebühr 2,00 Euro). Die maximale Parkdauer sollte 2 Stunden nicht überschreiten, um den Umschlag zu garantieren und den Parksuchverkehr zu reduzieren. Auch die Geltungszeiten sollen angepasst werden, und zwar von 9.00 bis 18.00 Uhr, in Anlehnung an die Öffnungszeiten der Geschäfte im Stadtkern und die Arbeitszeiten des Ordnungsamtes. Zur Unterstützung des Einzelhandels im Stadtkern soll das Parken samstags ganztägig gebührenfrei sein. Vorteilhaft wäre eine einheitliche räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen mit den vorhandenen bzw. geplanten Tempo-30- und Tempo-20-Zone (übersichtlicher für Pkw-Fahrer).
Chancen	▪ Zweckspezifische Steuerung der Parkraumnachfrage durch Preis und / oder Zeitbegrenzung ▪ Erhöhung der Parkchancen und Verringerung des Parksuchverkehrs durch den häufigeren Umschlag der Stellplätze ▪ Mehr Flexibilität durch neue Höchstparkdauer von 2 Stunden ▪ Einnahmen für die Stadt (z.B. für Finanzierung der Sanierung des Parkdecks) ▪ Verhaltensänderung: Wahl eines anderen Verkehrsmittels (ÖPNV, Fahrrad...) ▪ Anwohner können abends und am Wochenende gebührenfrei parken.
Risiken	▪ Geringe Akzeptanz bei Kfz-Fahrern ▪ Zielwahländerung v.a. bei Kunden ▪ Intensive Überwachung und konsequente Ahndung erforderlich (durch Parkgebühren i.d.R. refinanziert) ▪ Verlagerungseffekt in benachbarte Gebiete (Ausweichen auf kostenfreie, nicht zeitbegrenzte Parkmöglichkeiten)
Kosten	 Anpassung der Beschilderung: 10 St. x 1.000 Euro = 10.000 Euro Parkscheinautomaten: 3 St. x 12.000 Euro = 36.000 Euro Summe = ca. 46.000 Euro dazu laufende Betriebs- und Überwachungskosten
Abhängigkeit	▪ Maßnahme A1: Tempo-30-Zonen ▪ Maßnahme A2: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)
Priorität	



Räumliche Ausdehnung des künftigen Geltungsbereichs der Parkgebühren

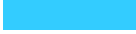


Aktuelle Beschilderung im Bereich Markt / Schloßstraße



Übersichtskarte: Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum

Legende

	Parkgebühren
	Parkscheibenregelung
	Großparkplätze
	Parkverbot / Umgestaltung
	Mietparkplätze (Bestand)
	Mietparkplätze (Erweiterungspotential)

P 2

Parkscheibenregelung im Stadtkern

Beschreibung	An Stellen, wo nur vereinzelte Stellplätze vorhanden sind, sind aufgrund der Investitions- und Betriebskosten Parkscheinautomaten keine wirtschaftliche Lösung. Stattdessen sollen diese Stellplätze mit Parkscheibenregelung bewirtschaftet werden, damit sie weiterhin der Nachfragegruppe der Kurzzeitparker zur Verfügung stehen. Betroffen sind insgesamt ca. 34 Stellplätze an folgenden Standorten: ▪ Humboldtstraße zwischen Am Körnerplatz und Am Graben ▪ Freiburger Straße zwischen Baderberg und Zur Alten Gärtnerei ▪ Parkplatz Bibliothek ▪ Kirchgasse ▪ Lutherplatz Es wird empfohlen, die Höchstparkdauer auf eine Stunde zu reduzieren. Dies erhöht die Umschlagshäufigkeit und damit die Chancen auf einen freien Parkplatz. Je nach Ankunftszeit kann trotzdem bis zu anderthalb Stunden geparkt werden. Kfz-Fahrer, die länger parken wollen, müssen einen Parkschein oder das Angebot der Großparkplätze nutzen. Die Geltungszeiten der Parkscheibenregelung soll harmonisiert werden und sich an den neuen Geltungszeiten der Parkgebühren im Stadtkern orientieren von Montag bis Freitag, zwischen 9.00 und 18.00 Uhr. Dies ist für Kfz-Fahrer übersichtlicher, und vereinfacht die Überwachung durch das Ordnungsamt. Vorteilhaft wäre eine einheitliche räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen mit den vorhandenen bzw. geplanten Tempo-30- und Tempo-20-Zone (übersichtlicher für Pkw-Fahrer).
Chancen	▪ Zweckspezifische Steuerung der Parkraumnachfrage für die Nutzergruppen der Kunden und der Besucher ▪ Erhöhung der Parkchancen und Verringerung des Parksuchverkehrs durch den häufigeren Umschlag ▪ Einheitliche Geltungszeiten der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen im Stadtkern
Risiken	▪ Ggf. Zielwahländerung, v.a. bei Kunden ▪ Intensive Überwachung und konsequente Ahndung erforderlich (durch Parkgebühren i.d.R. refinanziert) ▪ Verlagerungseffekt in benachbarte Gebiete (Ausweichen auf kostenfreie, nicht zeitbegrenzte Parkmöglichkeiten)
Kosten	 Anpassung der Beschilderung: 8 St. x 800 Euro = ca. 6.400 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme P1: Erweiterung der Parkgebühren im Stadtkern
Priorität	

P 3

Körnerplatz: Parkverbot vor der St. Aegidienkirche

Beschreibung	Durch die parkenden Fahrzeuge kann der Körnerplatz seine Rolle als Vorplatz der St. Aegidienkirche nicht spielen. Darüber hinaus ist die Feuerwehrezufahrt regelmäßig durch parkende Fahrzeuge blockiert und das Gebäude wurde bereits mehrfach beschädigt. Aus diesem Grund sollen das Parken, sowie das Halten vor der Kirche untersagt werden (absolutes Halteverbot, Zeichen 283 StVO). Langfristig ist das die Voraussetzung für eine Umgestaltung des Platzes, was seinen Charakter als Kirchenvorplatz dann besser widerspiegelt. Erhalten bleiben die drei Längsparkplätze im Einmündungsbereich (gegenüber der Volksbank) und werden mit Zeichen 286 StVO beschildert (Halten erlaubt).
Chancen	▪ Erhöhung der Sicherheit durch Freihalten der Feuerwehrezufahrt ▪ Vermeidung von weiteren Beschädigungen am Kirchengebäude ▪ Aufwertung des Körnerplatzes (Erscheinungsbild aktuell durch parkende Fahrzeuge geprägt), mögliche Begrünung, z.B. mit Pflanzkübeln. ▪ Durch die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung im Bereich Markt / Schloßstraße können Anwohner abends und am Wochenende kostenfrei in unmittelbarer Nähe parken.
Risiken	▪ Geringe Akzeptanz der Anwohner
Kosten	Anpassung der Beschilderung: 2 St. x 800 Euro = ca. 1.600 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme P1: Erweiterung der Parkgebühren im Stadtkern
Priorität	



Körnerplatz: Parken vor der St. Aegidienkirche

P 4

Provisorische Harmonisierung der Beschilderung

Beschreibung

Hinweis: Diese Maßnahme ist besonders bei einer Nicht-Änderung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt von Relevanz.

Die aktuelle Parkraumbewirtschaftung weist zahlreiche Unterschiede in den Parkregelungen und deren Beschilderung auf. Zwar ist im Einzelfall die Parkregelung stets eindeutig beschildert, allerdings würde die Harmonisierung der Parkregelungen und der Beschilderung für mehr Klarheit sorgen. Besonders betroffen sind die Bereiche mit Parkscheibenregelung.



Markt: Unterschiedliche Verkehrszeichen trotz gleicher Regelung (Parkgebühren)
Parkschein gilt für Behindertenparkplätze nicht.



Schloßstraße
mit Zeichen 290.1 und
Zusatzzeichen 1040-33



Humboldtstraße:
gleiche Regelung wie
Schloßstraße, allerdings
hier mit Zeichen 314



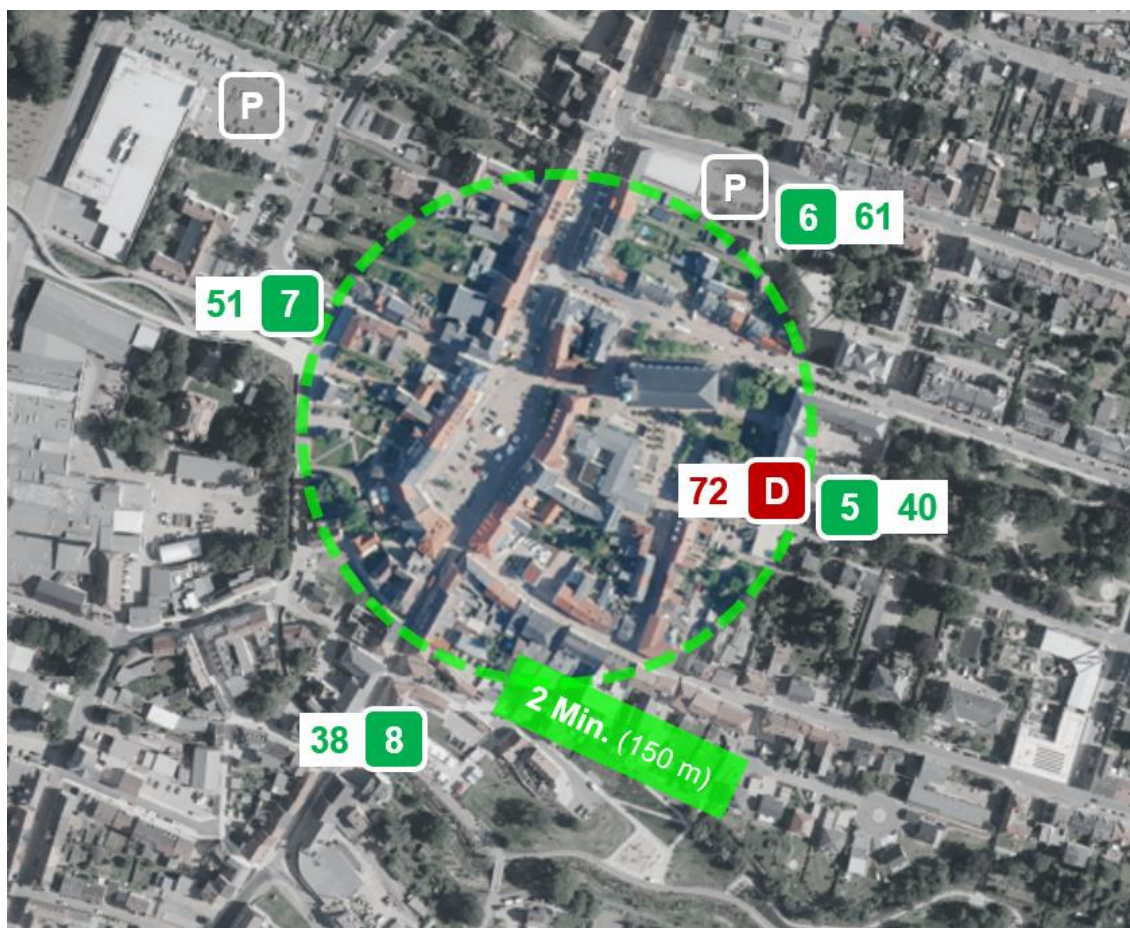
Humboldtstraße, andere
Straßenseite: hier mit
Zusatzzeichen 1040-32

	Verbesserungsvorschläge: ▪ <u>Einheitliche Parkdauer</u> entweder Zusatzzeichen 1040-32 (Parkscheibe 2 Stunden) oder Zusatzzeichen 1040-33 (Parken mit Parkscheibe in gekennzeichneten Flächen 2 Stunden) ▪ <u>Einheitliche Geltungszeiten</u> mit Zusatzzeichen 1042, Mo–Fr, 8–18 h auch für den Parkplatz an der Stadtbibliothek ▪ <u>Parkverbotszonen</u> entweder für die Zone mit Parkgebühren (Markt) oder für die Zone mit Parkscheibenregelung (Schloßstraße). Alternativ zum Zeichen 290.1 bzw. 290.2 StVO (Parkverbotszone) kann auch Zeichen 314.1 bzw. 314.2 StVO (Parkraumbewirtschaftungszone) benutzt werden.
Chancen	▪ Vereinfachung durch harmonisierte Geltungszeiten im gesamten Stadtkern ▪ Reduzierung der Anzahl der Verkehrsschilder.
Risiken	▪ keine
Kosten	1 2 3 Anpassung der Beschilderung: 5 St. x 800 Euro = ca. 4.000 Euro Anpassung der Beschilderung (Zusatzzeichen): 10 St. x 400 Euro = ca. 4.000 Euro Summe = ca. 8.000 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme A1 und A2: Verkehrsberuhigung ▪ Maßnahmen P1 bis P5 lösen diese provisorische Maßnahme auf.
Priorität	1 2 3

P 5

Großparkplätze: gebührenpflichtiges Langzeitparken

Beschreibung	Rund um den Stadtkern befinden sich vier Großparkplätze, die aktuell uneingeschränkt zur Verfügung stehen: ▪ Parkplatz Friedenspark (Parkstraße), 40 Parkplätze (5) ▪ Parkplatz Am Graben (Ecke Winklerstraße), 61 Parkplätze (6) ▪ Parkplatz Dammplatz, 51 Parkplätze (7) ▪ Parkplatz Baderberg (Mühlbachtal), 38 Parkplätze (8) Die vier Großparkplätze sind in der Innenstadt gut verteilt und eignen sich optimal für Langzeitparker, also für die Nutzergruppen der Beschäftigten und der Besucher. Je nach Parkplatz liegt die Entfernung zum Markt zwischen 150 und 200 m, was einem Fußweg von 2 bis 3 Minuten entspricht. Aufgrund seines mangelhaften baulichen Zustandes ist das Parkdeck (D) aktuell gesperrt und steht nicht zur Verfügung. An diesen Großparkplätzen soll ein fairer Tarif für Langzeitparker angeboten werden, um die Attraktivität der Innenstadt als Arbeitsstandort nicht zu gefährden, z.B. 1 Std. – 0,50 € / 3 Std. – 1 € / Tagestarif – 2 €. Als kundenorientierte Geste könnte das Parken an den Großparkplätzen samstags kostenfrei sein. Hinweis: Diese Maßnahme wurde im Rahmen der AG Parkraum diskutiert und mehrheitlich abgelehnt, jedoch ist sie aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll. Auch wenn diese Maßnahme bei Kfz-Fahrern unbeliebt sein mag, ist sie durch die dauerhafte Änderung des Mobilitätsverhaltens auch ein erheblicher Schritt in Richtung Verkehrswende und Klimaschutz.
Chancen	▪ zweckspezifische Steuerung der Parkraumnachfrage für die Nutzergruppen der Beschäftigten und der Besucher ▪ Erhöhung der Parkchancen durch Vermeidung von „Dauerparken“ an den zentralen Parkanlagen ▪ Einnahmen für die Stadt zur Finanzierung der Überwachung und ggf. der Sanierung des Parkdecks ▪ Verhaltensänderung: Wahl eines anderen Verkehrsmittels (ÖPNV, Fahrrad...)
Risiken	▪ Sehr geringe Akzeptanz gegenüber Parkgebühren ▪ Verlagerungseffekt in benachbarte Gebiete (Ausweichen auf kostenfreie Parkmöglichkeiten) ▪ Zielwahländerung, v.a. bei Kunden ▪ Verringerung der Attraktivität als Arbeitsstandort für Beschäftigte ▪ Intensive Überwachung und konsequente Ahndung erforderlich (durch Parkgebühren i.d.R. refinanziert)
Kosten	 Anpassung der Beschilderung: 8 St. x 1.000 Euro = 8.000 Euro Parkscheinautomaten: 4 St. x 12.000 Euro = 48.000 Euro Summe = ca. 56.000 Euro dazu laufende Betriebs-, und Überwachungskosten
Abhängigkeit	▪ Maßnahme P6: Bewohnerparkausweis (begleitende Maßnahme)
Priorität	



Übersichtskarte: Großparkplätze (Maßnahme P5)



Übersichtskarte: Geltungsbereich Bewohnerparkausweis (Maßnahme P6)

P 6

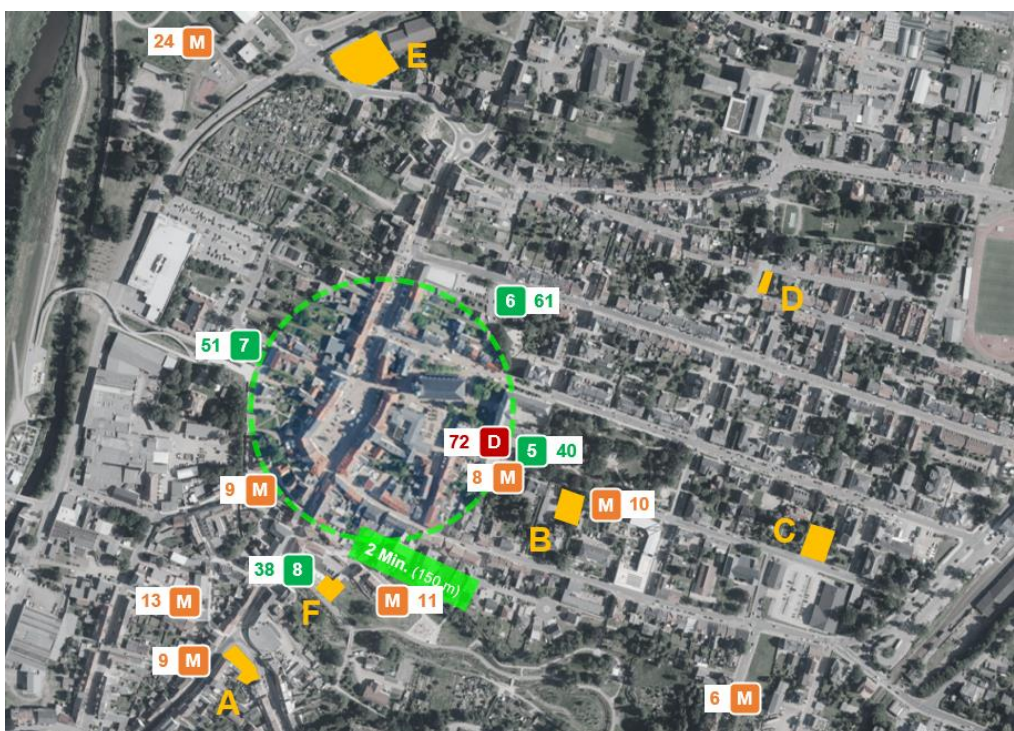
Bewohnerparkausweis (begleitende Maßnahme)

Beschreibung	Mit der Einführung der Maßnahmen P5 ist ein Verlagerungseffekt zu erwarten. Das Verdrängen aus dem Stadtkern durch die neuen Parkraumrestriktionen – wie die Parkgebühren – kann dazu führen, dass betroffene Nutzergruppe (v.a. Beschäftigte, Kunden und Besucher) Parkraum in Nachbargebieten suchen und diese stärker belasten. Dies kann wiederum zu Konflikten mit anderen Nutzergruppen (v.a. Einwohner) führen, was zu vermeiden ist. Angesichts der bestehenden Bebauung und Siedlungsstruktur haben Einwohner im innerstädtischen Bereich nämlich keine andere Lösung als das Parken im Straßenraum. Zur Vermeidung des Verlagerungseffekts sollen begleitende Maßnahme wie Sonderparkberechtigung für Bewohner getroffen werden. Die betroffene Parkbewirtschaftungszone soll dementsprechend beschildert werden. Zugunsten der Übersichtlichkeit sollte die räumliche Ausdehnung der Parkbewirtschaftungszone der neuen, erweiterten Tempo-30-Zone so weit wie möglich entsprechen (Kostenoptimierung bei der Beschilderung). Als Geltungsbereich wird das Gebiet innerhalb der Bahnhofsstraße, Badstraße, Max-Kästner-Straße, Feldstraße, Klingbach, Jochen-Köhler-Straße (B 169), Töpferstraße, Teichstraße und Sachsenstraße vorgeschlagen. Da der vorgesehene Bereich kein reines Wohngebiet ist, sondern ein typisches innerstädtisches Mischgebiet mit vielen Geschäften, Praxen und anderen Gewerben, soll das Parken auch für Kunden (nicht Bewohner) weiterhin möglich sein. Entweder in der gesamten Zone oder an ausgewählten Stellen (z.B. vor Geschäften) soll das Parken mit Parkscheibenregelung für Nicht-Bewohner möglich sein. Hinweis: Diese Maßnahme wurde im Rahmen der AG Parkraum diskutiert und mehrheitlich abgelehnt. Als begleitende Maßnahme zur Maßnahme P5 sollte sie auch nur in Verknüpfung mit der Maßnahme P5 umgesetzt werden.
Chancen	▪ Vermeidung von Konflikten zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen durch Verlagerungseffekt ▪ Sicherstellung der zweckspezifischen Benutzung der gebührenpflichtigen Parkanlagen ▪ Einnahmen für die Stadt (die bisher gültige Obergrenze von 30,70 Euro für die Verwaltungsgebühr wurde aufgehoben) ▪ Förderung der Mobilitätswende: Die Gebühr kann sich nach der Größe des Fahrzeuges richten, z.B. für SUVs 50 Prozent teurer als für Kleinwagen.
Risiken	▪ Geringe Akzeptanz bei den betroffenen Einwohnern und zusätzlicher Aufwand, da der Bewohnerparkausweis i.d.R. jährlich beantragt werden muss. ▪ Erhöhter Aufwand für die Stadtverwaltung
Kosten	 Beschilderung: 25 St. x 1.000 Euro = ca. 25.000 Euro dazu Verwaltungsaufwand für die Ausstellung der Bewohnerausweise
Abhängigkeit	▪ Maßnahme P5: Großparkplätze, gebührenpflichtiges Langzeitparken
Priorität	

P 7	Schaffung von Pkw-Stellplätzen im Bereich Altenhainer Straße / Chemnitzer Straße (B 180)
Beschreibung	Bei einer Änderung des Verlaufs der B 180 mit Zweirichtungsverkehr über die Altenhainer Straße und die Chemnitzer Straße (s. Maßnahme A3) würden im betroffenen Abschnitt die Pkw-Stellplätze am Straßenrand entfallen. Zwischen dem Knotenpunkt Chemnitzer Straße / Töpferstraße / Seegasse und dem Knotenpunkt Altenhainer Straße / Sonnenstraße sind ca. 45 Pkw-Stellplätze verfügbar, teilweise mit Parkscheibenregelung (vor den Geschäften). Kompensationsmöglichkeiten: ▪ Mit einer Fläche von ca. 700 m² bietet das Flurstück Nr. 500 an der Ecke Chemnitzer Straße / Altenhainer Straße Platz für bis zu 28 Pkw-Stellplätze. ▪ An der Einmündung Sonnenstraße / Altenhainer Straße (Oberschule) könnte auf dem Flurstück Nr. 369/1 der Parkplatz ausgebaut werden. Auf einer Fläche von ca. 500 m² sind bis zu 20 Pkw-Stellplätze möglich. ▪ Am Parkplatz Baderberg (Mühlbachtal) könnte ein Teil der vorhandenen Parkplätze als Mietparkplätze definiert werden. ▪ Durch eine Sanierung der Bergstraße, der Querstraße und der Mittelstraße, ggf. mit Einbahnstraßenregelung, könnte der verfügbare Parkraum in diesem Gebiet optimiert werden. ▪ Ferner befinden sich in unmittelbarer Nähe Mietparkplätze an der Ecke Chemnitzer Straße / Seilergasse, sowie an der Ecke Leopoldstraße / Schuhmachergasse.
Chancen	▪ Ausgleich für die Bewohner möglich ▪ Auch für die Geschäfte können Kurzzeitparkplätze vorgesehen werden.
Risiken	▪ Geringe Zustimmung der Anlieger beim Ersatz der kostenfreien Parkmöglichkeiten am Straßenrand durch kostenpflichtige Mietparkplätze
Kosten	 Neubau Parkplatz Ecke Chemnitzer Straße / Altenhainer Straße ca. 700 m² x 180 Euro/m² = ca. 126.000 Euro Neubau Parkplatz Sonnenstraße ca. 500 m² x 180 Euro/m² = ca. 90.000 Euro Summe = ca. 216.000 Euro
Abhängigkeit	▪ Maßnahme A3: Ausbau der Chemnitzer Straße, Verlauf der B 180 ▪ Maßnahme P8: Erweiterung des Mietparkplatzangebotes
Priorität	



Schaffung von Pkw-Stellplätzen im Bereich Altenhainer Straße / Chemnitzer Straße



Vorhandene Mietparkplätze und mögliche Erweiterungsflächen

P 8

Erweiterung des Mietparkplatzangebotes

Beschreibung	Als Ausgleich für den Entfall von Pkw-Stellplätzen im Straßenraum (z.B. beim Anlegen von neuen Radfahrstreifen) können zusätzliche Mietparkplätze im Innenstadtbereich angeboten werden. In den meisten Fällen sind einzelne Baulücken für die Errichtung von Parkplätzen ungeeignet, da die Grundstücke zu klein sind, um sinnvoll als Parkplatz beplant zu werden. Darüber hinaus sind diese Grundstücke in attraktiver, zentraler Stadtlage dann für eine Wohnnutzung endgültig verloren und die Baulücke bei geschlossener Bebauung wird langfristig nicht geschlossen. Folgende Flächen wurden für die Errichtung von zusätzlichen Mietparkplätzen identifiziert und könnten unter Voraussetzung einer bestätigten Nachfrage in Betracht gezogen werden: ▪ Ecke Altenhainer Straße / Äußere Chemnitzer Straße (A) ▪ Parkstraße, in Höhe Förderschule (B), sowie in Höhe Penny-Markt (C) ▪ Heiste August-Bebel-Straße (D) ▪ Parkplatz Sonderpreisbaumarkt (E) ▪ Parkplatz Baderberg, anteilig (F)
Chancen	▪ Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort
Risiken	▪ Fragwürdige Rentabilität hinsichtlich der hohen Investitionskosten ▪ Zusätzliche Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung ▪ Unterstützung der privaten Pkw-Nutzung
Kosten	 Kosten für 20 Mietparkplätze, bei durchschnittlichen Baukosten von 4.000 Euro pro Pkw-Stellplatz: 20 St. x 4.000 Euro = ca. 80.000 Euro
Abhängigkeit	▪ keine
Priorität	