

1 Ziele und Vorgaben

1.1 Projektkontext

1.1.1 Anlass der Bedarfsplanung

Die Stadt Meißen hat die Zscheilaer Straße als städtebaulichen Missstand im Stadtteil Niederfähre / Vorbrücke identifiziert und beabsichtigt ihre Sanierung inklusive Nebenanlagen. Als Grundlage für die Änderung der Straßenraumgestaltung soll der Bedarf der unterschiedlichen Straßen(raum)nutzer erfasst werden. Darauf basierend sollen Planungsziele definiert werden, die mit den Vorgaben des EFRE-Programms kompatibel sind und die Förderfähigkeit des Projekts sichern.

1.1.2 Notwendigkeit der Bedarfsplanung

Die Zscheilaer Straße verbindet die Stadtteile Niederfähre und Zscheila mit der Altstadt über die Altstadtbrücke. Sie ist eine strukturierende Achse im Stadtteil Vorbrücke und eine bedeutende Wegebeziehung im städtischen Straßennetz. Durch die vielen Schuleinrichtungen spielt sie auch eine wichtige Rolle als Schulweg. Aus diesen Gründen ist der politische Druck besonders hoch.

Sowohl der Straßenoberbau als auch die Entwässerungsanlagen weisen teilweise erhebliche bauliche Mängel auf, die sich negativ auf die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs auswirken. Die Verkehrsanlagen sind weitestgehend nicht barrierefrei.

Der besonders enge Abschnitt zwischen der Vorbrücker Straße und der Niederfährer Straße verfügt nur über einen einseitigen Gehweg. Bei der Vorbrücker Straße fehlen Anlagen des Fußverkehrs komplett, lediglich wird für Fußgänger am Rand der Fahrbahn ein Streifen durch Markierung abgetrennt. Somit besteht eine Gefährdung der Fußgänger, insbesondere der Schüler mit höherem Schutzbedarf im unmittelbaren Umkreis der Schuleinrichtungen.

Trotz der historisch wertvoller Bausubstanz kann das Erscheinungsbild der Zscheilaer Straße durch den hohen Versiegelungsgrad und den schlechten baulichen Zustand der Verkehrsanlagen als mangelhaft bewertet werden und wird von dem ruhenden Verkehr stark geprägt, die einen großen Teil des teilweise knappen Straßenraums beanspruchen.

In Anbetracht der komplexen örtlichen Gegebenheiten sowie der verfügbaren finanziellen Ressourcen sollen die Bedarfe der unterschiedlichen Nutzer der Zscheilaer Straße genau erfasst und analysiert werden, um die Anforderungen an dem Straßenraum definieren und Varianten zur Bedarfsdeckung untersuchen zu können.

1.1.3 Finanzrahmen und Bauabschnitte

Im Haushaltsplan der Stadt Meißen stehen insgesamt 2.190.000 Euro in den Jahren 2024 bis 2027 zur Verfügung. Damit müssen sowohl die Planungs- als auch die Baukosten abgedeckt werden.

Die Finanzierung des Projektes soll perspektivisch über das Programm EFRE (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) erfolgen. Zur Gewährleistung der Förderfähigkeit müssen im Rahmen der Planung die Vorgaben des EFRE-Programms berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme ist aus förderseitigen Gründen die Bildung zweier Bauabschnitte vorgesehen:

- **BA 1** (südlich) umfasst den Bereich der Zscheilaer Straße zwischen Hafenstraße und Niederfährer Straße sowie die Vorbrücker Straße zwischen Zscheilaer Straße und dem Schulstandort Gymnasium Franziskanerum;
- **BA 2** (nördlich) umfasst den Bereich der Zscheilaer Straße zwischen Melzerstraße und Joachimstal.

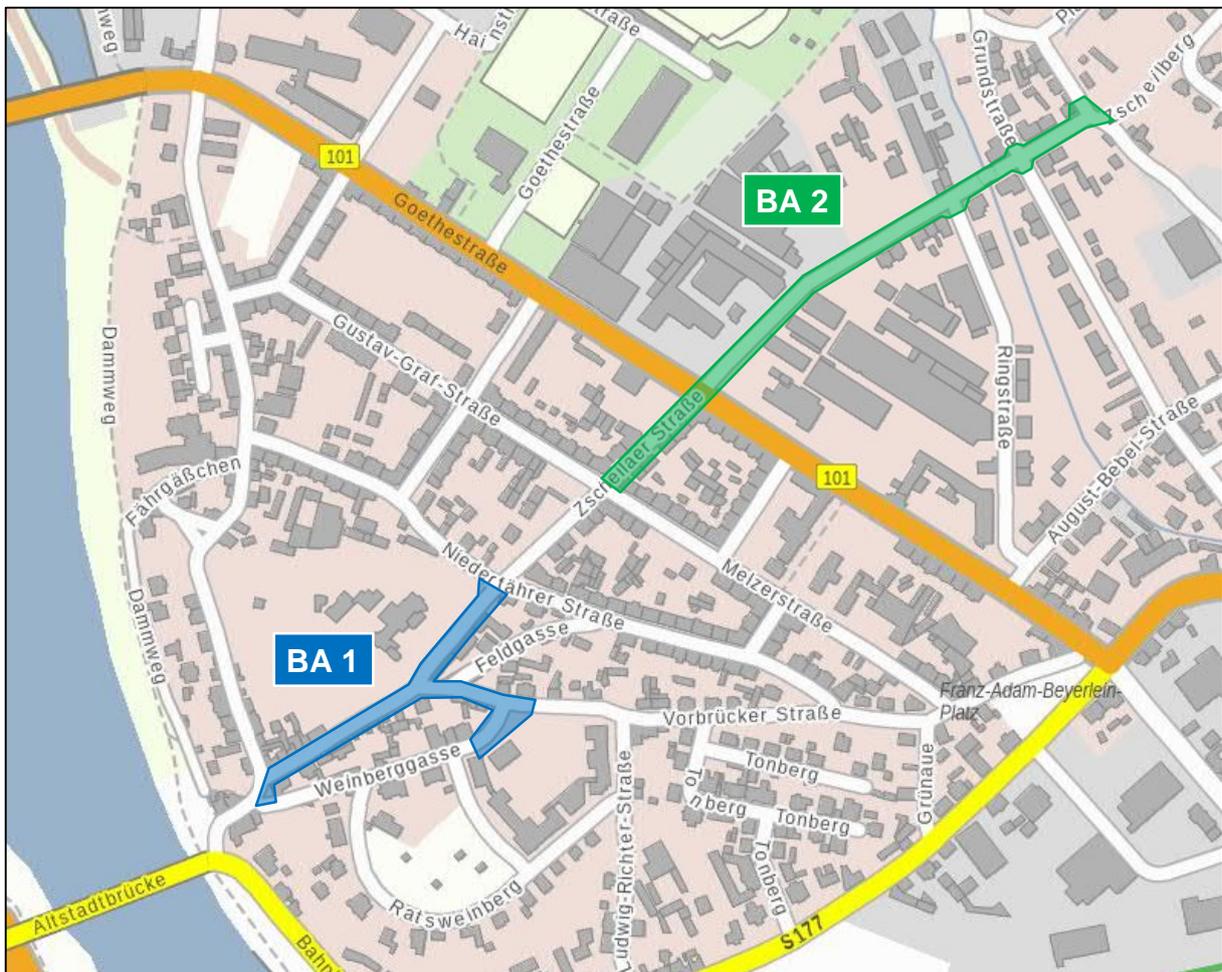


Abbildung 1: Bauabschnitte (Karte: Geoportal Sachsenatlas)

1.1.4 Zeitrahmen

Für eine Umsetzung in den Jahren 2026 und 2027 soll die Objektplanung im Zeitraum 2024-2025 stattfinden.

1.1.5 Vision und Strategie

Die Stadt Meißen hat die Zscheilaer Straße als städtebaulichen Missstand identifiziert und als wichtige Entwicklungsmaßnahme benannt. Aus diesem Grund ist keine einfache Fahrbahnsanierung vorgesehen, sondern eine umfangreiche Straßensanierung, die eine Veränderung des Straßenraumes, dessen Aufteilung und Gestaltung ermöglicht. So wurde die Zscheilaer Straße in die Fördergebietenkonzepte „Meißen rechts der Elbe“ (Städtebauförderung) und „Niederfähre / Vorbrücke“ (EFRE) aufgenommen.

Durch die Umgestaltung des Straßenraumes sollen die Verkehrssicherheit, die Barrierefreiheit, die Aufenthaltsqualität und die Umweltverträglichkeit verbessert werden. Die sanierten Fahrbahnen und Wege einschl. Nebenanlagen sollen der Rolle der Zscheilaer Straße als strukturierende Achse im Quartier und im städtischen Straßennetz gerecht werden.

Mit der Bedarfsplanung sollen die für die spätere Objektplanung erforderlichen Grundlagen zusammengestellt werden (Baugrunduntersuchung, Medienbestand, usw.). Darüber hinaus sollen die Bedürfnisse und Wünsche der Straßen(raum)nutzer vertieft erfasst und analysiert werden. So können sie bei der anschließenden Objektplanung optimal berücksichtigt und Verkehrsanlagen entworfen werden, die die Bedürfnisse und Wünsche aller Nutzer bestens erfüllen.

Ferner sollen übergeordnete Planungen, insbesondere das Verkehrsentwicklungskonzept Meißen 2014-2025 und die Radverkehrskonzeption für den Landkreis Meißen Berücksichtigung finden

1.2 Projektziele

1.2.1 Funktionale und technische Ziele

Straßen haben drei Grundfunktionen:

- eine Verbindungsfunktion (Beförderung von Personen und Transport von Gütern zwischen Verkehrsquellen und -zielen),
- eine Erschließungsfunktion (verkehrliche Erschließung und Anbindung der Grundstücke, Zugänglichkeit für Anwohner, Besucher, Lieferanten, Ver- und Entsorgungs- sowie Notfalldienstfahrzeuge) und
- eine Aufenthaltsfunktion (Kinderspiel, Verweilen, Ausruhen und Erholen innerhalb des Straßenraumes).

Aufgrund der Schnittstelle zwischen diesen unterschiedlichen Grundfunktionen entsteht ein Konfliktpotential, welches durch die Gliederung des Straßennetzes und die Gestaltung des Straßenraumes entschärft werden kann.

Die Zscheilaer Straße erfüllt überwiegend die Erschließungsfunktion. Sie dient der flächenhaften Erschließung des Stadtteils Vorbrücke, dient der direkten Erschließung anliegender Grundstücke, dient dem Quell- und Zielverkehr (insb. der Freien Werkschule, des Gymnasiums Franziskanerum sowie der Verpackungsindustrie) und dient als Teil des Straßennetzes in stärkerem Maße dem Rad- und Fußgängerverkehr.

Aufgrund fehlender Flächen und geringerwertiger Straßenraumgestaltung kann die Aufenthaltsfunktionen im aktuellen Zustand kaum bis nicht erfüllt werden.

Durch die Verkehrsführung als Einbahnstraße auf einem Abschnitt kann die Verbindungsfunktion weitestgehend ausgeschlossen werden (wenig Durchgangsverkehr ohne Quelle oder Ziel im Gebiet).

Funktionales Ziel des Projekts ist die Entwicklung von Varianten für die Sanierung der Zscheilaer Straße, die für alle Verkehrsteilnehmer die Erschließungsfunktion gewährleisten, die Verkehrssicherheit erhöhen und die Aufenthaltsfunktion verbessern.

Technologisches Ziel der Maßnahme ist der grundhafte Ausbau der Zscheilaer Straße sowie die Sanierung der Gehwege und sonstigen Nebenanlagen einschließlich Erneuerung der Beleuchtung. Es soll eine leistungsfähige Verkehrsanlage entstehen, die für die vorhandene Verkehrsbelastung ausreichend dimensioniert ist.

Die Erneuerung der Fahrbahn ist je Abschnitt entsprechend der RStO in einer für den Verwendungszweck, die örtlichen Gegebenheiten und die Verkehrsführung im Bauzustand zweckmäßigen und wirtschaftlichen Art vorzunehmen. Auch die Entwässerungsanlagen sollen betrachtet werden, um die Sicherheit sowie die Langlebigkeit der Verkehrsanlagen zu gewährleisten.

1.2.2 Soziokulturelle und gestalterische Ziele

Neben den funktionalen und technischen Vorgaben soll eine sichere Verkehrsanlage entstehen, die die Belange aller Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf ihren speziellen Schutzbedarf berücksichtigt.

Die soziokulturellen und gestalterischen Ziele sind insbesondere:

- die Aufwertung öffentlicher Räume, unter Berücksichtigung immaterieller Ansprüche (Orientierung, Identität, soziale Brauchbarkeit, Anregung, Identifikation, Schönheit),
- die weitestgehende Barrierefreiheit,
- die Besserstellung der nicht-motorisierten Verkehrsformen und / oder des ÖPNV (Attraktivitätssteigerung für die umweltfreundliche Mobilität, Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer),
- die Begrünung und / oder Entsiegelung (Ökologie und Resilienz) und
- die Erhöhung der Sicherheit im öffentlichen Raum, insb. für Schulwegebeziehungen.

1.2.3 Ökonomische und zeitliche Ziele

Für beide Bauabschnitte stehen im Haushaltplan der Stadt Meißen insgesamt 2.190.000 Euro in den Jahren 2024-2027 zur Verfügung. Dieses Budget muss sowohl Planungs- als auch Baukosten (brutto) abdecken.

Aufgrund der Vorgaben des EFRE-Programms ist eine bauliche Umsetzung bis 31.12.2027 zwingend sicherzustellen.

1.2.4 Ökologische Ziele

Angesichts des sehr hohen Versiegelungsgrades und des Nichtvorhandenseins von Straßenbegleitgrün in Form von Bäumen, Sträuchern oder Rasenflächen bietet der bestehende Straßenraum keine Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Maßnahmen zur Begrünung und / oder Entsiegelung des Straßenraumes, die positive Wirkung auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Boden, Wasser, Luft und Klima entfalten, sollen untersucht werden.

Zum Schutz von Ressourcen ist eine bedarfsgerechte Dimensionierung der Verkehrsanlage unerlässlich. Ebenfalls soll der Erhalt bzw. die Umfunktionierung von Verkehrsanlagen, die sich noch im guten baulichen Zustand befinden, betrachtet werden, sowie die Möglichkeit zum Wiedereinsatz bzw. Recycling der vorhandenen Materialien.

Durch eine gezielte Gestaltung der Verkehrsanlagen, die zur Attraktivitätssteigerung für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fußgänger, Fahrrad, ÖPNV) führt, wird der Umstieg zur emissionsarmen Mobilität erleichtert. Insbesondere durch die Rolle der Zscheilaer Straße als Schulweg ist es für junge Verkehrsteilnehmer sehr wichtig, andere Verkehrsformen als den motorisierten Individualverkehr sicher und bequem nutzen zu können. So wirkt die Verkehrsinfrastruktur langfristig auf das Mobilitätsverhalten und trägt zur Entwicklung der emissionsfreien bzw. -armen Verkehrsmittel bei.

2 Erfassung und Auswertung von Informationen

2.1 Befragung

2.1.1 Methodik

Für die Analyse der Bedürfnisse der Straßen(raum)nutzer wurden Informationen anhand einer dialogorientierten Befragung gesammelt. Ziel der Befragung war, die Erfahrungen und Wünsche der Anlieger und Verkehrsteilnehmer zu erfassen, zu sortieren und zu strukturieren, um diese als qualitative Anforderungen weiterzuentwickeln.

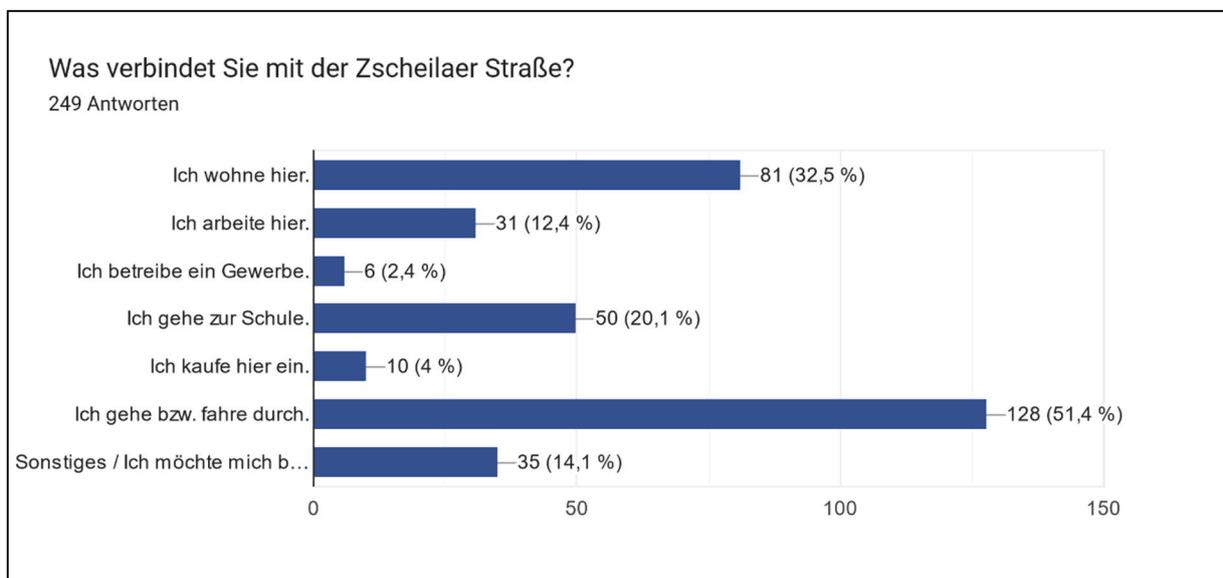
Die Befragung hat hauptsächlich online stattgefunden. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, den Fragebogen in Papierform auszufüllen und zurückzusenden. Der Befragungszeitraum betrug drei Wochen.

Um eine gute Rücklaufquote zu erreichen, wurden die Anwohner der Zscheilaer Straße sowie die Firmen in direkter Umgebung mit einem Schreiben im Briefkasten persönlich eingeladen, an der Online-Umfrage teilzunehmen. Die Webseite war durch einfaches Scannen eines QR-Codes auf dem Einladungsschreiben aufzurufen. Darüber hinaus hat die Stadt Meißen über ihre Facebook-Seite auf die Befragung aufmerksam gemacht.

Es sind insgesamt 249 Antworten eingegangen, davon 25 in Papierform (10 Prozent). Die Antworten in Papierformen wurden digitalisiert, um eine Gesamtbetrachtung der Ergebnisse zu ermöglichen.

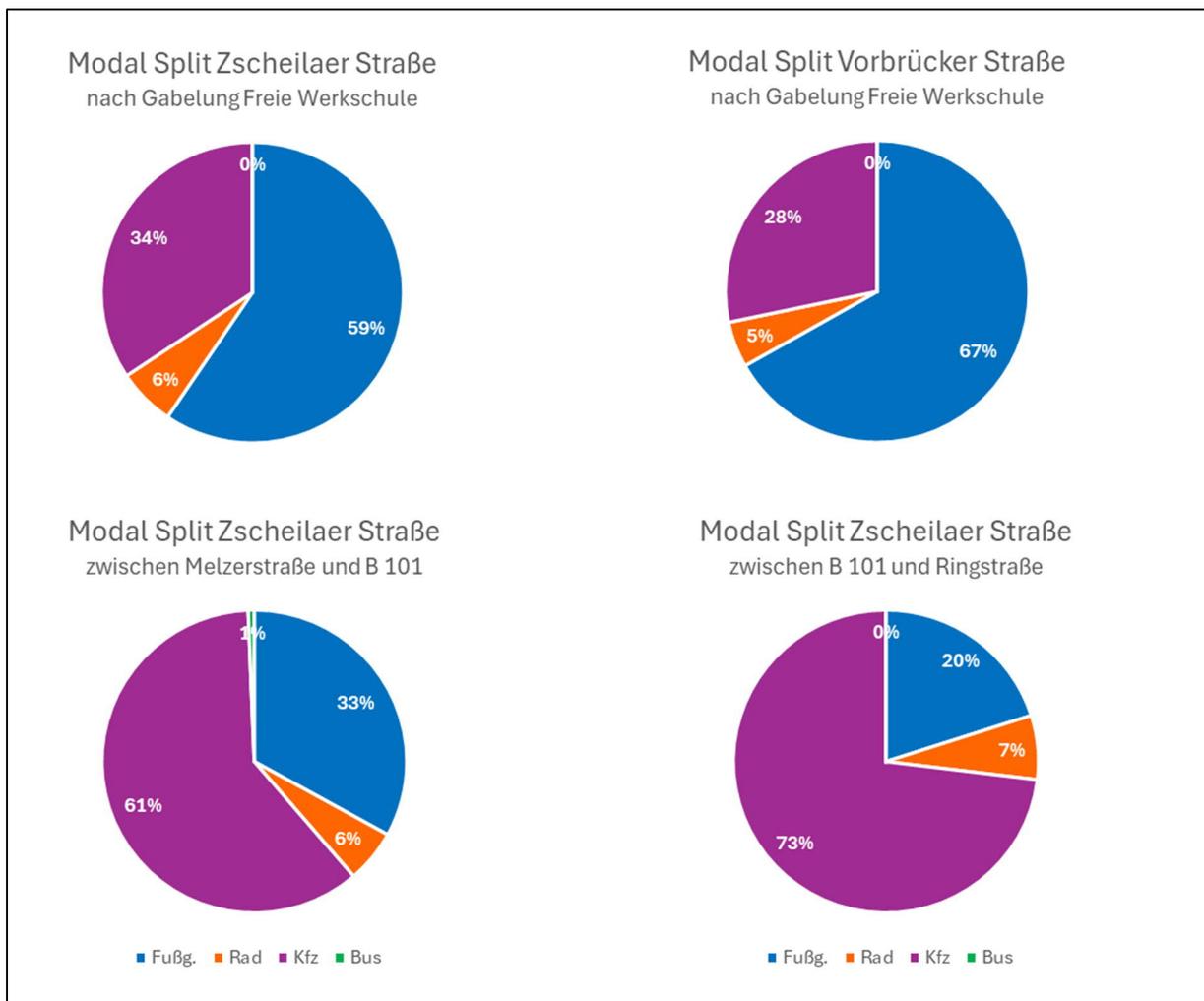
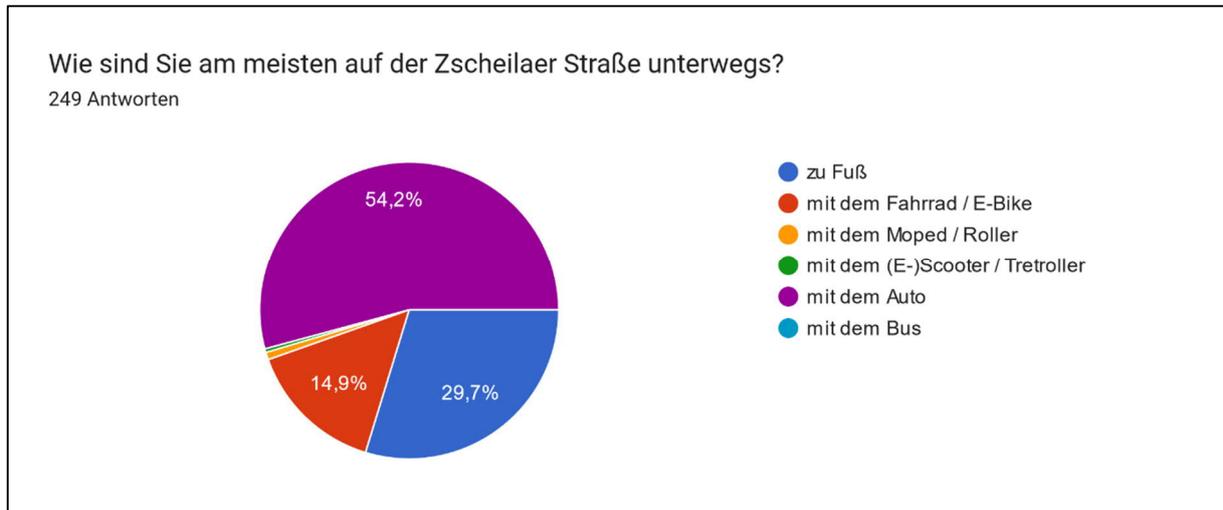
2.1.2 Auswertung der Ergebnisse

Mehr als 85 Prozent der befragten Personen, haben mindestens einen direkten Bezug zur Zscheilaer Straße: Wohnen, Arbeit/Schule, Einkaufen, (Durch-)Fahren.



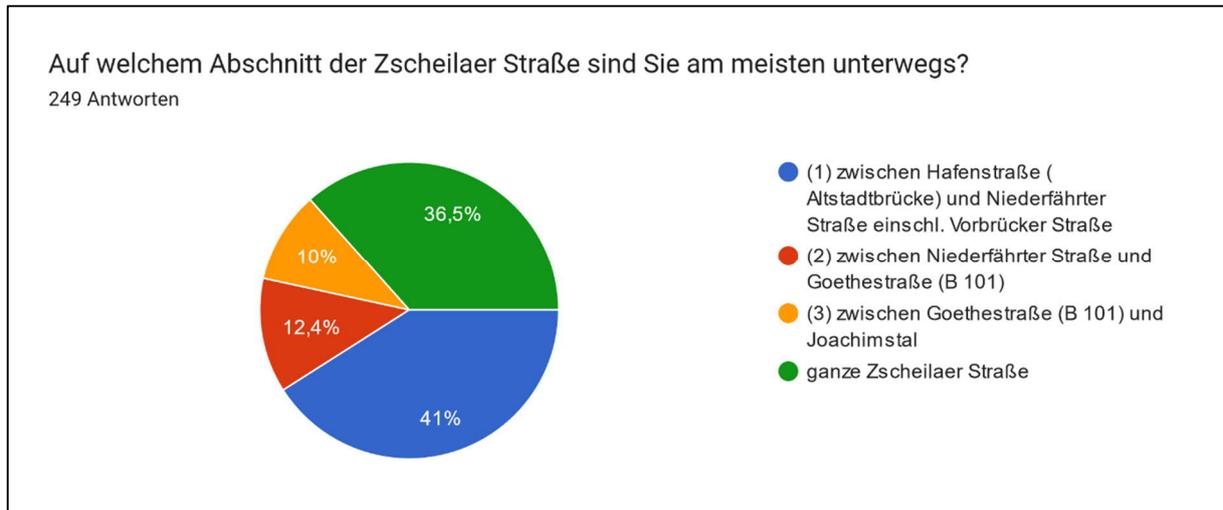
Mehr als die Hälfte der befragten Personen sind hauptsächlich mit dem Pkw unterwegs, knapp jede dritte befragte Person ist hauptsächlich zu Fuß und jede siebte hauptsächlich mit dem

Fahrrad. Mit insgesamt 1,2 Prozent der Antworten scheinen andere Verkehrsmittel (ÖPNV, Moped, Roller, Scooter, Tretroller) eine deutlich geringere Bedeutung im Bereich der Zscheilaer Straße zu haben.



Beim Vergleich der Verteilung der Antworten nach Verkehrsart mit dem tatsächlichen Modal Split für die verschiedenen Zählstellen kann festgestellt werden, dass im Bereich der Schulen der Anteil der Fußgänger deutlich höher und der Anteil der Pkw-Fahrer deutlich geringer als in

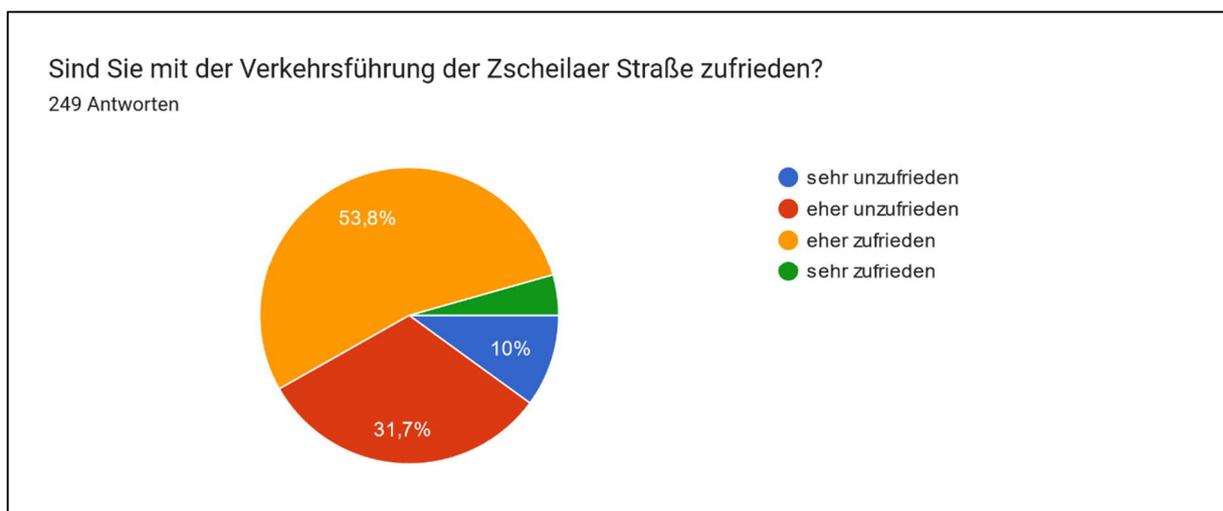
der Befragung ist; im nördlichen Abschnitt der Zscheilaer Straße sind die Verhältnisse umgekehrt. Interessant ist die hohe Beteiligung der Radfahrer (15 Prozent), die gemäß der Verkehrserhebung nur 5 bis 7 Prozent der Verkehrsteilnehmer vertreten.



Ein Drittel der befragten Personen ist auf der gesamten Straße unterwegs, besonders viele Umfrageteilnehmer sind auf dem südlicheren Abschnitt (im Bereich der Schule) vorrangig unterwegs.

Verkehrsführung

Ca. 60 Prozent der befragten Personen sind mit der aktuellen Verkehrsführung eher bis sehr zufrieden; nur 10 Prozent sind sehr unzufrieden.

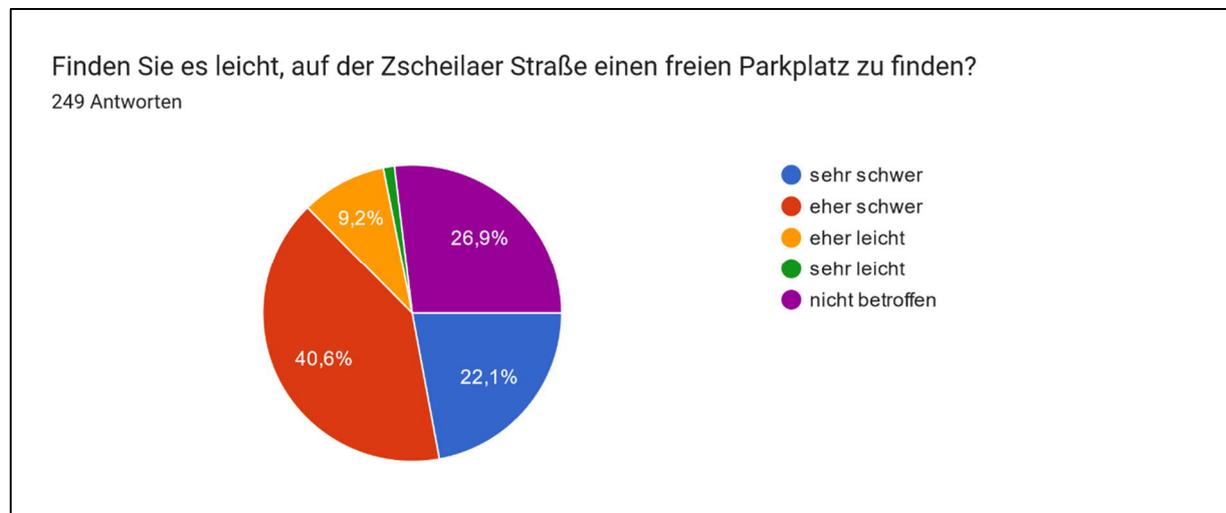


44 Prozent der befragten Personen haben auf die Frage „Würden Sie die aktuelle Verkehrsführung ändern und wenn ja, wie?“ eine Antwort gegeben. Zur besseren Übersicht wurden die Antworten thematisch zusammengefasst. Folgende Themen heben sich hervor:

Verkehrsberuhigung, Spielstraße, Geschwindigkeitsreduzierung, kein Durchgangsverkehr, Straße nur „Anlieger frei“, Lkw-Verbot	19 (17 %*)
Radwege, Radverkehr entgegen der Einbahnstraße	15 (14 %)
Fußgängerüberwege, bessere Gehwege	11 (10 %)
Änderung der Einbahnstraßenregelungen bzw. Aufhebung	11 (10 %)
Ausbau der Knotenpunkte (Melzerstraße, Niederfähler Straße)	8 (7 %)
Kurzzeitparkplätze an der Freien Werkschule, Hol- und Bringzone für Elterntaxi	6 (6 %)
* Die Prozente beziehen sich auf die gesamten Antworten (109). Unzutreffende Antworten oder Themengruppen, die weniger als 5 Antworten umfassen, wurden hier nicht aufgelistet. So ergeben sich in dieser Tabelle in Summe keine 100 %.	

Parkraumangebot und Parkplatzsuche

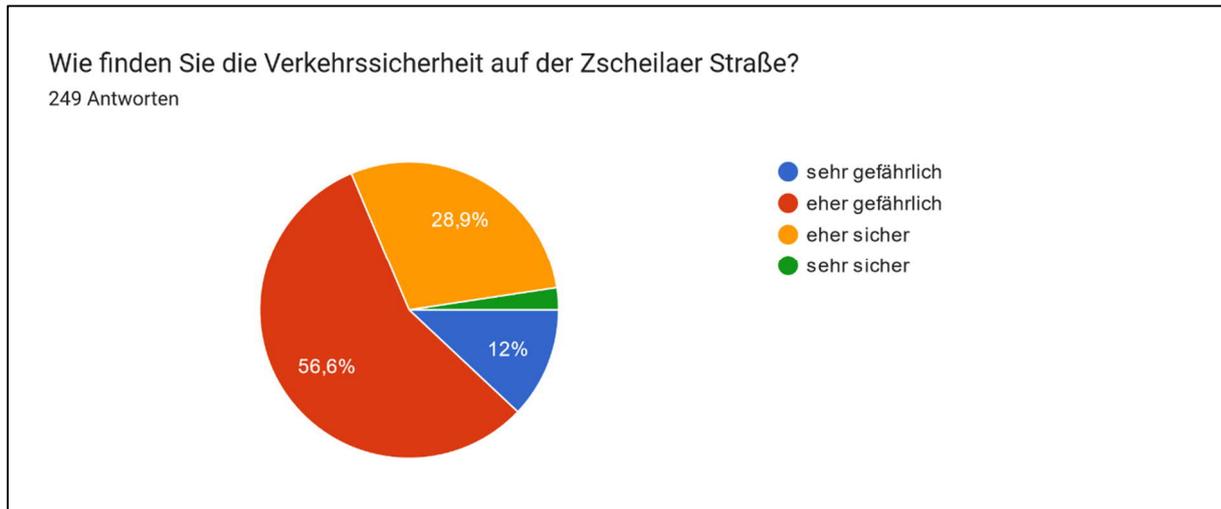
73,1 Prozent der befragten Personen sind von dem Thema Parkplatzsuche betroffen, davon finden es 85,8 Prozent eher bis sehr schwer, einen freien Parkplatz zu finden.



Dabei ist die Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen im Straßenraum je nach Straßenabschnitt sehr unterschiedlich. Im südlichen Abschnitt der Zscheilaer Straße (zwischen Hafenstraße und Niederfähler Straße) sind aufgrund der Bebauungsstruktur wenige Stellplätze vorhanden. Im mittleren Abschnitt (zwischen Niederfähler Straße und Rosa-Luxemburg-Straße) sind die meisten Stellplätze vorhanden. Im nördlichen Abschnitt wiederum sind wenige Stellplätze vorhanden, jedoch ist die Bebauungsdichte geringer und die meisten Grundstücke verfügen über eigene Stellplätze, sodass die Anwohner weniger auf Parkplätze im Straßenraum angewiesen sind.

Empfundene Verkehrssicherheit

Mehr als zwei Drittel der befragten Personen (68,6 Prozent) finden die Zscheilaer Straße eher bis sehr gefährlich. Nur 2,5 Prozent der befragten Personen finden die Zscheilaer Straße sehr sicher.



Zwei Drittel der befragten Personen haben auf die Frage „Finden Sie eine Stelle besonders gefährlich und wenn ja, welche?“ eine Antwort gegeben. Unter diesen Antworten heben sich folgende Themen hervor:

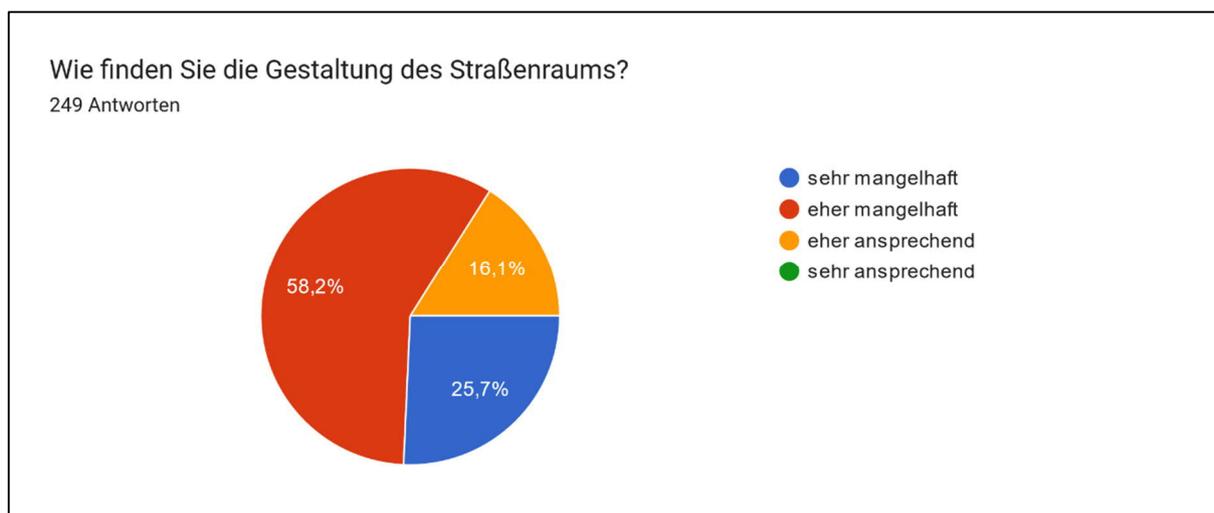
Bereich der der Freien Werkschule	31 (20 %*)
Knotenpunkt Melzerstraße / Gustav-Graf-Straße	25 (16 %)
Knotenpunkt Niederfährer Straße	16 (10 %)
Knotenpunkt Hafenstraße	13 (8 %)
Nördlicher Abschnitt, Knotenpunkt Ringstraße, Knotenpunkt Gartenstraße / Grundstraße	10 (6 %)
Bereich Silgan / UKM	5 (3 %)

* Die Prozente beziehen sich auf die gesamten Antworten (154). Unzutreffende Antworten oder Themengruppen, die weniger als 5 Antworten umfassen, wurden hier nicht aufgelistet. So ergeben sich in dieser Tabelle in Summe keine 100 %.

Die Bereiche, die am häufigsten erwähnt wurden, befinden sich in direkter Nähe der Schulen, wo die meisten Fußgänger unterwegs sind.

Wahrnehmung des Straßenraumes

Ein großer Anteil der befragten Personen (83,9 Prozent) findet die Straßenraumgestaltung eher bis sehr mangelhaft.



Am meisten werden folgende Gestaltungselemente vermisst:

Papierkörbe	134 (53,8 %*)
Straßenbäume	126 (50,6 %)
Parkplätze	104 (41,8 %)
Sträucher / Blumenbeete	102 (41,0 %)
Sitzbänke	74 (29,7 %)
Café / Imbiss	50 (20,1 %)
* Mehrfachnennung möglich, so ergeben sich in Summe mehr als 100 %.	

Weitere Elemente, die nicht als Antwortmöglichkeit vorgegeben waren, wurden vorgeschlagen, wie z.B. Radverkehrsanlagen, ein verkehrsberuhigter Bereich bzw. eine Spielstraße, eine Hundetoilette bzw. ein Kotbeutelspender.

Ebenfalls findet ein beachtlicher Anteil der befragten Personen (92 Prozent) keine einzige Stelle der Zscheilaer Straße besonders schön. Unter den wenigen Antworten heben sich folgende Stellen hervor:

Abschnitt zwischen Altstadtbrücke und Freier Werkschule	9 (43 %*)
Sanierter Abschnitt zwischen Niederfährer Straße und Melzerstraße	5 (24 %)
Gärtnerei Griesel, Vorgärten	5 (24 %)
* Die Prozente beziehen sich auf die gesamten Antworten (21). Unzutreffende Antworten oder Themengruppen, die weniger als 5 Antworten umfassen, wurden hier nicht aufgelistet. So ergeben sich in dieser Tabelle in Summe keine 100 %.	

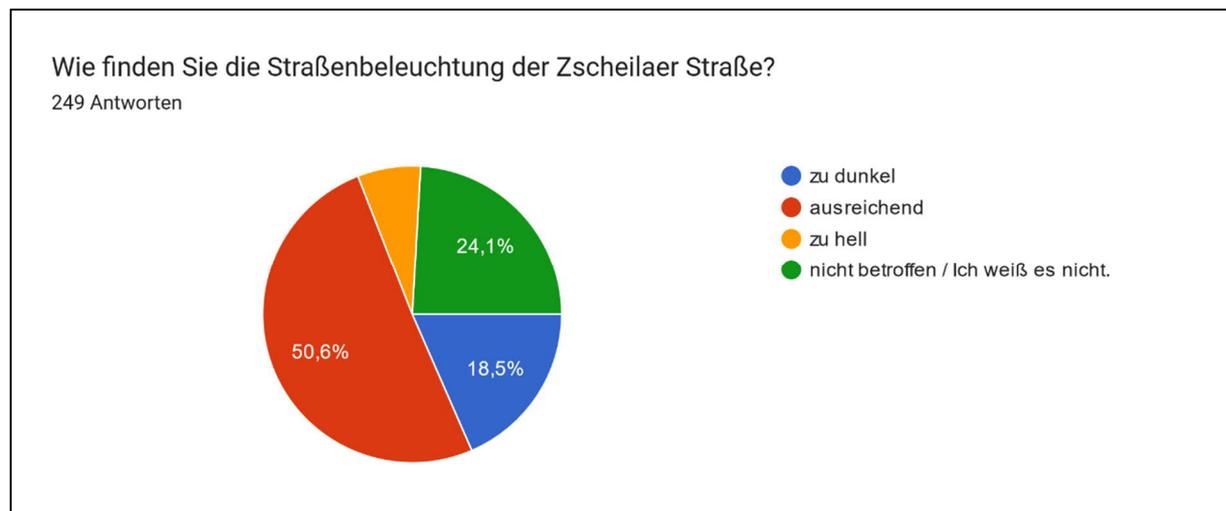
Im ersten Abschnitt werden Gebäude mit hoher architektonischer Qualität benannt (z.B. Hotel Goldenes Fass). Der zweite, sanierte Abschnitt punktet mit Parkplätzen und breiten Gehwegen. Im dritten Abschnitt sorgen die Gärtnerei Griesel und die Vorgärten für eine beliebte Begrünung des Straßenraumes.

Umgekehrt haben 38 Prozent der befragten Personen auf die Frage „Finden Sie eine Stelle der Zscheilaer Straße besonders schlecht und wenn ja, welche?“ eine Antwort gegeben. Unter den Antworten heben sich folgende Themen hervor:

Abschnitt 1 / Bereich Freie Werkschule	21 (22 %*)
Abschnitt 3 (B 101 bis Joachimstal)	15 (16 %)
Bereich Silgan / UKM	15 (16 %)
Ganze Straße, allgemeiner Zustand der Fahrbahn	13 (14 %)
Fußwege allgemein, Barrierefreiheit	12 (13 %)
* Die Prozente beziehen sich auf die gesamten Antworten (94). Unzutreffende Antworten oder Themengruppen, die weniger als 5 Antworten umfassen, wurden hier nicht aufgelistet. So ergeben sich in dieser Tabelle in Summe keine 100 %.	

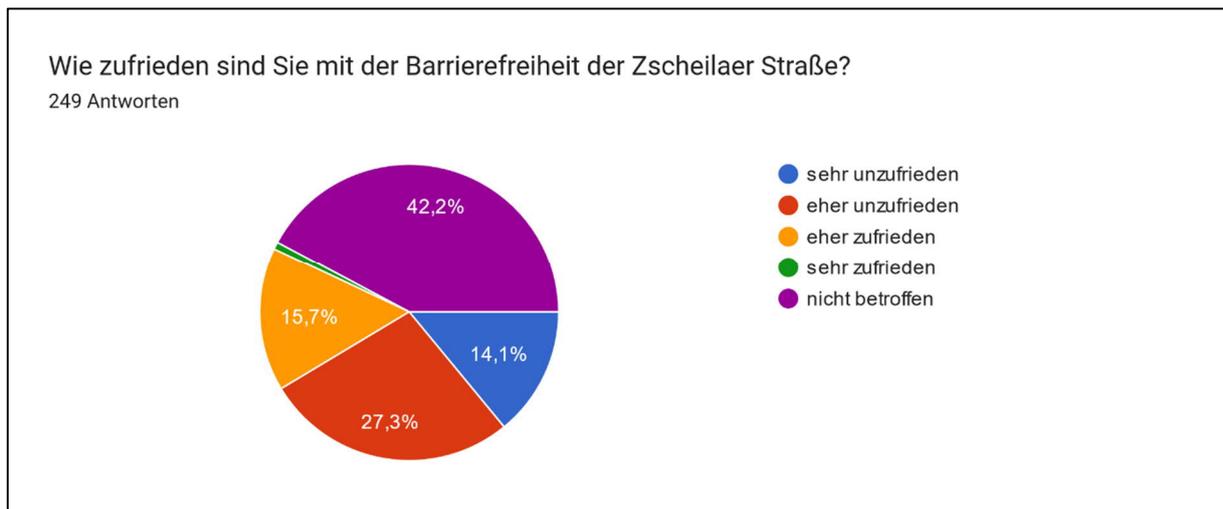
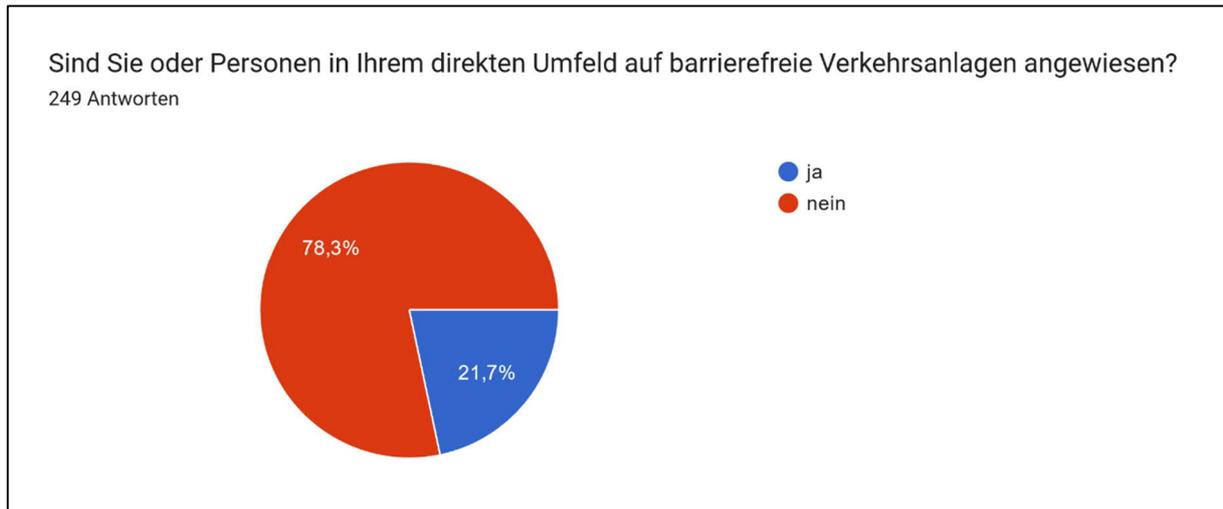
Straßenbeleuchtung

Ein Viertel der Teilnehmer findet die Straßenbeleuchtung entweder zu dunkel oder zu hell; mehrheitlich scheint jedoch die Straßenbeleuchtung unproblematisch zu sein.



Barrierefreiheit

Das Thema Barrierefreiheit hat für jede fünfte befragte Person eine direkte Relevanz. Unter den Umfrageteilnehmern, die die Barrierefreiheit bewertet haben, sind 71,6 Prozent eher bis sehr unzufrieden.



2.1.3 Resultierende Anforderungen

Allgemein finden sehr viele Teilnehmer den Fahrbahnzustand schlecht. Ebenfalls bemängeln viele Teilnehmer den Zustand der Gehwege und wünschen sich eine Verbesserung der Barrierefreiheit.

Es zeichnet sich keine Mehrheit für eine Anpassung der Verkehrsführung ab (weder für eine Änderung noch für eine komplette Aufhebung der Einbahnstraßenregelung).

Der Bereich vor der Freien Werkschule gilt für viele befragte Personen als besonders gefährlich, insbesondere werden die Problematik von Elterntaxi bzw. Bring- und Abholverkehr sowie der Mangel an sicheren Querungsanlagen für Fußgänger benannt.

Die Kreuzungen mit der Melzerstraße / Gustav-Graf-Straße sowie mit der Niederfährer Straße werden von vielen befragten Personen aufgrund von mangelhaften Sichtverhältnissen (u.a. durch parkende Fahrzeuge im Knotenpunktsbereich) als gefährlich bewertet.

Auch im Bereich der Einfahrt Silgan / UKM besteht Handlungsbedarf, sowohl aufgrund des besonders schlechten Fahrbahnzustandes als auch aufgrund der hohen Schwerverkehrsbelastung.

Viele Anlieger wünschen sich Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung: Erweiterung der Tempo-30-Zone, Geschwindigkeitsreduzierung, Beschränkungen für den motorisierten Durchfahrtsverkehr, Spielstraße

Die Vorbrücker Straße zwischen der Freien Werkschule und dem Gymnasium weist viele Defizite auf: viele Fußgänger (hauptsächlich Schüler) nutzen den markierten Gehweg nicht, auf dem markierten Gehweg parken oft Fahrzeuge, Fahrzeuge fahren oft entgegen der Einbahnstraße.

Vielen Teilnehmern kam das Thema Radweg in der Online-Befragung zu kurz. Gewünscht werden sichere Radverkehrsanlagen, insbesondere im Abschnitt Hafenstraße – Niederfährer Straße (Bereich Freie Werkschule, aktuell Einbahnstraße). An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der starken Längsneigung der Straße viele Radfahrer bergauf absteigen und ihr Fahrrad schieben.

Einige Anlieger müssen regelmäßig Verunreinigungen mit Zigarettenstummeln und Hundekot feststellen. Durch Papierkörbe mit Aschenbecher und Kotbeutelspender könnte die Sauberkeit im Gebiet verbessert werden.

2.2 Verkehrserhebung

2.2.1 Methodik

Zur Erfassung der Verkehrsmengen wurde eine Verkehrserhebung durchgeführt. Die Ergebnisse der Verkehrszählung sollen Aufschluss über die Möglichkeit der Umgestaltung des Straßenraumes liefern und bilden eine Bemessungsgrundlage für die Dimensionierung des Fahrbahnoberbaus sowie von Fußgänger- und Radverkehrsanlagen.

Folgende Fahrzeugklassen wurden berücksichtigt:

- Motorräder
- Pkw
- Lieferwagen
- Pkw mit Anhänger
- Lkw
- Lkw mit Anhänger und Sattelfahrzeuge
- Busse

Darüber hinaus wurden auch Fußgänger und Radfahrer gezählt.

Für die Erhebung wurden drei Zählkräfte eingesetzt. Vor dem Einsatz der Zählkräfte wurden eine Schulung zur Verkehrserhebung und eine Ortsbegehung durchgeführt.

Die Zählung wurde am 19., 20. und 21. März 2024 durchgeführt, von 6.00 bis 19.00 Uhr.

Gezählt wurde an drei unterschiedlichen Stellen der Zscheilaer Straße (Querschnittszählung):

- (1) in Höhe der Gabelung mit der Vorbrücker Straße
- (2) im Abschnitt zwischen der Melzerstraße bzw. Gustav-Graf-Straße und der Goethestraße bzw. Rosa-Luxemburg-Straße (B 101)
- (3) im Abschnitt zwischen der Goethestraße bzw. Rosa-Luxemburg-Straße (B 101) und der Ringstraße

Für den Abschnitt der Zscheilaer Straße zwischen der Hafenstraße und der Gabelung mit der Vorbrücker Straße kann die Verkehrsbelastung rechnerisch ermittelt werden.

Gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (FGSV, Ausgabe 2012) wurde im Sommerhalbjahr gezählt (März bis Oktober), am Donnerstag einer Normalwoche (außerhalb von Schulferien und ohne Feiertage), in 15-minütigen Zeitintervallen.

Die Zählergebnisse werden als Anlage diesem Bericht beigelegt.

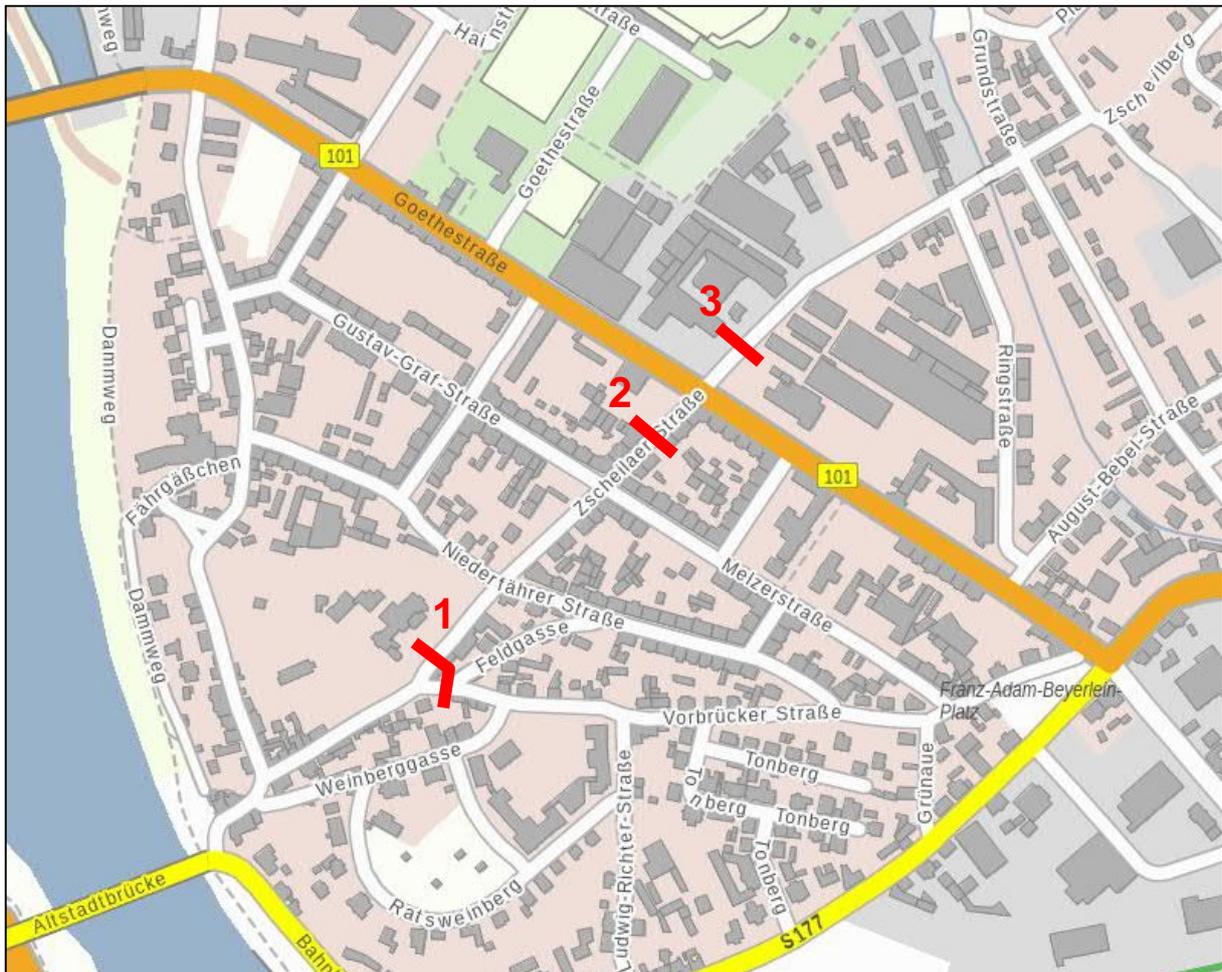


Abbildung 2: Lage der Zählstellen (Karte: Geoportal Sachsenatlas)

2.2.2 Auswertung der Ergebnisse

Die Verkehrsbelastung ist für die drei betrachteten Abschnitte sehr unterschiedlich. Im Bereich der Schulen ist die Anzahl der Pkw geringer als im zweiten Bauabschnitt, sowohl nördlich als südlich der Rosa-Luxemburg-Straße (B 101). Umgekehrt proportional ist die Anzahl der Fußgänger, die im Bereich der Schulen am höchsten ist und sich mit zunehmender Entfernung zum Stadtzentrum verringert. Relativ konstant für die unterschiedlichen Straßenabschnitte ist die Anzahl der Radfahrer. Die Schwerverkehrsbelastung (Lkw, Busse) ist im nördlichen Abschnitt der Zscheilaer Straße höher; im Bereich der Schule ist kaum Schwerverkehr vorhanden.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass für die zwei Zählstellen aus dem zweiten Bauabschnitt (südlich B 101 und nördlich B 101) die dargestellten Werte beide Verkehrsrichtungen umfassen, also die Verkehrsbelastung für den gesamten Straßenquerschnitt. Durch die Verkehrsführung als Einbahnstraßen im ersten Bauabschnitt bildet die Verkehrsbelastung mit Pkw und Lkw nur die freigegebene Verkehrsrichtung ab. Konkret bedeutet es, dass die im Abschnitt zwischen der Hafenstraße und der Vorbrücker Straße im Schnitt 1.165 Pkw in nur einer Richtung erfasst wurden, wo im Abschnitt zwischen der Melzerstraße und der Rosa-Luxemburg-Straße (B 101) im Schnitt 1.357 Pkw für beide Verkehrsrichtungen gezählt wurden.

Die höchsten Verkehrsmengen wurden an allen Zählstellen am Donnerstag gemessen. Für die Auswertung wurde jeweils der Durchschnitt der Werte aus den drei Zähltagen ermittelt.

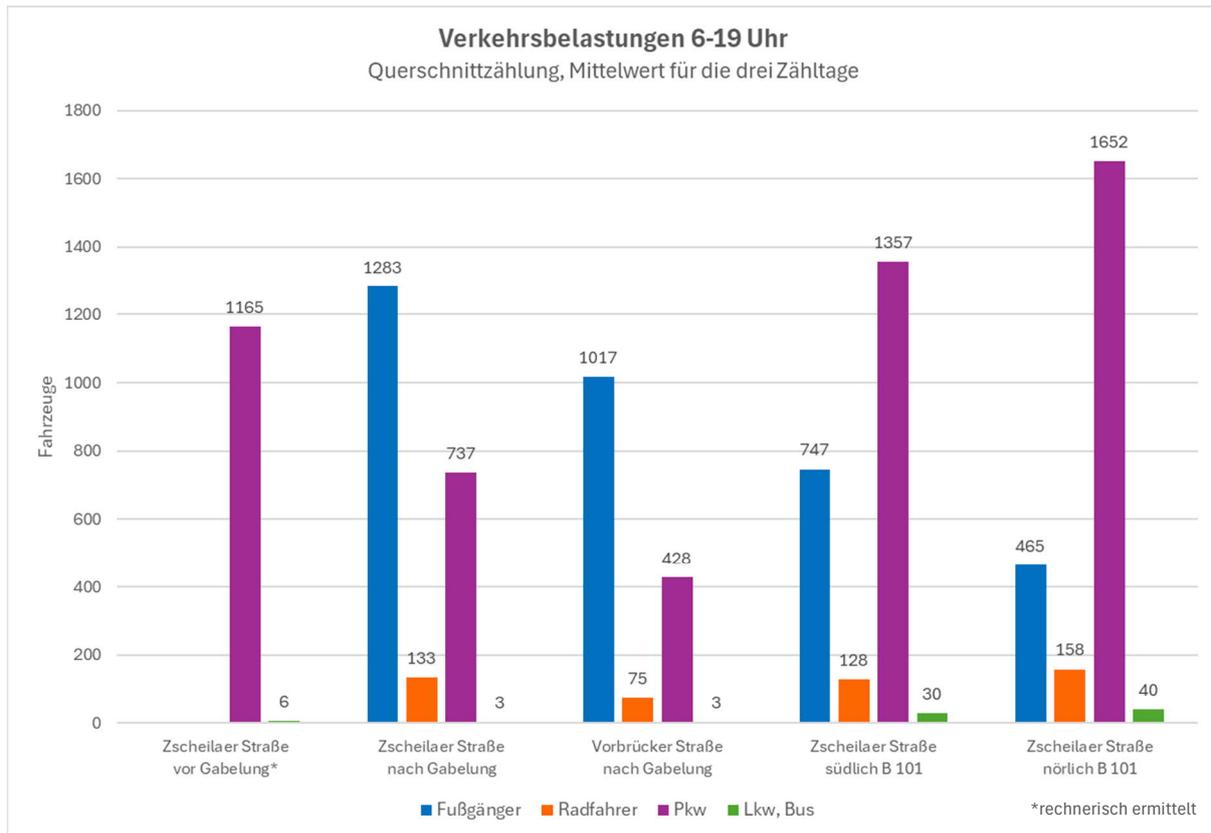


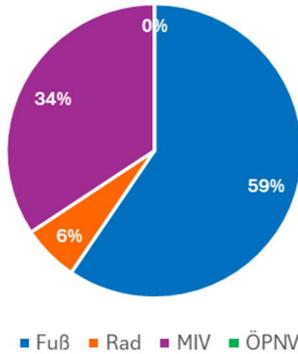
Abbildung 3: Anzahl der erfassten Fahrzeuge bzw. Verkehrsteilnehmer nach Verkehrsart im Zählzeitraum von 6 bis 19 Uhr, Durchschnittswerte für die drei Zähltage

Durch die differenzierte Erfassung nach Verkehrsmittel lässt sich der Modal Split für die jeweiligen Zählstellen bestimmen. Der so genannte „Modal Split“ bezeichnet die Verteilung der einzelnen Verkehrsmittel bzw. Verkehrsträger im gesamten Verkehrsaufkommen und gibt somit ein Abbild der Verkehrsmittelwahl.

Im ersten Bauabschnitt ist eine Mehrheit der Verkehrsteilnehmer zu Fuß unterwegs. Dies liegt hauptsächlich an den zwei Schulen als Verkehrsziel und -quelle. Schülern, die selbstständig zur Schule gehen, steht bei der Wahl des Verkehrsmittels das Auto nicht zur Verfügung. Selbst Schüler, die mit dem Pkw zur Schule gebracht werden, müssen zwangsläufig die letzten Meter bis zum Schultor laufen und wurden somit bei der Verkehrszählung als Fußgänger erfasst, zusätzlich zum Pkw, mit dem sie zur Schule gebracht wurden (bei komplexen Reisen können die Verkehrsmittel kombiniert werden).

Zusammen mit den Radfahrern erreichen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ca. zwei Drittel des Verkehrsaufkommens im Bereich der Schulen.

Modal Split Zscheilaer Straße
zwischen Vorbrücker Straße und Niederfährter Straße



Modal Split Vorbrücker Straße
zwischen Zscheilaer Straße und Feldgasse

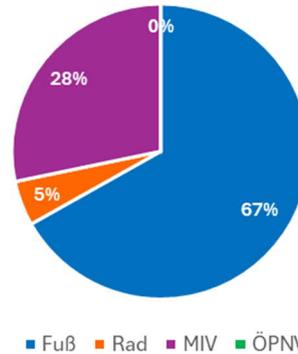
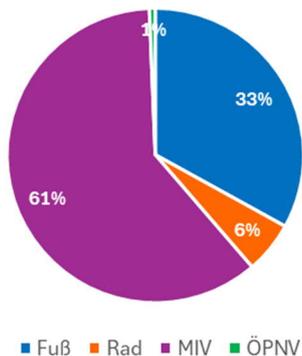


Abbildung 4: Modal Split an den südlichen Zählstellen

Im zweiten Bauabschnitt sind diese Verhältnisse umgekehrt proportional. Circa zwei Drittel der Fahrten werden mit dem privaten Pkw erledigt, die Fußgänger und Radfahrer bilden circa ein Drittel des Verkehrsaufkommens.

Unabhängig der Zählstelle liegt der Anteil des Radverkehrs konstant zwischen 5 und 7 Prozent. Der Anteil des ÖPNV ist sehr gering bis null, da nur im Abschnitt zwischen der Melzerstraße und der Rosa-Luxemburg-Straße (B 101) planmäßig Linienbusse fahren.

Modal Split Zscheilaer Straße
zwischen Melzerstraße und Rosa-Luxemburg-Straße (B 101)



Modal Split Zscheilaer Straße
zwischen Rosa-Luxemburg-Straße (B 101) und Ringstraße

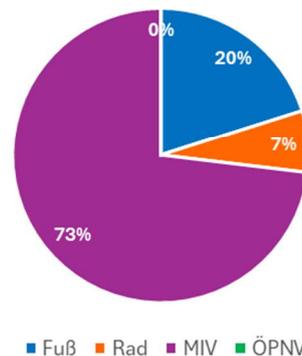


Abbildung 5: Modal Split an den nördlichen Zählstellen

Durch die Verkehrserhebung lassen sich auch die Spitzenstunden und die Tagesganglinie bestimmen.

Die morgendliche Spitzenstunde ist eindeutig und liegt im Bereich der Schulen (Vorbrücker Straße) zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr bzw. im Bereich der B 101 (Goethestraße / Rosa-Luxemburg-Straße) zwischen 7.15 Uhr und 8.15 Uhr. Sie wird stark von den vorhandenen Verkehrszielen (Schulen bzw. Betrieben) geprägt.

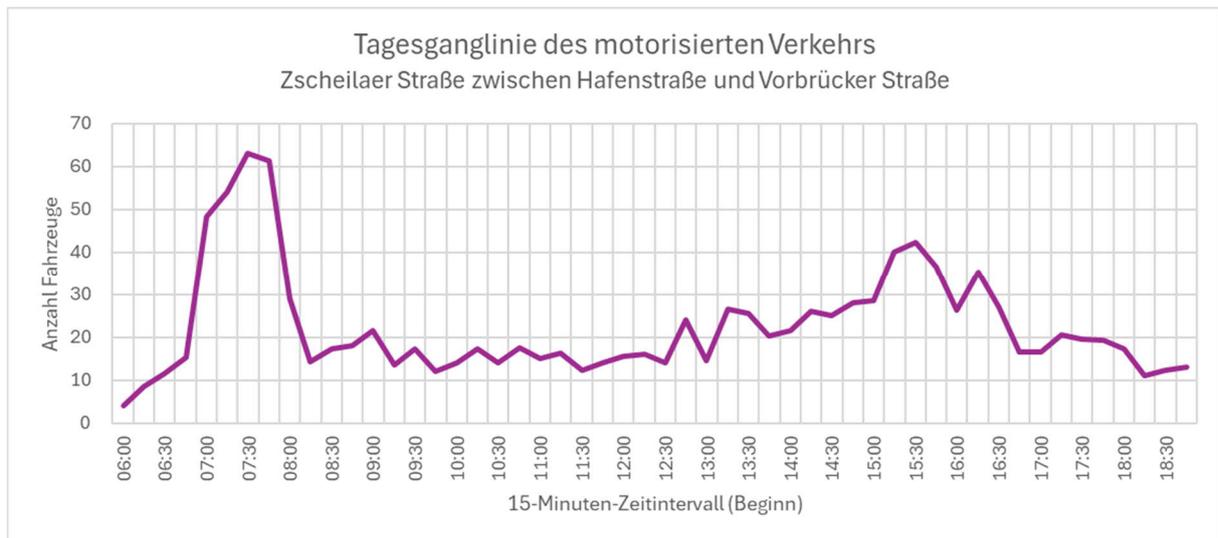


Abbildung 6: Tagesganglinie des motorisierten Verkehrs, Zscheilaer Straße zwischen Hafenstraße und Vorbrücker Straße (Durchschnittswerte für die drei Zähltag)

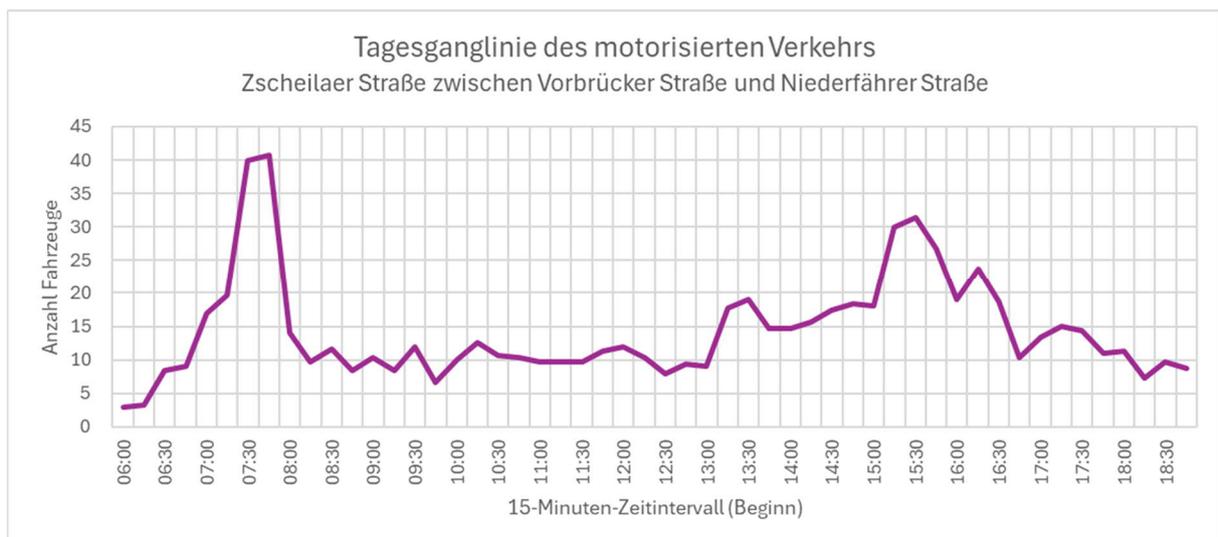


Abbildung 7: Tagesganglinie des motorisierten Verkehrs, Zscheilaer Straße zwischen Vorbrücker Straße und Niederfährer Straße (Durchschnittswerte für die drei Zähltag)

Die nachmittägliche Spitzenstunde ist weniger eindeutig und stark von den Schulen abhängig. Im Bereich der Schulen (Vorbrücker Straße) lag sie an den drei Zähltag meistens zwischen 15.00 Uhr und 16.00 Uhr oder zwischen 15.15 Uhr und 16.15 Uhr. Allgemein nimmt ab

12.30 Uhr die Verkehrsbelastung zu und kehrt gegen 17 Uhr wieder zur Grundbelastung zurück. Im Abschnitt zwischen der Melzerstraße und der B 101 (Goethestraße / Rosa-Luxemburg-Straße) ist ebenfalls die nachmittägliche Spitzenstunde wenig eindeutig und liegt zwischen 14.45 Uhr und 16.30 Uhr. Nur im Abschnitt zwischen der B 101 und der Ringstraße liegt die nachmittägliche Spitzenstunde eindeutig an allen drei Zähltagen zwischen 15.15 Uhr und 16.15 Uhr

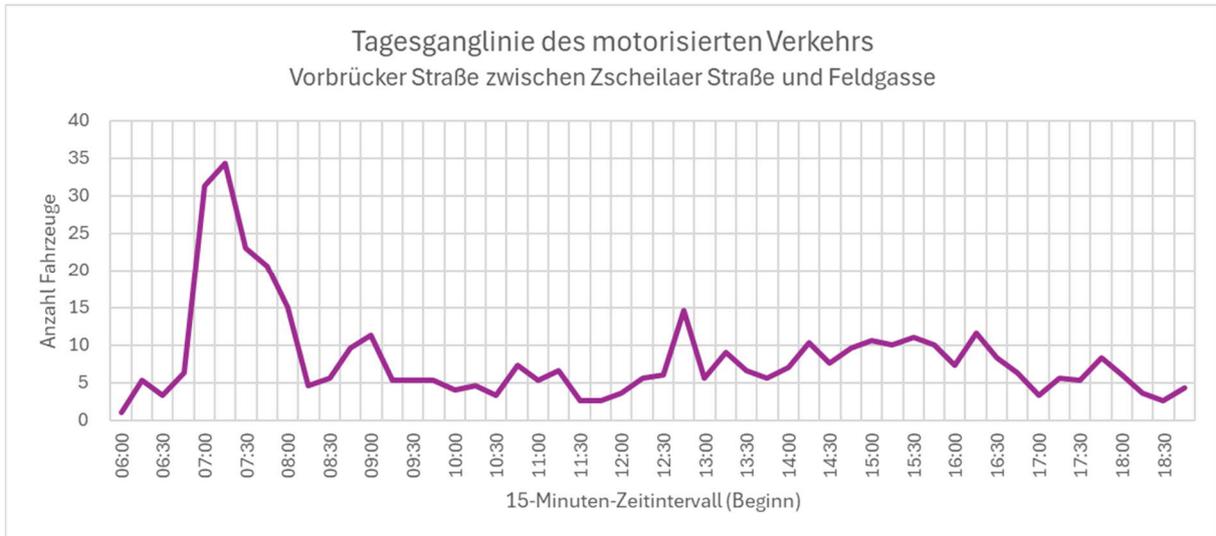


Abbildung 8: Tagesganglinie des motorisierten Verkehrs, Vorbrücker Straße zwischen Zscheilaer Straße und Feldgasse (Durchschnittswerte für die drei Zähltage)

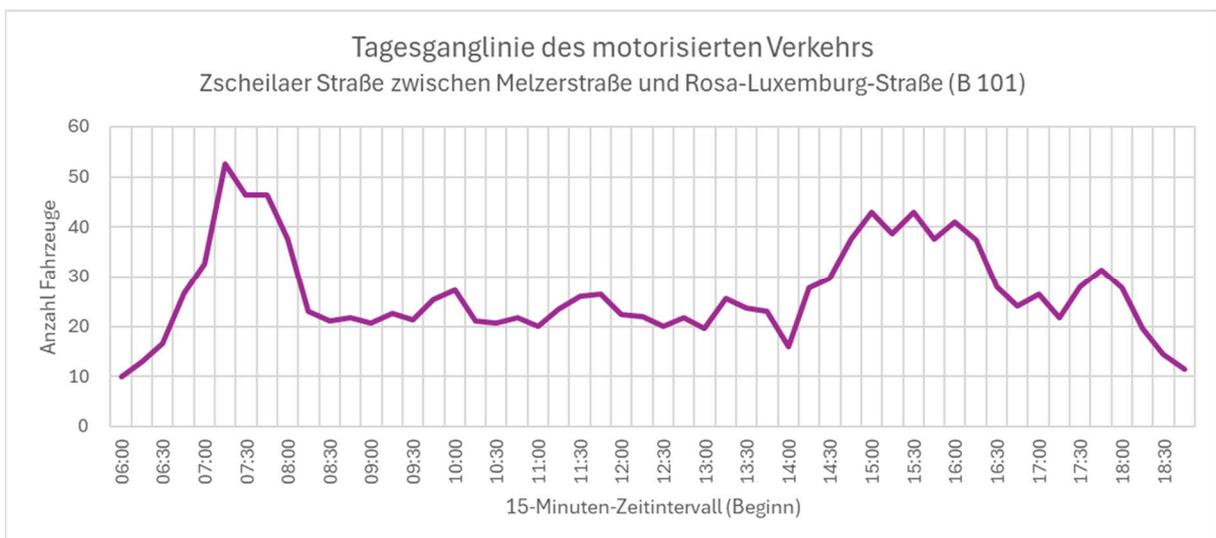


Abbildung 9: Tagesganglinie des motorisierten Verkehrs, Zscheilaer Straße zwischen Melzerstraße und Rosa-Luxemburg-Straße (Durchschnittswerte für die drei Zähltage)