



Stadt Görlitz

Gesamtverkehrskonzept Stadt Görlitz

Bericht der Stufen III und IV – Konzepte und Strategien



Stand: Juni 2011



Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Alaunstraße 9, 01099 Dresden

Telefon: 03 51 - 2 11 14-0, Fax: 03 51 - 2 11 14-11

e-mail: dresden@ivas-ingenieure.de | www.ivas-ingenieure.de

Verkehrsplanung - Verkehrstechnik - Entwurf von Verkehrsanlagen

Impressum

Titel: Gesamtverkehrskonzept Stadt Görlitz
Konzepte und Strategien

Auftraggeber: Stadt Görlitz
Hugo-Keller-Straße 14
02826 Görlitz

Auftragnehmer: IVAS Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und –systeme
Alaunstraße 9
01099 Dresden

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Frank L. Fiedler
Claudia Thielemann

Bearbeitungsstand: Juni 2011

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und –systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i. A. Dipl.-Ing. Frank Fiedler

Inhaltsverzeichnis		Seite
1.	Vorbemerkung	1
2.	Verkehrliches Leitbild Görlitz	1
2.1	Rahmenbedingungen	1
2.2	Prinzipien des Verkehrs in Görlitz	3
2.3	Anforderungen an die kommunale Verkehrsplanung	3
3.	Verkehrliche Entwicklungskonzepte	6
3.1	Grenzüberschreitende Aspekte der Verkehrsplanung	6
3.2	Entwicklungsszenarien „Görlitzer Mobilität 2020“	7
3.2.1	Methodik und Randbedingungen	7
3.2.2	Szenarientwicklung	9
3.3	Kommunales Straßenverkehrsmodell Görlitz 2020	10
3.3.1	Methodik	11
3.3.2	Datengrundlage und Verkehrstypen	12
3.3.3	Netzentwicklung und Anpassung	13
3.3.4	Kalibrierungsschritte	14
3.3.5	Netzfallberechnungen Prognose-Nullfall 2020	14
3.3.6	Definition zweier verkehrsorganisatorischer Planungsnetzfälle Alt- und Innenstadt	15
3.3.7	Ergebnisse Verkehrsmodell - Netzfall 1 mit Sperrung Postplatz für durchgehenden Kfz-Verkehr	16
3.3.8	Ergebnisse Verkehrsmodell - Netzfall 2 mit Einbahnverkehr im Bereich Klosterplatz	16
3.3.9	Bewertung der Veränderungen in der Verkehrsorganisation der Innenstadt	17
3.4	Optionen der Straßennetzentwicklung	18
3.5	Straßenverkehrsorganisation und Verkehrstechnik	20
3.6	Ruhender Kfz-Verkehr und Parkleitsystem	21
3.7	Systematisierung geschwindigkeitssenkender Maßnahmen	23
3.8	ÖPNV	24
3.8.1	Entwicklungsperspektive der Straßenbahn	24
3.8.2	Prüfung der Stichfahrt der Buslinie A zum Waggonbau	27
3.8.3	Erschließungs- und Anbindungsfragen im ÖPNV außerhalb der Straßenbahn	29
3.8.4	ÖPNV-Anbindung Berzdorfer See	30
3.8.5	Netz- und Tarifstrukturen sowie grenzüberschreitende Aspekte	31
3.9	Radverkehr	31
3.10	Fußgängerverkehr	34
4.	Realisierungskonzept und Handlungsempfehlungen	37
4.1	Handlungsfeld 1 – Grenzüberschreitende Kooperation	38
4.2	Handlungsfeld 2 – Entwicklung Straßennetz	39
4.3	Handlungsfeld 3 – Konzeptionen Ruhender Kfz-Verkehr	40
4.4	Handlungsfeld 4 – Entwicklung des ÖPNV	41
4.5	Handlungsfeld 5 – Förderung Radverkehr	41
4.6	Handlungsfeld 6 – Verbesserung Fußgängerverkehr	42
4.7	Handlungsfeld 7 – Verkehrliche Erschließung Berzdorfer See	42
4.8	Fazit	42

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Prinzipielle Bestandteile einer Verflechtungsmatrix Stadt/ Umland _____	12
Tabelle 2:	Maßnahmenempfehlungen und Bewertung für das Straßennetz Görlitz _____	19
Tabelle 3:	Eignung von Radverkehrsanlagen nach Routenfunktion _____	32

Verzeichnis der Grafiken

Grafik 1:	Methodik der Szenarienberechnung „Görlitzer Mobilität 2020“ _____	8
Grafik 2:	Verkehrstypendefinition für Verkehrserzeugung und -verteilung _____	13
Grafik 3:	Systemschema Parkring Görlitz _____	23
Grafik 4:	Stichfahrt Buslinie A – Bestand (magenta) und Lösungsansatz (blau) mit neuen Haltestellen _____	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Potenzielle Grenzübergänge in Görlitz
Abbildung 2	Konzept GÜG Schlesische Straße
Abbildung 3a	Verkehrsmengenprognose 2020 – Prognose-Nullfall
Abbildung 3b	Verkehrsmengenprognose 2020 – Netzfall 1
Abbildung 3c	Verkehrsmengenprognose 2020 – Netzfall 2
Abbildung 4	Straßennetzentwicklung
Abbildung 5a	Neukategorisierung Straßennetz nach RIN – <u>ohne</u> Realisierung der S 111a
Abbildung 5b	Neukategorisierung Straßennetz nach RIN – <u>mit</u> Realisierung der S 111a
Abbildung 6a	Konzept Ruhender Verkehr
Abbildung 6b	Konzept Beschilderung Parkring Innenstadt
Abbildung 7	Systematisierung geschwindigkeitssenkender Maßnahmen
Abbildung 8	Varianten der Straßenbahnentwicklung
Abbildung 9	ÖPNV-Erschließungsbereiche durch Bus-Regionalverkehr
Abbildung 10	Konzept Anpassung innerstädtischer ÖPNV
Abbildung 11	Konzept ÖPNV-Erschließung Berzdorfer See
Abbildung 12	Klassifiziertes Radverkehrsnetz Görlitz
Abbildung 13	Konzept Bike+Ride
Abbildung 14	Bereiche mit Defiziten für Fußgänger
Abbildung 15	Konzept Fußgängerquerung Krölstraße/ Otto-Buchwitz-Platz

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Aktualisierte Verkehrswegekategorien nach RIN für Görlitz
Anlage 2	Ausbauparameter des Radroutennetzes Görlitz nach Typen und Bauformen
Anlage 3	Methodische Empfehlung zur Kriterienprüfung für Fußgängerquerungshilfen
Anlage 4	Nomogramm zur Eignungsprüfung von Querungshilfen nach EFA 2002

Text

1. Vorbemerkung

Das vorliegende Dokument beschreibt als Teil III und IV des Gesamtverkehrskonzeptes Görlitz die Maßnahmen und Handlungsprioritäten im Verkehrsbereich bis ins Jahr 2020. Spätestens im Jahr 2015 sollte aber eine Evaluierung der Maßnahmen und planerischen Ansätze durchgeführt werden.

Die Vorschläge des Gesamtverkehrskonzeptes beruhen auf umfassenden Analysen, Expertengesprächen, Diskussionen und Berechnungen. Bestandteil der Planungsansätze sind die Handlungsfelder aus dem Bereich Stadtentwicklung und Verkehr, die nach erfolgter Abstimmung in der Analysephase sowie durch Beschluss des verkehrlichen Leitbildes durch den Stadtrat am 25.06.2009 als besonders dringend wahrgenommen wurden.

Die Ausformung entspricht in ihrem Detaillierungsgrad einer konzeptionellen Planung, da sich auf dieser Ebene Wechselwirkungen, Dringlichkeiten und gesamtstädtische Effekte umfassend darstellen lassen. Für eine Vielzahl konkreter Maßnahmen ist nach entsprechender Beschlussfassung eine vertiefte Betrachtung unerlässlich.

Die dem Dokument zu Grunde liegenden Konzepte wurden der Öffentlichkeit sowie den Trägern öffentlicher Belange in Papierform, digital per Internet sowie während der Sprechzeiten der Verwaltung ab Juni 2010 zugänglich gemacht. Die umfangreichen Stellungnahmen von Ämtern, Bürgern und Vereinen bzw. Verbänden wurden abgewogen und in die Erarbeitung integriert. Das entsprechend angepasste Konzept wurde am 27.10.2010 innerhalb der Verwaltung und am 09.11.2010 in einer öffentlichen Veranstaltung allen interessierten Bürgern, Verbänden und Institutionen vorgestellt. Auch die dort eingebrachten Anregungen wurden integriert.

Das Gesamtverkehrskonzept besteht neben den textlichen Beschreibungen aus 19 Abbildungen und 4 Anlagen.

2. Verkehrliches Leitbild Görlitz

2.1 Rahmenbedingungen

Das verkehrliche Leitbild fungiert als Basis von Maßnahmenempfehlungen und beschreibt die Ziele der kommunalen Verkehrsplanung und deren Steuerungspotenzial. Dabei sind die bestehenden Ziele und Strategien zur gesamtstädtischen Entwicklung zu berücksichtigen und die Einordnung der Verkehrsplanung in den Gesamtprozess der Stadtentwicklung umzusetzen. Das verkehrliche Leitbild für Görlitz¹ wurde am 25.06.2009 vom Stadtrat beschlossen.

¹ Verkehrliches Leitbild der Stadt Görlitz
im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Görlitz

Einem integrierten planerischen Ansatz folgend, sind bei der Erstellung des verkehrlichen Leitbildes die Belange der durch verkehrliche Wirkungen direkt Betroffenen und den Nutzern im Personen- und Güterverkehr in einem qualifizierten Abwägungsprozess zu berücksichtigen.

Als Hauptziele der Stadtentwicklung gelten die Beschlüsse zum Stadtentwicklungskonzept (SEK) von 1998, zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) von 2001, die Proklamation der Europastadt Görlitz/ Zgorzelec aus dem Jahr 1998 sowie das Bekenntnis zur Erklärung von Barcelona im Jahr 2006.

Für den Bereich Verkehr beinhaltet die Proklamation zur Europastadt den Willen zur gemeinsamen Stadtentwicklung in den Bereichen Planen und Bauen, die Schaffung grenzüberschreitender Wirtschaftsstrukturen, die Realisierung deutsch-polnischer Standortplanung für Bildung, Kultur und Wissenschaft, die Entwicklung von Umweltqualitätszielen und eine sozial ausgewogene Stadtentwicklung.

Die Ziele und Schwerpunkte der Stadtentwicklungskonzepte untersetzen dies auf Görlitzer Seite, indem hier die Entwicklung der Stadt zum prosperierenden Zentrum der Oberlausitz an der polnischen Grenze, die Profilierung als Stadt der Baukultur sowie die Schwerpunktentwicklung als mittelständiger Wirtschaftsstandort und Standort für Bildung und Kultur propagiert wird. Die Funktion als Kreissitz des neuen Landkreises Görlitz unterstützt dies.

Der Entwicklung der Innenstadt als Identifikationssymbol und Alleinstellungsmerkmal wird bei allen Bemühungen der Stadtentwicklung die höchste Priorität eingeräumt. Mit dieser Strategie kann Görlitz auch den Ansprüchen gerecht werden, die ein möglicher Welterbetitel für das Innenstadtensemble sowie die Anforderungen der Landesausstellung 2011 zur „Via Regia“ mit sich bringen können.

Im Zuge des European Energy Awards strebt die Stadt Görlitz zudem an, durch einen klimafreundlichen und emissionsarmen Verkehr, die Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie weitgehende Verkehrsvermeidung einen Beitrag zum Klimaschutz auch im Verkehrssektor zu leisten.

Unter Berücksichtigung der lokalen und regionalen Besonderheiten sowie den Aspekten Arbeit, Wirtschaft, Gesundheit, Soziales, Umwelt, Tourismus, Bildung, Versorgung und Freizeit leiten sich daraus Prinzipien für den Verkehr und dessen Ausgestaltung in Görlitz ab.

2.2 Prinzipien des Verkehrs in Görlitz

Zweckbindung: Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern ein dienendes und unterstützendes Element aller städtischen Funktionen. Die Mobilität für alle Einwohnerschichten, Besucher und Wirtschaft muss gewährleistet werden.

Verträglichkeit: Die störenden und insbesondere die gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Verkehrs müssen durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung aber auch der Bündelung, Verlagerung und effizienten, umweltschonenden Abwicklung minimiert werden, damit die wesentlichen städtischen Qualitätsmerkmale und die Ziele der Stadtentwicklung und Stadtsanierung erreicht bzw. erhalten werden können. Besondere Aufmerksamkeit muss dabei der Innenstadt und deren Einzigartigkeit, Erlebbarkeit und unterschiedlicher Funktionalität zukommen.

Gleichberechtigung: Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollen für die Gesamtentwicklung der Stadt nutzbar sein. Zu berücksichtigen sind stets die Verträglichkeiten im sozialen, wirtschaftlichen sowie ökologischen Bereich. Eine Abwägung gegenüber den Notwendigkeiten für Wirtschafts-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr ist geboten und muss insbesondere die touristischen Potenziale, die ökonomischen Perspektiven sowie die Innenstadtentwicklungen einbeziehen.

Wirtschaftlichkeit: Im Vordergrund sollte bei allen Verkehrsmaßnahmen die gesamtstädtische Nutzen-Kosten-Relation stehen. Kostenwirkungen sind im räumlichen Kontext, aber auch vor dem Hintergrund langfristiger Finanzierbarkeit zu betrachten. Sie müssen dabei gegenüber gesamtstädtischen Zielstellungen, externen Anforderungen und auch ökologischen Aspekten bewertet werden. Ein wesentlicher Beitrag zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sind kurze Wege, die durch eine integrierte Standortpolitik für die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung und die Nutzung vorhandener Infrastrukturen und ÖPNV-Angebote verkehrsvermeidend wirken können.

Sicherheit: Der Schutz und die Unterstützung nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer sowie Älterer, Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Jugendlicher – ist Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen.

2.3 Anforderungen an die kommunale Verkehrsplanung

Aus den Prinzipien ergeben sich Anforderungen an die Stadt- und Verkehrsplanung. Diese soll vorausschauend agieren und sich dabei auf das erforderliche und notwendige Maß verkehrlicher Entwicklungen konzentrieren, um ein effizientes und zeitgemäßes Verkehrsnetz vorzuhalten, das die örtlichen Funktionen stärkt und den regionalen und überregionalen Austausch langfristig ermöglicht.

Folgende Anforderungen sollen die Entwicklungsprioritäten des Verkehrs abbilden:

1. Erhöhung der Lebensqualität in Görlitz zur langfristigen Stabilisierung der Einwohnerentwicklung unter Beachtung der besonderen Bedürfnisse der demografischen Entwicklung
2. Optimierung der Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung von Görlitz zum regionalen Zentrum unter Nutzung des Verkehrs zur Stärkung der Stadt als Wohnstandort, Wirtschaftszentrum und Tourismusziel
3. Sicherung bzw. Ausbau der regionalen und überregionalen Anbindungen im individuellen und öffentlichen Verkehr (Kfz, Rad, ÖPNV) als wirtschaftliche Basis der Entwicklung, insbesondere für die Industrie-, Gewerbe- und Tourismusstandorte
4. Integration aller Akteure – Nachbarstädte und -gemeinden, insbesondere Zgorzelec, Kreise, Verkehrsunternehmen, Straßenbauverwaltungen, Tourismus- und Wirtschaftsverbände – in die Umsetzung der kommunalen Gesamtverkehrsplanung
5. Perspektivische Ausweitung der konzeptionellen Verkehrsplanung auf die Stadt Zgorzelec in Form intensiver grenzüberschreitender Zusammenarbeit als Europastadt und Umorientierung auf die vollständige Vernetzung des Verkehrssystems
6. Gesamtstädtische Minderung negativer verkehrlicher Wirkungen durch Erhalt und Schaffung kompakter Stadtstrukturen und Zentren der Nahversorgung in den Stadtteilen mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung und kurzer Wege bei den Alltagsaktivitäten
7. Weitgehende Orientierung der Flächennutzung und Bauleitplanung an vorhandenen Infrastrukturkorridoren und insbesondere an den bestehenden Straßenbahntrassen, um effektive ÖPNV-Erschließungsstrukturen zu erhalten und die Straßenbahnnutzung zu intensivieren
8. Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum durch die Förderung nicht-motorisierten Verkehrs sowie des ÖPNV bezüglich der Arbeitswege und der Erreichbarkeit der Gewerbestandorte, aber auch durch effektive Güterverkehrsführung in der Stadt
9. Anpassung von Straßeninfrastruktur und Knotenpunkten sowie deren Ausstattung an den langfristigen Bedarf unter Beachtung des Aspekts der kommunalen Unterhaltskosten, der Leistungsfähigkeit sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit
10. Nutzung der geplanten Entlastungswirkungen der Stadtanbindung Rauschwalde sowie des Neubaus der S111a (Südwestumfahrung) für die Aufwertung und den Umbau innerstädtischer Infrastruktur und eine Verkehrsverlagerung auf weniger sensible Stadtbereiche
11. Gestalterische Aufwertung und verkehrsorganisatorische Anpassungen an Hauptverkehrsstraßen, um zukünftig auch an Stadtstraßen mit höheren Verkehrsmengen gute Wohnqualitäten zu ermöglichen und so den Verfall der Bausubstanz zurück zu drängen
12. Verbesserung der generellen Verträglichkeit von Verkehrsbelastungen und der Erlebbarkeit bzw. Wohnqualität der Innenstadt durch geeignete Maßnahmen, um die Erfolge des Stadtbbaus (Zuzug) und der Wirtschaftsförderung (Belebung von Gastronomie, Handel und Dienstleistungen) langfristig zu erhalten und gleichzeitig eine gute Erreichbarkeit zu sichern

13. Effektive Nutzung der wachsenden wirtschaftlichen Potenziale aus dem Tourismus, wie z. B. der Landesausstellung 2011, durch die maßgebliche Rückgewinnung verkehrlich überformter Bereiche der Innenstadt für Verweilfunktionen, indem ruhender und fließender Kfz-Verkehr verlagert werden – insbesondere im Bereich Obermarkt, Klosterplatz und Demianiplatz
14. Systematisierung der Straßennetzhierarchie und Straßenkategorie zur Vereinfachung verkehrsorganisatorischer Regelungen und dem Schutz von Wohnbereichen und besonders der Innenstadt vor unverträglicher Verkehrsbelastung
15. Attraktivierung des Fußwege- und Radroutennetzes und dessen zeitgemäße Gestaltung und Beschilderung in der Innenstadt, in den Ortskernen sowie auf wichtigen Verbindungen zu Bildungseinrichtungen, ÖPNV-Zustiegspunkten, Freizeitzielen und weiteren Zielen mit hoher Attraktivität im nicht-motorisierten Verkehr
16. Anpassung des kommunalen ÖPNV-Systems an die zukünftigen Herausforderungen von Gebiets- und Kostenstrukturen, Demografie, Barrierefreiheit und der Stadtentwicklung durch einfache Nutzbarkeit, verbesserte Information, die regionale Einbindung, grenzüberschreitende Ausrichtung, weitgehende Barrierefreiheit und effiziente Verknüpfung
17. Förderung multimodaler Mobilität durch Ausbau von ÖPNV-Verknüpfungsstellen sowie deren Stärkung durch zusätzliche Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen, gute Straßen- und Wegeanbindungen, barrierefreie Zugänge sowie zeitgemäße Informationssysteme – insbesondere am Görlitzer Bahnhof sowie am Bahnhof Hagenwerder als Zugang zum Berzdorfer See
18. Erarbeitung einer langfristigen Strategie für den Erhalt und die Nutzungsintensivierung der Görlitzer Straßenbahn unter Beachtung von Wirtschaftlichkeit und Stadtentwicklung sowie den Auswirkungen auf Stadtqualität, Zentralität sowie Lärm- und Klimaschutz
19. Anpassung des Parkraumb Angebotes zur Aufwertung historisch sensibler Bereiche, der Absicherung des weiteren Zuzugs von Einwohnern in die Innenstadt und zur Behebung von Defiziten bei der Verkehrssicherheit und Straßenraumqualität unter Abwägung relevanter lokaler Interessen und besonders den Belangen der Anwohner und Gewerbetreibenden
20. Erhalt des effektiven Prinzips der Parkraumbewirtschaftung für Besucher der Innenstadt und weitere Minimierung des Parksuchverkehrs durch entsprechende Verkehrsführungen bei gleichzeitig besserer Ausnutzung der Parkhäuser und der teilweisen Verlagerung von Besucherparken auf neu zu schaffende Parkierungsstandorte am Rande der Innenstadt
21. Beachtung der Belange der peripher gelegenen Ortsteile hinsichtlich einer angemessenen verkehrlichen Anbindung an die Innenstadt mit dem ÖPNV, MIV und Radverkehr
22. Regelmäßiges Monitoring der Verkehrsmengen im Straßennetz, an Konfliktstellen der Verkehrsbelastung, im ÖPNV und an Konzentrationspunkten des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie Fortführung der Zeitreihen aus der Haushaltbefragung als wichtiges Beurteilungsinstrument zur gesamtstädtischen Mobilität

Aufbauend auf den Analyseergebnissen werden die Anforderungen an die Verkehrsplanung in der Maßnahmen- und Umsetzungsplanung im Teil 2 des Gesamtverkehrskonzeptes aufgegriffen.

3. Verkehrliche Entwicklungskonzepte

3.1 Grenzüberschreitende Aspekte der Verkehrsplanung

Chancen und Entwicklungspotenziale für Görlitz erwachsen nicht nur aus der eigenen städtischen Entwicklung sondern zunehmend aus der Region und insbesondere aus einer immer stärker werdenden wirtschaftlichen Verknüpfung mit Zgorzelec und dessen Region. Obwohl in der Zusammenarbeit noch eine Vielzahl an Problemen hinsichtlich der Intensität der Vernetzung sowie planerischer und institutioneller Zuständigkeiten bestehen, ergeben sich insbesondere aus dem Wegfall der Grenzkontrollen und der bevorstehenden Öffnung der Arbeitsmärkte (Arbeitnehmerfreizügigkeit) neben verschiedenen Risiken auch deutliche Chancen für eine Stabilisierung und Entwicklung der Europastadt Görlitz-Zgorzelec als Ausbildungs-, Wirtschafts- und Wohnstandort. Zu diesem Zweck sind aber entsprechende Infrastrukturen und Verkehrsangebote notwendig.

Abbildung 1 zeigt im Sinne positiver grenzüberschreitender Entwicklungen mögliche neue Standorte für Grenzübergänge (GÜG) auf, die die Vernetzung zwischen Deutschland und Polen verbessern. Hervorgehoben sind die bestehenden Übergänge und besonders wichtige potenzielle Standorte aus verkehrsplanerischer Sicht.

Vor allem für den **touristischen Verkehr** von Fußgängern und Radfahrern werden zusätzlich zu den bestehenden Übergängen der **Neißesteg in Ludwigsdorf** sowie der **Bereich Seidenberger Straße** in Weinhübel favorisiert und für eine vertiefte Untersuchung empfohlen. Unter anderem auch deshalb, um die Abstände zwischen den bestehenden GÜG für Radfahrer und Fußgänger (derzeit nur Altstadtbrücke und Stadtbrücke sowie Hagenwerder) zu harmonisieren. Für den Neißesteg besteht bereits eine Willensbekundung des Stadtrates. Der Bereich Neißewiese in Weinhübel scheidet aus Gründen des Trinkwasser- und Naturschutzes für eine Durchwegung aus.

Im Sinne einer effektiveren **wirtschaftlichen Verknüpfung** zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Förderung industrieller und gewerblicher Ansiedlung ist es für den lokalen Wirtschaftsverkehr sinnvoll, außerhalb des für Lkw gesperrten Bereiches Stadtbrücke und ergänzend zur Autobahn einen **GÜG in Verlängerung der Schlesischen Straße** einzurichten und diesen mit dem Straßennetz in Görlitz und Zgorzelec sowie mit der A4 auf polnischem Gebiet zu verknüpfen. Dieser Grenzübergang sollte für alle (motorisierte sowie nicht motorisierte) Verkehrsteilnehmer nutzbar sein. Damit verringert sich der erforderliche Weg zur Verknüpfung der Gewerbestandorte in Görlitz und Zgorzelec deutlich (bisher wird immer eine Fahrt über die Autobahn nötig, was teilweise mehr als der doppelten Entfernung als über einen GÜG Schlesische Straße entspricht).

Der Standort im Norden der Stadt ist auch deshalb besonders geeignet, da sowohl in Görlitz als auch in Zgorzelec maßgebliche gewerbliche Ziele nördlich der Zentren liegen. Durch die gleichzeitige Nutzung durch Pkws ist auch eine Entlastung des GÜG Stadtbrücke und der umgebenden zentralen Innen- und Altstadtbereiche zu erwarten.

Gleichzeitig ist auf dieser Relation kaum von Durchgangsverkehr auszugehen, da der Fernverkehr weiter über die Autobahn abgewickelt wird. Mit einer solchen Verbindung wird zudem der Autobahnzugang von Gewerbebereichen im Nordosten der Stadt deutlich verbessert, ohne dass eine zusätzliche Anschlussstelle erforderlich wird. Eine solche wäre allein durch die geringen Abstände der bestehenden Auffahrten nach der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) regulär nicht genehmigungsfähig².

Auch unter Berücksichtigung wachsender wirtschaftlicher Verknüpfung, einem Anstieg bei den Arbeitspendlern und den Arbeitsplätzen, ist von einer Größenordnung von 5 000 Kfz/ Tag an einem eventuellen GÜG Schlesische Straße auszugehen. Dieser Wert liegt unter der heutigen Belastung des GÜG Stadtbrücke (6 200 Kfz/ 24 h). Eine Darstellung des Konzeptes für einen GÜG Schlesische Straße befindet sich in **Abbildung 2**.

Der Bereich Nikolaigraben/ ul. Lubanska ist auf Grund seiner Altstadtnähe strukturell für die Aufnahme zusätzlicher Verkehre (insbesondere Lkw) nicht geeignet und sollte deshalb in grenzüberschreitenden Betrachtungen zurückgestellt werden. Ebenfalls zurückgestellt werden der Übergang für Fuß/ Radverkehr am Schützenweg sowie ein optionaler GÜG Emmerichstraße, da in beiden Bereichen nahe liegende Alternativen vorhanden sind.

Auf grenzüberschreitende Fragen des ÖPNV wird in einem separaten Kapitel ab Seite 31 eingegangen.

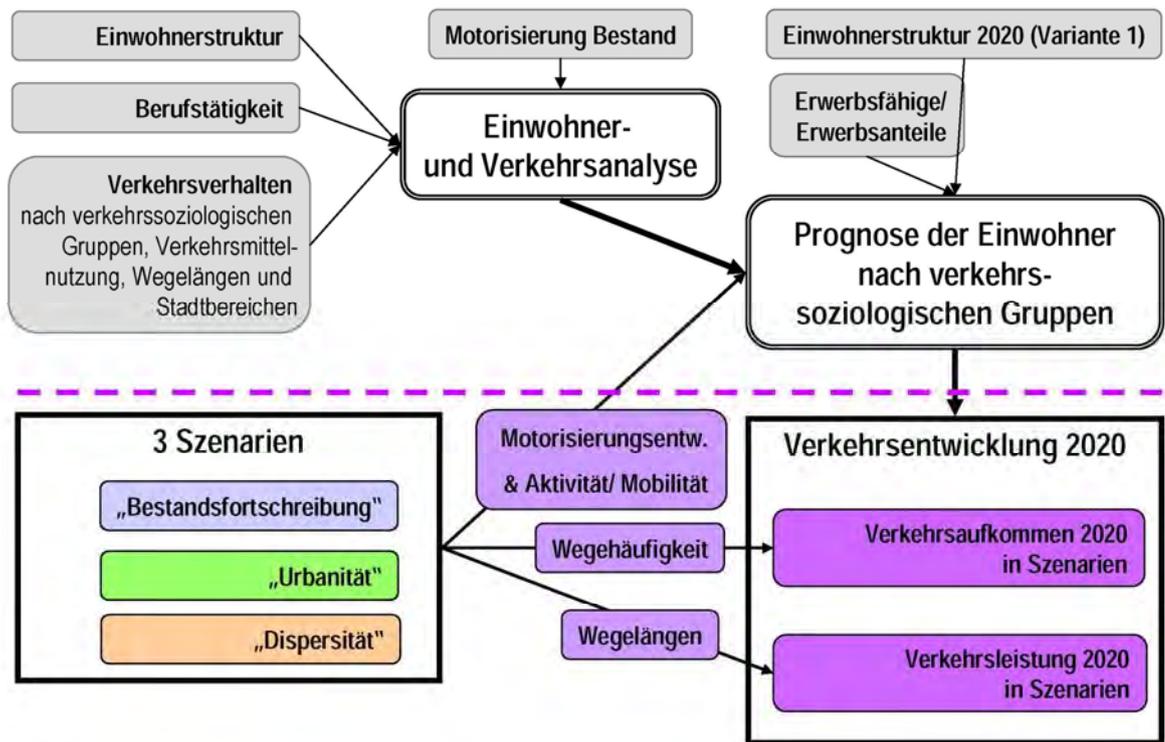
3.2 Entwicklungsszenarien „Görlitzer Mobilität 2020“

3.2.1 Methodik und Randbedingungen

Ausgehend von den Erkenntnissen aus der Haushaltbefragung 2006 sowie unter Nutzung aktueller Trends von Einwohnerprognosen und Motorisierung ist es zur Erstellung des Verkehrsmodells Görlitz 2020 im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes erforderlich, Szenarien der Mobilitätsentwicklung zu beschreiben. Insbesondere ist es das Ziel, mit der Definition von Maximal- und Minimalszenarien darzustellen, welche verkehrlichen Effekte und Belastungen auf Görlitz zukommen, wenn bestimmte Planungsprinzipien und Handlungsoptionen genutzt oder nicht genutzt werden. Die Aussagen sollen verkehrsträgerkonkret das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung der Einwohner im Personenverkehr darstellen.

² Die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen der FGSV, Ausgabe 2008, schreibt in Tab. 10 für Fernautobahnen der Entwurfsklasse EKA 1 einen Mindestanstand zwischen Anschlussstellen von 8 km vor. Für überregionale Autobahnen der niedrigeren Entwurfsklasse 2 sind mindestens 5 km erforderlich, was in etwa der jetzigen Entfernung zwischen den bestehenden AS Görlitz und Zgorzelec entspricht.

Die Erarbeitung der Szenarien beruht auf der folgend dargestellten *Grafik 1*:



Grafik 1: Methodik der Szenarienberechnung „Görlitzer Mobilität 2020“

Entscheidend für die Verkehrsentwicklung ist die Seite der verkehrlich aktiven Personengruppen. Eingangsfaktoren zur Bildung von sieben verkehrssoziologischen Personengruppen sind:

- Prognose der Altersstruktur
- Prognose der Erwerbstätigkeit
- Pkw-Verfügbarkeit/ Nutzung in Abhängigkeit von der Altersstruktur

Die Verschränkung dieser Merkmale über die Einwohnerschaft der Stadt führt zu folgenden verkehrssoziologischen Personengruppen, für die eine statistisch gesicherte Verhaltenshomogenität unterstellt wird:

- Alle unter-18-Jährigen OHNE eigenen Pkw
- Erwerbstätige zwischen 18 und 65 Jahren MIT eigener Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt
- Erwerbstätige zwischen 18 und 65 Jahren OHNE eigene Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt
- Nicht-Erwerbstätige zwischen 18 und 65 Jahren MIT eigener Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt
- Nicht-Erwerbstätige zwischen 18 und 65 Jahren OHNE eigene Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt
- Personen über 65 Jahren MIT Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt
- Personen über 65 Jahren OHNE Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt

Als weitere Grundlagen für die Ermittlung von Verkehrsleistung und Fahrtenaufkommen wurden folgende Parameter genutzt:

- die altersgeschichtete Einwohnerprognose 2020 (Variante 1 der Stadt Görlitz mit 54 520 Einwohnern),
- ein optimistisches Erwerbstätigkeitsszenario (Konstanz der Arbeitsplätze in der Stadt, leichter Anstieg der Beschäftigtenquote, leichter Rückgang der Arbeitslosigkeit) sowie
- die Motorisierungsberechnung nach Altersklassen (Pkw/ Altersgruppe), die sich methodisch am Forschungsprojekt „Verkehr in schrumpfenden Städten“ orientiert³ und Kohorteneffekte sowie verschiedene Szenarien mit einbezieht.

In Kombination der Ergebnisse der Haushaltbefragung und der beschriebenen Parameter konnten für die verkehrssoziologischen Personengruppen Analysen und Prognosen zu Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung abgeleitet werden.

3.2.2 Szenarienentwicklung

Neben der Analyse 2006/ 2008 wurden dafür drei Szenarien berechnet:

- Szenario Bestandsfortschreibung
- Szenario Urbanität
- Szenario Dispersität

Entsprechend der Methodik in *Grafik 1* auf Seite 8 werden die Entwicklungen der verkehrssoziologischen Personengruppen mit Annahmen zu einem bestimmten Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelnutzung) und zu bestimmten Stadtstrukturen (ÖPNV-Angebot, Wegelängen, Versorgungsstrukturen etc.) nach den Szenarien überlagert. Dafür werden individuelle Faktoren erarbeitet, die modale Verlagerungen des Verkehrsaufkommens zwischen den Verkehrsträgern beschreiben und simultan Änderungen bei der Verkehrsleistung in Abhängigkeit von erforderlichen Wegweiten und unterstellten strukturellen Veränderungen beschreiben. Zusammengefasst lassen sich die Szenarien wie folgt beschreiben:

Szenario Bestandsfortschreibung 2020

Menge und Zusammensetzung der Bevölkerung ändern sich entsprechend den Prognosen. Allerdings verhalten sich diese Bewohner so, wie es die Analysen im Jahr 2006 auswiesen. Es ändern sich damit weder die Gewohnheiten bei der Häufigkeit der Autonutzung noch die Länge der zurückgelegten Wege. Gleiches gilt auch für alle anderen Verkehrsmittel.

³ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:
Abschlussbericht zu FoPS 73.0320/2004 "Verkehr in schrumpfenden Städten"
Dresden November 2006

Szenario Urbanität

Die Görlitzer sind insgesamt mobiler. Ein leicht wachsender Anteil Älterer nutzt den Pkw bis ins hohe Alter, aber auch die Jugend verfügt verstärkt über einen Pkw. Eine integriert agierende Stadtplanung ermöglicht es durch die Bewahrung dichter Stadtstrukturen dennoch, verstärkt die Nutzung des Fahrrades zu fördern. Weiterhin sichern effektive Stadtstrukturen mit zentralen Konzentrationen auch einen effizienten ÖPNV mit der Straßenbahn und die fußläufigen Erreichbarkeiten vieler Ziele. Das private Kfz ist eine wichtige Mobilitätsoption, die aber nicht zwangsläufig zu mehr Kfz-Verkehr pro Person führen muss, da gute Alternativen bestehen. Die täglich zurückgelegten Wege werden durch die strukturellen Konzentrationsprozesse in der Stadt auf Grund des demografischen Wandels zwar für alle Verkehrsteilnehmer weiter, aber durch die weiterhin kompakten Stadtstrukturen nur in sehr geringem Maß.

Szenario Dispersität

Auch in diesem Szenario werden die Görlitzer insgesamt mobiler. Fast alle Einwohner nutzen den Pkw bis ins hohe Alter, aber auch die Jugend verfügt zu stark wachsenden Anteilen über einen Pkw. Die Stadtplanung ermöglicht es zwar, verstärkt das Fahrrad zu nutzen, aber damit werden vor allem Wege ersetzt, die zuvor zu Fuß möglich waren. Durch unstrukturierte und sektorale Planungen sowie verstärkte suburbane Entwicklungen sind effektive ÖPNV-Strukturen aber kaum mehr haltbar und die Straßenbahn befördert damit immer weniger Fahrgäste. Das Auto ist die wichtigste Mobilitätsoption. Durch eine weiter verbesserte Durchlassfähigkeit im Straßennetz und den Abbau von Restriktionen in Wohngebieten entsteht mehr Kfz-Verkehr, der wiederum das Wohnen in kompakten Stadtstrukturen unattraktiver macht und damit Verkehr neu induziert. Die Wege werden vor allem durch disperse Stadtstrukturen und suburbane Entwicklungen für alle Verkehrsteilnehmer deutlich weiter.

Die einzelnen Kennwerte der Szenarien sind im Bericht zu den Stufen I und II des Gesamtverkehrskonzeptes dokumentiert (Kapitel 6 ab Seite 78). **Als Szenario für die Berechnungen im kommunalen Straßenverkehrsmodell wurde nach entsprechenden fachlichen Abstimmungen das Szenario Urbanität gewählt, da es dem Leitbild sowie den bestehenden Prämissen der Stadtentwicklung am ehesten entsprechen kann.**

3.3 Kommunales Straßenverkehrsmodell Görlitz 2020

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes wurde ein Straßenverkehrsmodell erarbeitet, das dazu dienen soll, entsprechende Maßnahmen zu bewerten und verkehrliche Entwicklungen für den Horizont 2020 zu beschreiben. Dieses Modell wurde allerdings auftragsgemäß in einem ersten Schritt nur für das Stadtgebiet von Görlitz entwickelt. Grenzüberschreitende Effekte und Verflechtungen können damit nicht betrachtet werden. Dazu ist eine Modellerweiterung nötig und möglich.

3.3.1 Methodik

Die Modellrechnungen (Verkehrserzeugung, -aufteilung und -verteilung) bis zum Jahr 2020 sind Näherungen der Realität und basieren auf mathematischen Erzeugungs- und Verteilungsansätzen und verhaltensspezifischen Daten, die aus Erhebungen (insbesondere Haushaltbefragung 2006 und Verkehrszählung und -befragung 2008 durch IVAS Dresden) gewonnen wurden. Basis der Berechnungen sind vor allem folgende Grundlagen:

- detaillierte Einwohner- und Strukturdaten der Stadt Görlitz 2008 (Quelle: Stadtverwaltung Görlitz, Statistikstelle),
- geschichtete Einwohnerprognosen 2020 für Görlitz (Quelle wie oben),
- Einwohnerentwicklung der Region (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen, 4. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung, Variante 1),
- das bestehende regionale und kommunale Straßennetz (Quelle: Landesinstitut für Straßenwesen Rochlitz sowie eigene Aufnahmen) und differenzierte Eckwerte des Verkehrsmodells des Freistaates Sachsen (Bedarfsplanfall) mit dem Prognosehorizont 2020,
- Planungsmaßnahmen im klassifizierten Straßennetz Sachsens,
- Details zur Verkehrsorganisation in Görlitz,
- die Haushaltbefragung zum Verkehrsverhalten 2006 (durchgeführt von IVAS),
- die Verkehrsbefragung an ausgewählten Kordonpunkten 2008 und
- Pendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit (Stand 2008).

Ziel ist die Berechnung der Verkehrsströme in Görlitz für den motorisierten Individualverkehr (MIV), die sämtliche die Stadt berührende oder durchquerende Ströme im Prognosehorizont 2020 erfasst. Andere Verkehrsträger wurden in dieser Stufe nicht berücksichtigt.

Für den Analysehorizont 2008 werden vergleichende Grundwerte der Verkehrserzeugung ermittelt. Für den Prognosehorizont werden die Berechnungen mit hoher Detaillierung fortgeführt und anhand von Eckwerten der Landesprognose Sachsen sowie durch Plausibilitätsvergleiche mit den Analysen 2008 bewertet.

Das Straßennetzmodell für Görlitz wurde vollständig neu aufgebaut und mit Eckdaten aus dem Landesmodell Sachsen im Außenbereich ergänzt.

Es entsteht damit ein singuläres Modell der Verkehrserzeugung und Verteilung, das aktuelle Entwicklungen aufgreift, an die zu erwartenden Rahmenbedingungen der Stadt anpasst und auf den Horizont 2020 projiziert. Eine Berechnung der Verkehrsverflechtungen Görlitz – Zgorzelec und eine Ausweitung des Verkehrsmodells nach Polen ist technisch möglich und durch die Daten aus der Haushaltbefragung 2006 abgesichert, war aber nicht Gegenstand der Betrachtungen.

3.3.2 Datengrundlage und Verkehrstypen

Um die Entwicklungen in Görlitz abschätzen und entsprechende Maßnahmen im Straßennetz bewerten zu können, muss insbesondere beim Einwohnerverkehr eine starke Verfeinerung der vorhandenen Struktur- und Verhaltensdaten erfolgen. Der Gesamtprozess, wie er in den folgenden Kapiteln beschrieben wird, gliedert sich dabei in die Prozessstufen der

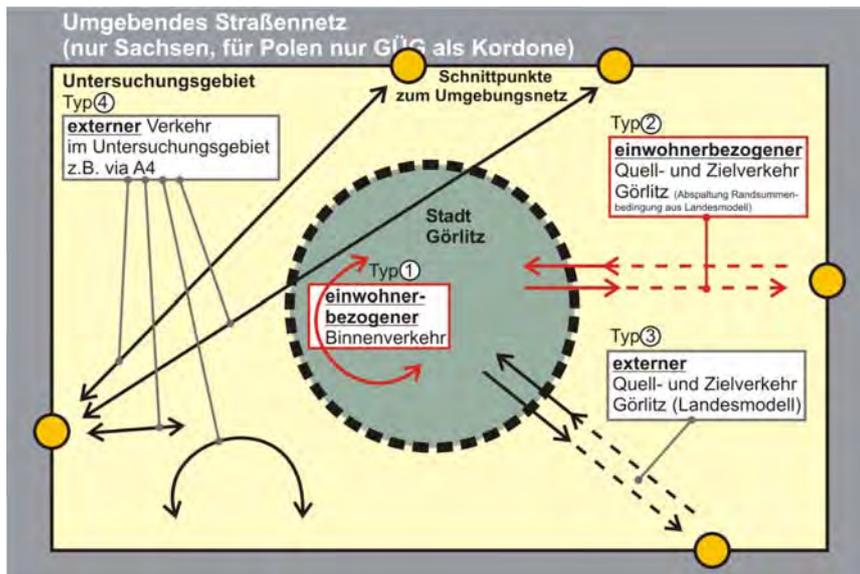
- **Verkehrserzeugung** für den einwohnerbezogenen Verkehr, unterteilt in 13 Quelle-Ziel-Gruppen (Erzeugung des Einwohnerverkehrs in der Stadt (Binnenverkehr) und zu außen liegenden Zielen (Quell- und Zielverkehr) auf Basis von Szenarienberechnungen des Verkehrsverhaltens (Szenario Urbanität) – Aufteilung auf die Verkehrsträger und Übernahme des Kfz-Anteils für die weiteren Berechnungen
- **Anpassung des externen Quell- und Zielverkehrs mit Kfz** aus dem Umland nach Görlitz und des **externen Verkehrs** (z. T. Durchgangsverkehr) durch faktorielle Fortschreibung der Erhebungsergebnisse der Verkehrsbefragung 2008 unter Berücksichtigung der regionalen Einwohnerentwicklung
- **Verteilung des einwohnerbezogenen Verkehrs** (Binnen- und Quell-/ Zielverkehr) sowie des **externen Quell-/ Zielverkehrs** in der Stadt bzw. zu den Zielen außerhalb der Stadt anhand von Strukturmerkmalen, Zielermittlung aus der Verkehrsbefragung 2008 und Aufwandsmatrizen – Differenzierung nach Pkw-Verkehr und Schwerverkehr (2 Nachfragesegmente)
- **Modellierung** eines Umlegungsnetzes (Straßennetz von Görlitz und Umland, ohne Polen)
- **Umlegung** der Einwohnerverkehre, des externen Quell- und Zielverkehrs und des weiteren externen Verkehrs als normalwerttäglicher Verkehr Montag bis Freitag
- **Rückkopplung und Kalibrierung** des Netzes

Dabei ist die zu erarbeitende Nachfragematrix in die Verkehrstypen des **Binnenverkehrs**, des **Quell- und Zielverkehrs** und des umgebenden **externen Verkehrs**, der sich je nach Gestaltung des Verkehrsnetzes als Durchgangsverkehr in Görlitz widerspiegeln kann, zerlegbar (siehe *Tabelle 1*).

Fahrten nach Fahrten von	Verkehrsbezirke in Görlitz	Verkehrsbezirke außerhalb von Görlitz
Verkehrsbezirke in Görlitz	Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr (Einwohner und Externe)
Verkehrsbezirke außerhalb von Görlitz	Quell- und Zielverkehr (Einwohner und Externe)	Externer Verkehr

Tabelle 1: Prinzipielle Bestandteile einer Verflechtungsmatrix Stadt/ Umland

Der Binnenverkehr ist einwohnerbezogen (Typ 1) und wurde im Rahmen der Modellrechnungen vollständig neu berechnet (Prognose 2020). Der externe Verkehr (Typ 4) wurde nach entsprechenden Plausibilisierungen und Anpassungen aus der Matrix für Analyse und Prognose übernommen. Die Bereiche des Quell- und Zielverkehrs beinhalten in dieser Matrix sowohl den Quell- und Zielverkehr der ein- und auspendelnden Einwohner Görlitz als auch der ein- und auspendelnden Umlandbewohner. Die folgende Grafik stellt dies dar und ordnet den Verkehren vier Typisierungen zu (siehe Grafik 2).



Grafik 2: Verkehrstypendefinition für Verkehrserzeugung und -verteilung

Der einwohnerbezogene Quell- und Zielverkehr (Typ 2) wird im Rahmen der Modellrechnungen aus Verhaltensdaten erzeugt und verteilt. Der externe Quell- und Zielverkehr von Görlitz (Typ 3) wird an Hand der Verkehrsbefragung hochgerechnet, angepasst und spezifisch verteilt. Aus diesem Grund muss aus der bestehenden Matrix eine Splittung der Quell- und Zielverkehre nach den Aspekten „einwohnerbezogen“ (Typ 2) und „extern“ (Typ 3) vorgenommen werden.

3.3.3 Netzentwicklung und Anpassung

Das Straßennetzmodell des Freistaates Sachsen beinhaltet in Görlitz lediglich ausgewählte Straßen, so dass dieses Modell für die kommunale Verkehrsplanung in Görlitz mit ihren teils sehr spezifischen Fragestellungen nur eingeschränkt nutzbar ist. Verbunden mit eigenen Analysen und der Zuarbeit der Verwaltung wurde ein neues, stark verdichtetes Modell aufgebaut, das die wesentlichen Straßen und entsprechende verkehrsorganisatorische Regelungen (Geschwindigkeit, Benutzungseinschränkungen, Richtungsverbote etc.) in Görlitz enthält.

Die Straßen in Görlitz und Umgebung wurden nach Bundes-, Staats-, Kreis- und Kommunalstraßen klassifiziert. Die Einbindung der Verkehrsbezirke in Görlitz erfolgte über separate Anbindungen und Knoten. Deren Lage wurde entsprechend der räumlichen Struktur so gewählt, dass das dadurch hervorgerufene Verkehrsverhalten möglichst weitgehend der Realität entspricht.

Die Verflechtungsmatrizen der Verkehrsnachfrage beinhalten 68 Verkehrsbezirke in Görlitz sowie die Kommunen des Umlandes auf deutscher Seite und beschreiben die übrigen Schnittpunkte mit dem umgebenden Straßennetz (auch die Verbindungen nach Polen) als Kordone.

3.3.4 Kalibrierungsschritte

Im Zuge der Verkehrsumlegung erfolgte eine Kalibrierung und Plausibilisierung der Ergebnisse anhand der Verkehrszählung 2008 und den ermittelten werktäglichen Verkehrsbelegungen. In verschiedenen Kalibrierungsschritten wurde das Netz hinsichtlich bestimmter Streckenmerkmale (Geschwindigkeit, Kapazität) und durch die Rückkopplung mit der Verkehrsverteilung – besonders des Quell- und Zielverkehrs (Typen 2 und 3) – an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasst.

Die Netzkalibrierung im Untersuchungsausschnitt wird vor allem durch den Binnenverkehr sowie den Quell- und Zielverkehr beeinflusst. Dabei wurden besonders die Anbindungen der Verkehrsbezirke in verschiedenen Schritten angepasst und hinsichtlich der tatsächlichen Verhaltensweisen plausibilisiert.

3.3.5 Netzfallberechnungen Prognose-Nullfall 2020

Durch Netzfallberechnungen lassen sich unter Nutzung des erarbeiteten Görlitzer Verkehrsmodells für den Zeithorizont 2020 straßenfeine Belastungswerte bis auf die Ebene von Sammelstraßen in Kfz/ 24 h ableiten. Die Verkehrsbelastung des **Prognose-Nullfalles für das Jahr 2020** ist als sogenannter "Belastungsplott" als **Abbildung 3a** beigefügt. Er beinhaltet als aktive Straßennetzelemente:

- alle aktuell bestehenden Straßenverbindungen mit der Stadtanbindung Rauschwalde sowie
- den 1. BA der S 111a (Südwestumgehung Görlitz), dessen Inbetriebnahme für das Jahr 2020 unterstellt wird

Weitere verkehrswirksame Maßnahmen in Görlitz werden im Prognose-Nullfall 2020 aus Vergleichbarkeitsgründen nicht unterstellt. Grundlage des berücksichtigten Verkehrsaufkommens ist die Variante 1 der koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung sowie das verkehrliche Szenario "Urbanität" entsprechend der Szenarienberechnung für das Gesamtverkehrskonzept Görlitz (siehe Kapitel 3.2 ab Seite 7).

Aus den Ergebnissen der Verkehrsmengenberechnungen im Prognose-Nullfall wird deutlich, dass es zwar zu einigen Entlastungen im Bereich der Südstadt durch die Inbetriebnahme des 1. BA der S111a kommen wird (dort im Maximum 3.800 Kfz/ 24 h), aber die Probleme verkehrlicher Überformungen in der Altstadt (insbes. am Obermarkt) weiter bestehen (ca. 10.600 Kfz/ 24 h). Im übrigen Bereich der Stadt und im Bereich der Stadtbrücke verändern sich die Verkehrsmengen und -strukturen kaum. Dies begründet sich in der Bevölkerungsprognose der Stadt, die nur von einem geringen Rückgang und auch nur von einem geringen Maß steigender Alterung bis 2020 ausgeht. Gleichzeitig sollen Alt- und Innenstadt eine weitere Belebung erfahren, was in Überlagerung mit den durchlaufenden Verkehrsströmen zwischen Grüner Graben, Obermarkt und Bismarckstraße weiterhin zu einem hohen Verkehrsaufkommen und damit auch zu erheblichen Konflikten führt.

3.3.6 Definition zweier verkehrsorganisatorischer Planungsnetzfälle Alt- und Innenstadt

Dem Prognose-Nullfall 2020 sollen im Zuge des Gesamtverkehrskonzeptes als erste Netzfallvarianten zwei Planungsnetzfälle gegenüber gestellt werden, die deutliche Veränderungen im Verkehrsnetz gegenüber dem Prognose-Nullfall aufweisen. Aus den Ergebnissen solcher Verkehrs-umlegungen lassen sich Aussagen zur Wirksamkeit einzelner Maßnahmen (Mehr- oder Minderbelastungen, Verlagerungen usw.) zur Lösung bestehender Konflikte treffen. Dies sind beispielsweise Fragen der Wohnnutzung an stadtbildprägenden Hauptstraßen (beispielsweise an der James-von-Moltke-Straße, Bautzener Straße, Reichenbacher Straße), verkehrliche Überlastungen in der Altstadt (z.B. am Obermarkt und am Postplatz), unerwünschte Rückstauzustände (z.B. am Knotenpunkt Zeppelinstraße/ Chr.-Lüders-Straße) sowie Querungsprobleme (z.B. am Postplatz sowie Otto-Buchwitz-Platz).

Derzeit wird nach Abstimmungen mit den entsprechenden Fachbehörden der Stadt vor allem verkehrsorganisatorischen Veränderungen in der Alt- und Innenstadt das Primat gegeben. Für die zwei zu betrachtenden Netzfälle sind daher folgende Randbedingungen definiert worden:

- **Netzfall 1:** aufbauend auf Prognose-Nullfall 2020, Sperrung des Postplatzes auf der Relation Demianiplatz – Schützenstraße für den Kfz-Verkehr, verkehrliche Restriktionen auf der James-von-Moltke-Straße (Geschwindigkeit 30 km/ h, Rechts-vor-links-Regelung) – die Relation Obermarkt – Klosterplatz kann weiter in beiden Richtungen von Kfz befahren werden
- **Netzfall 2:** aufbauend auf Prognose-Nullfall 2020, Verkehrsführung auf dem Postplatz als Einbahnverkehr von Nord nach Süd (analog Bestand), Einbahnverkehr im Bereich Klosterplatz von Süd nach Nord, verkehrliche Restriktionen (Geschwindigkeit, Vorfahrtregelung) auf der James-von-Moltke-Straße

Die Ergebnisse der Netzfallberechnungen werden nachfolgend beschrieben

3.3.7 Ergebnisse Verkehrsmodell - Netzfall 1 mit Sperrung Postplatz für durchgehenden Kfz-Verkehr

Die Ergebnisse dieser Netzfallberechnungen sind als **Abbildung 3b** beigefügt. Insbesondere aus der Differenzdarstellung im unteren Bildfenster wird deutlich, dass durch die Sperrung am Postplatz eine deutliche Verkehrsberuhigung im Bereich Postplatz selbst (-3.300 Kfz/ 24 h) aber auch auf der James-von-Moltke-Straße (-3500 Kfz/ 24 h) und zu Teilen auch auf der Goethestraße (-700 Kfz/ 24 h) einher geht.

Gleichzeitig erhöhen sich die Verkehrsmengen auf der Joliot-Curie-Straße (+1.700 Kfz/ 24 h), Grüner Graben (+1800 Kfz/ 24 h), Dr.-Kahlbaum-Allee (+1.100 Kfz/ 24 h), der Bahnhofstraße (+1.000 Kfz/ 24 h) sowie der östlichen Sattigstraße (+900 Kfz/ 24 h) leicht. Gleiches trifft aber auch auf den Obermarkt zu (+1.200 Kfz/ 24 h), wobei hier deutlich wird, dass die Mehrbelastung auf dem Obermarkt nur etwa 1/3 der Minderbelastung am Postplatz beträgt. Ca. 2/3 der Verkehrsmenge am Postplatz werden nachfolgend auch aus dem Bereich Demianiplatz/ Obermarkt verdrängt.

Bemerkenswert ist auch, dass einer Durchgangsverkehrssperrung auf dem Postplatz lediglich zu Umverteilungen des Verkehrs innerhalb der Alt- und Innenstadt führt und großräumige Verlagerungen ausbleiben.

3.3.8 Ergebnisse Verkehrsmodell - Netzfall 2 mit Einbahnverkehr im Bereich Klosterplatz

Die Ergebnisse dieser Netzfallberechnungen sind als **Abbildung 3c** beigefügt. Auch hier wird aus der Differenzdarstellung deutlich, welche Veränderungen durch eine Einbahnführung in nördlicher Richtung im Bereich Klosterplatz entstehen. Dabei sinkt die Verkehrsbelastung am Obermarkt um 4.100 Kfz/ 24 h während sie am Postplatz, der wie im Bestand als Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung durchfahren werden kann, um 2.200 Kfz/ 24 h steigt. Nur etwa die Hälfte des Verkehrsrückgangs am Obermarkt wird aus dem Bereich Demianiplatz/ Postplatz dorthin verdrängt.

Auf der Straße „Grüner Graben“ sinkt durch die Maßnahme die Verkehrsbelastung (-1.700 Kfz/ 24 h), während sie am Demianiplatz ansteigt (+2.700 Kfz/ 24 h). Deutliche Anstiege verzeichnet hier auch die Konsulstraße (+1.800 Kfz/ 24 h), was vor allem durch die geringe Vorbelastung von unter 3.000 Kfz/ 24 h eine sehr hohe Steigerung bedeutet.

Leicht steigen auch die Verkehrsmengen auf der östlichen Sattigstraße (+900 Kfz/ 24 h), Dr.-Kahlbaum-Allee (+1500 Kfz/ 24 h) und Bahnhofstraße (+500 Kfz/ 24 h). Auch in dieser Variante können die James-von-Moltke-Straße (-4.300 Kfz/ 24 h) und die Goethestraße (-700 Kfz/ 24 h) entlastet werden.

3.3.9 Bewertung der Veränderungen in der Verkehrsorganisation der Innenstadt

Die Ergebnisse der Netzfallberechnungen zeigen, dass nun im Zuge des GVK eine deutliche Verbesserung der Datengrundlagen erfolgte, wie sie für eine Diskussion möglicher verkehrsorganisatorischer Änderungen erforderlich ist.

Hinsichtlich der Effekte durch die Veränderung der Verkehrsorganisation in der Alt- und Innenstadt muss aber konstatiert werden, dass bei beiden Varianten deutliche Nachteile bestehen und weiterhin insgesamt kritische Verkehrsmengen in sensiblen und aufzuwertenden Stadtbereichen verbleiben.

Es zeigt sich, dass punktuelle Maßnahmen wie Sperrungen oder Einbahnregelungen allein nicht ausreichen, die Verkehrsmengen der Alt- und Innenstadt nachhaltig und wirkungsvoll zu reduzieren.

Je besser die Aufwertung der Alt- und Innenstadt aber gelingen soll, um ein umso deutlicheres Maß muss der Durchgangs- und Besucherverkehr mit Kfz zu Gunsten des Anwohner- und Lieferverkehrs umorganisiert und vor allem gesenkt werden. Dazu müssen flankierende Maßnahmen entwickelt werden, die nicht nur durch Verbote oder Einbahnregelungen Kfz-Verkehr verlagern sondern insbesondere ortsfremden Zielverkehr sowie den Durchgangsverkehr in sensiblen Bereichen von vorn herein vermeiden helfen. Zu diesen Maßnahmen zählen u.a.

- die Vermeidung von Parksuchverkehren durch eine Parkleitsystem,
- die Verlagerung von mehr als 100 Stellplätzen vom Obermarkt sowie vom Demianiplatz zum Parkplatz Innenstadt/ Christoph-Lüders-Straße sowie in den Bereich des Parkplatzes Altstadt,
- die Veränderung der Vorfahrtregelungen im Bereich Bismarckstraße,
- die verstärkte Ausweisung von Anwohnerstellplätzen in der Innenstadt,
- die bessere Führung des Versorgungs- und Anlieferverkehrs sowie
- Veränderungen in der Anbindung des Parkhauses CityCenter/ Frauentor.

Da diese Entscheidung in ihrer Bedeutung für Görlitz sehr hoch ist und die Gefahr besteht, das Gesamtverkehrskonzept vorrangig hinsichtlich einer konkreten Empfehlung zu bewerten, wird empfohlen, im Nachgang und unter Nutzung der vorliegenden Ergebnisse eine Entscheidung unter Beachtung aller Randbedingungen in einer ergänzenden Untersuchung herbeizuführen. Die Aussagen der Netzfälle können für diese Diskussion den fundierten Anfang bilden.

3.4 Optionen der Straßennetzentwicklung

Im Stadtbereich Görlitz liegen derzeit eine Vielzahl von Straßenbau- bzw. Netzmaßnahmen vor. Diese stammen vorwiegend aus folgenden Überlegungen:

- Konzepte der Bauleitplanung (Flächennutzungsplan),
- Maßnahmen im Zuge des Staatsstraßenausbaus (S 111a, S 128),
- allgemeinen verkehrlichen Diskussionen der politischen Gremien und der Bürger,
- dem Erschließungskonzept des Berzdorfer Sees.

Zudem wurde eine neue Variante zur Neißequering im Bereich Schlesische Straße im Zuge der Erarbeitung des GVK diskutiert (siehe auch *Abbildung 2*). Alle Maßnahmen sind nachfolgend aufgelistet und hinsichtlich ihrer Empfehlung zur kurzfristigen, vertieften Prüfung kommentiert.

Dazu wurden diese im Vorfeld in einem qualifizierten Abwägungsprozess nach folgenden Kriterien entsprechend des aktuellen Planungs- bzw. Konzeptstandes bewertet:

- die Gesamtwirkung im Sinne der Stadtentwicklungsziele,
- die Sinnfälligkeit der Netzwirkungen sowie
- mögliche Konflikte bei der Umsetzung (durch Grunderwerb, Lärm, Umwelteinflüsse, Knotenpunktlage, Sanierungsaktivität u.ä.).

Die Empfehlungen wurden auf Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen überarbeitet und stellen einen abgestimmten Empfehlungsstand dar.

	Bezeichnung	Anmerkung und Bewertung	Empfehlung zur kurzfristigen, vertieften Prüfung
1	Nordspange, Durchbindung Schlesische Straße	sehr effektive Variante zur verbesserten wirtschaftlichen Verflechtung Görlitz – Zgorzelec, zur Autobahnanbindung von Gewerbestandorten und zur Entlastung der Stadtbrücke (siehe auch <i>Abbildung 2</i>), mit aktuellem Netzmodell mangels Einbindung des Zgorzelecer Straßennetzes noch nicht abschließend bewertbar, genaue Linienführung und Grundstücksverfügbarkeiten noch ungeklärt	ja
2	Durchbindung B 99 am Waggonbau	Standort Waggonbau hat sich stabilisiert, Erforderlichkeit aus allgemeiner verkehrlicher Entwicklung sowie Neubau Stadtanbindung Rauschwalde nicht mehr gegeben, alternativ sollte der Ausbau des KP B 99/ Chr.-Lüders-Str. für Ost-Nord-Relation detaillierter verkehrstechnisch betrachtet werden	nein
3	Rathausspange (Durchbindung Pontestraße – Hugo-Keller-Str.)	Anbindung Rothenburg über S 127 wirkt entlastend auf diesen Bereich, Umgebung der „Lunitz“ zudem mit positiver städtebaulicher Entwicklung, KP Pontestraße/ Grüner Graben bzgl. Sichtverhältnissen und Gestaltung aber weiter problematisch	nein
4	Stadtanbindung Rauschwalde (fertig gestellt)	Stadtanbindung ist verkehrswirksam, KP mit B 6 muss u.U. noch baulich an Verkehrsmengen angepasst werden	-
5	Verlängerung Furtstraße (Anbindung Stadthalle)	Maßnahme ist zwar verkehrstechnisch und netzseitig nicht relevant aber städtebaulich/ anbindungs-technisch weiter von Bedeutung	ja
6	Durchbindung Sattigstraße	mit Fokussierung auf Ortsumgehung im Zuge der B 6 und der Stadtanbindung Rauschwalde verzichtbar	nein
7	Südstadtspange (Lutherstraße – Goethestraße)	obwohl städtebaulich problematisch kann so der Eckverkehr Biesnitzer Straße/ Zittauer Straße verlagert werden und dieser Bereich eine Aufwertung erfahren – Planungsoption nur, wenn OU S111 nicht gebaut werden sollte	ja
8	Südwestumgehung S 111a, 1. BA	derzeit durch das Straßenbauamt in Planfeststellung – VPU besteht!	-
9	Südwestumgehung S 111a, 2. BA (OU Kunnerwitz)	derzeit durch das Straßenbauamt noch in Planung – Finanzierung aber noch ungeklärt, VPU besteht, alternativ Südstadtspange	-
10	Verlegung Kastanienallee	auf Grund der problematischen Querschnitt-Situation und fehlender Seitenräume kritischer Bereich	ja
11	Anbindung Berzdorfer See (Nord)	Konzept Berzdorfer See in Planung, gilt als gesetzt	-
12	Anbindung Berzdorfer See in Hagenwerder (Hafen)	Konzept Berzdorfer See in Planung, gilt als gesetzt	-
13	S 128, OU Tauchitz	kaum Bedeutung für Görlitzer Straßennetz, Verkehrsmengen derzeit gering, Realisierungschancen durch Freistaat unklar	nein
14	Ausbau OD/ OU Radomierzycze auch für Lkw bis 12t	geringe Bedeutung für Görlitzer Straßennetz, Bedeutung im Lkw-Verkehr aber hoch, Planungsstand auf polnischer Seite aber unbekannt	nein
15	AS Ludwigsdorf A 4 (ehem. Zollbereich)	AS hier durch zu geringe Abstände nach RAA nicht genehmigungsfähig, durch zusätzliche AS wäre zudem mit massivem Verkehrsaufkommen durch die Innen- und Altstadt sowie Nikolaivorstadt zu rechnen - wirkt diametral gegen die Grundsätze der Görlitzer Stadtentwicklung	nein

Tabelle 2: Maßnahmenempfehlungen und Bewertung für das Straßennetz Görlitz

Maßnahmen zu Entwicklungen im Straßennetz, die im Zuge des GVK zur kurzfristigen, vertieften Prüfung auf ihre tatsächlichen verkehrlichen Wirkungen empfohlen werden können, sind damit zusammengefasst die vier folgenden:

1. Nordspange mit Durchbindung Schlesische Straße bis Zgorzelec
2. Verlängerung Furtstraße (Anbindung Stadthalle)
3. Südstadtspace (Lutherstraße – Goethestraße)
4. Verlegung Kastanienallee

Diese o. g. Maßnahmen sind in **Abbildung 4** dargestellt. Umgesetzt wurde bereits die Stadtanbindung Rauschwalde, deren Freigabe 2009 erfolgte. Für den 1. BA der S 111a (Südwestumgehung Görlitz) wird derzeit die Planfeststellung durchgeführt und für den 2. BA vorbereitet.

Eine Bewertung der Trasse der Südstadtspace kann unter Nutzung des kommunalen Görlitzer Verkehrsmodells erfolgen, das im Zuge des Gesamtverkehrskonzept mit dem Prognosehorizont 2020 auf Basis der Eckwerte des Landesmodells Sachsen sowie der Haushalt- und Verkehrsbefragung 2006 und 2009 erstellt wurde. Ein solcher Schritt wird dann erforderlich, wenn es nicht zur Umsetzung der S111a als OU Kunnerwitz kommen sollte.

Für die Nordspange Schlesische Straße ist dies auf Grund der fehlenden Modellierung der polnischen Seite noch nicht möglich und muss im Vorfeld einer Untersuchung ergänzt werden. Für die Verlängerung der Furtstraße sowie die Verlegung der Kastanienallee sind keine netzweiten verkehrlichen Effekte zu erwarten. Verkehrliche Untersuchungen auf lokaler Ebene sind für diese Maßnahmen ausreichend.

3.5 Straßenverkehrsorganisation und Verkehrstechnik

Wesentliche Aufgabe des Gesamtverkehrskonzeptes ist die Neuordnung der Straßenkategorisierung in Görlitz entsprechend der geltenden Richtlinie für integrierte Netze (RIN)⁴. Darauf aufbauend lassen sich systematische Aussagen zur Eignung bestimmter Straßennetzelemente entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung für verkehrsberuhigende Maßnahmen, den Potenzialen für ruhenden Verkehr sowie die erforderlichen Straßenraumbreiten und zulässigen Geschwindigkeiten ableiten. Darin eingeschlossen sind die bestehenden Klassifizierungen der Straßen als Bundes-, Staats- oder Kreisstraße und der damit verbundenen Baulastfragen.

⁴ Richtlinie für integrierte Netze (RIN)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2009

Abbildung 5a zeigt einen entsprechenden Kategorisierungsvorschlag ohne Berücksichtigung der S 111a. **Abbildung 5b** zeigt, wie sich die Kategorisierung nach Inbetriebnahme der S 111a darstellt. Die wesentlichen Eignungen und Kennwerte für die Ausbaugrade der einzelnen Straßenkategorien (Breiten, Geschwindigkeiten, Eignung für verkehrsberuhigende Maßnahmen, Eignung für ruhenden Verkehr u.a.) sind als **Anlage 1** beigefügt.

Daraus lässt sich ableiten, dass sich nur außerhalb der Kategoriengruppe AI, VSIII, HSIII und HSIV verkehrsberuhigende Maßnahmen umsetzen lassen, aber damit dennoch eine Systematisierung von Park- und Geschwindigkeitsregelungen insbesondere im Innen- und Altstadtbereich möglich ist. Vor allem für Wohngebiete, Bereiche mit hohem Kunden- oder Besucheraufkommen und Orte von stadtgestalterischer Bedeutung und hohem Erlebniswert sollten verkehrsberuhigende Maßnahmen zeitnah und systematisch angewendet werden.

Im Umkehrschluss muss das Vorrangnetz für den innerstädtischen Straßenverkehr (Kategorien VSIII, HSIII und HSIV) in der Regel mit 50 km/h befahrbar sein, um die gewünschten Verlagerungseffekte von Verkehr aus sensiblen Bereichen auf das Straßenhauptnetz zu erreichen.

Dieses Ziel muss durch entsprechende Netzfallberechnungen geprüft werden. Dazu zählen die in Kapitel 3.3.6 auf Seite 15 bewerteten Varianten einer teilweisen Sperrung des Postplatzes oder des Klosterplatzes/ Obermarktes für durchgehenden Kfz-Verkehr genauso wie Umgestaltungen, Verkehrsberuhigung und die Vermeidung von Parksuchverkehr. Für die Verkehrsführung in der Alt- und Innenstadt und dort insbesondere am Obermarkt wird in diesem Konzept keine Entscheidung formuliert, da hierfür außerhalb des Prozesses des Gesamtverkehrskonzeptes sehr komplexe Varianten intensiv diskutiert werden müssen.

3.6 Ruhender Kfz-Verkehr und Parkleitsystem

Die Führung des ruhenden Verkehrs ist insbesondere für eine oberzentrale Stadt wie Görlitz von hoher Bedeutung, um trotz guter Erreichbarkeit mit dem Kfz negative Wirkungen durch Parksuchverkehre besonders in der Alt- und Innenstadt zu verhindern. Gleichzeitig muss ein entsprechendes Wegweisungssystem einfach, praktikabel und finanzierbar sein.

Aus diesem Grund wird die Etablierung eines "Görlitzer Parkrings" empfohlen. Dieser umfasst die Christoph-Lüders-Straße – Pontestraße – Grüner Graben – Obermarkt – Elisabethstraße – Joliot-Curie-Straße – Dr.-Kahlbaumallee-Allee – Bahnhofstraße – Cottbuser Straße. Von allen Stadtfahrten wird der Parkring entsprechend ausgewiesen. Vom Parkring selbst folgt die Wegweisung zum jeweils nächstgelegenen Parkierungsstandort sowie entsprechender Alternativen.

Ausgewiesene Standorte sind:

- Parkplatz Innenstadt/ Christoph-Lüders-Straße (Alter Waggonbau, derzeit im Bau)
- Parkplatz Altstadt
- Parkhaus City Center/ Frauentor (über Teichstraße/ Demianiplatz) sowie über Schützenstraße
- Parkplatz Wilhelmsplatz über Jakobstraße
- Parkhaus Bahnhof

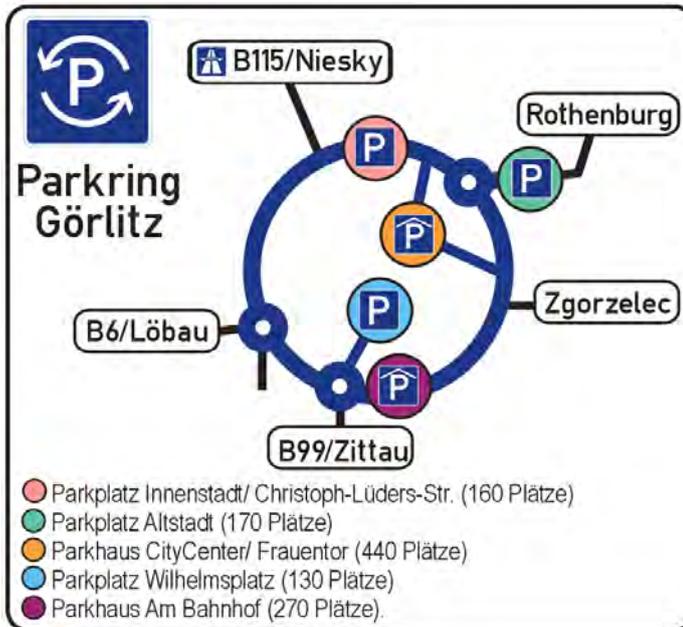
Insgesamt haben diese Parkplätze eine Kapazität von ca. 1 200 Fahrzeugen. Der Parkring soll in beiden Fahrtrichtungen nutzbar und beschildert werden.

Die Parkierungsstandorte Obermarkt, Elisabethstraße und Jakobstraße werden nicht explizit ausgewiesen, um übermäßigen Parksuchverkehr zu vermeiden. Sie können aber dennoch besonders für ortskundige Besucher vom Parkring aus erreicht werden. Der Parkring wird zur verkehrlichen Entlastung nicht über die Bismarckstraße und die James-von-Moltke-Straße geführt. Eine Führung, die ohne die Nutzung des Obermarktes auskommt ohne gleichzeitig den Bereich Postplatz verstärkt zu belasten, besteht nicht, da der Bereich Altstadt/ Neißstraße/ Uferstraße für die Aufnahme entsprechenden Quell- und Zielverkehrs nicht geeignet ist.

Zudem soll das Parkhaus City Center/ Frauentor weiter mit hoher Qualität angebunden werden, was durch eine direkte Ausweisung dieses Parkierungsstandortes vom Hildegard-Burjan-Platz berücksichtigt wurde.

In **Abbildung 6a** ist das System des Parkrings sowie dessen Führung und Wegweisungsprinzip dargestellt. **Abbildung 6b** enthält ein Systemschema, wie es in Präsentationen und Publikationen verwendet werden kann, einen Logoentwurf sowie konkrete Beschilderungsbeispiele in drei Stufen (Vorwegweisung, Wegweisung zum Parkring, Wegweisung auf dem Parkring zu den Parkierungsschwerpunkten).

Abbildung 6a zeigt zudem, dass die Parkwegweisung auch Park+Ride-Plätze an Umsteigestellen zum ÖPNV mit einbezieht. Diese befinden sich in Weinhübel (innerhalb der Wendeschleife der Straßenbahn), am Bahnhof Görlitz (bestehendes Parkhaus) sowie im Norden der Stadt in Königshufen. Dort sollen bereits im Zuge der Landesausstellung 2011 an der Endstelle Am Wiesengrund bestehende Parkplätze in der Nähe der Wendeschleife als P+R-Plätze ausgewiesen werden. Ein vergleichsweise hohes Potenzial für einen noch zu errichtenden P+R-Standort hat der Bereich Königshufen/ Am Marktkauf. In günstiger Lage zur Autobahn könnten dort auf direktem Wege Veranstaltungsverkehr in die Alt- und Innenstadt lärmarm, umweltfreundlich und stressfrei auf die Straßenbahn verlagert werden. Hierzu sollten erste Planungsschritte unternommen werden.



Grafik 3: Systemschema Parkring Görlitz

Das dargestellte System hat seine Vorteile in der einfachen Umsetzung und logischen Gliederung. Eine echtzeitbasierte Kapazitätsanzeige ist aus heutiger Sicht nur am Knotenpunkt Zeppelinstraße/ Chr.-Lüders-Straße erforderlich. Die Umsetzung des Konzeptes kann durch die enge Vorabstimmung bereits mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes für die Landesausstellung 2011 erfolgen und muss nach Beendigung der Landesausstellung dann lediglich noch leicht modifiziert und ergänzt werden.

Als weiterhin sinnvoll und erforderlich wird der Ausbau des Parkplatzes Altstadt mit einem Parkdeck gesehen, da die Analysen gezeigt haben, dass dieser gut erreichbare und gut gelegene Parkplatz kaum freie Kapazitäten mehr aufweist.

Als Reaktion auf die Analyseergebnisse wird zudem empfohlen, ruhenden Verkehr vom Bereich Obermarkt in Richtung Christoph-Lüders-Straße sowie zu einem ausgebauten Parkplatz Altstadt zu verlagern, um die verkehrliche Überformung dieses sensiblen und wertvollen Bereiches sowohl im ruhenden Verkehr als auch im fließenden Verkehr zu verringern.

3.7 Systematisierung geschwindigkeitssenkender Maßnahmen

Wie bereits in der Analyse dargestellt wurde, werden flächenhafte, verkehrsberuhigende Verkehrsregelungen in Görlitz umfassend genutzt. Allerdings bestehen in einigen Stadtteilen noch deutliche Inhomogenitäten und Defizite in der Begreifbarkeit.

Zusätzlich müssen zur Sicherung der Attraktivität der Alt- und Innenstadt für Handel und Gewerbe und für die Erhöhung der Wohn- und Standortqualitäten geeignete Maßnahmen ergriffen werden. Im vorliegenden Dokument werden diese Ansätze als „Systematisierung geschwindigkeitssenkender Maßnahmen“ beschrieben. Im Zuge des Gesamtverkehrskonzeptes wurden damit die Bereiche definiert, wo spezifischer Handlungsbedarf besteht, ohne dafür bereits jetzt die verkehrsrechtlichen oder baulich am besten geeigneten Maßnahmen im Detail zu benennen. Dies ist Aufgabe vertiefender Untersuchungen. Aber auch die Gestaltungschancen, die durch die Ortsumgehungen S111a in Kunnerwitz für die innerörtliche Qualität entstehen sowie die Erfordernisse aus der Lärmkartierung für Görlitz im Zuge der Lärmaktionsplanung müssen in die Systematisierung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitssenkung eingehen.

In **Abbildung 7** wurden deshalb verschiedene Bereiche definiert und dargestellt:

- bestehende Bereiche mit geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen
- Ergänzung bestehender Bereiche
- potenzielle Bereiche für Geschwindigkeitsanpassungen aufgrund von deutlichen Grenzwertüberschreitungen des Lärms
- potenzielle Bereiche für geschwindigkeitssenkende Maßnahmen nach Inbetriebnahme S 111a
- potenzielle Bereiche für geschwindigkeitssenkende Maßnahmen zur Steigerung von Sicherheit, Handel und Stadtqualität

Die systematische und netzlogische Gestaltung geschwindigkeitsgesenkter Bereiche macht es wiederum unerlässlich, ein effektives, leistungsfähiges Hauptstraßennetz vorzuhalten, das sich durch eine hohe Verkehrsqualität, Geschwindigkeiten von 50 km/ h und die maßgebliche Aufnahme des Schwerverkehrs auszeichnet. Aus dieser Symbiose aus Hauptnetz und geschwindigkeitsangepasstem Nebennetz entsteht eine differenzierte Straßennetzhierarchie mit geringst möglichen negativen Verkehrswirkungen bei gleichzeitiger Sicherung einer guten Erreichbarkeit und der Vermeidung von Lärm- und Schadstoffemissionen.

3.8 ÖPNV

3.8.1 Entwicklungsperspektive der Straßenbahn

Die Straßenbahn als wesentlicher Teil des Görlitzer Verkehrssystems bleibt besonders im Hinblick auf unabhängige Mobilität, Urbanität und Emissionsvermeidung bedeutend für Görlitz. Schwindende Einwohnerpotenziale bei sich gleichzeitig stetig verbessernder Straßeninfrastruktur führen aber weiterhin zu Herausforderungen für einen effektiven Straßenbahnbetrieb. Durch den im Stadtentwicklungskonzept festgelegten langfristigen Erhalt der Wohnstandorte in Weinhübel und Königshufen besteht auch außerhalb der Innenstadt ein erhebliches Fahrgastpotenzial.

Die Stadtgröße und die anstehenden demografischen Veränderungen sowie die veränderte Kreisstruktur werden aber dafür sorgen, dass die Fragen zum Straßenbahnerhalt in Zukunft intensiver denn je gestellt werden. Für Görlitz sind zwei Szenarien der Entwicklung denkbar:

Szenario 1: Die Straßenbahn wird wie im Bestand weiter betrieben – Fahrzeuge und Infrastruktur entwickeln sich kaum, Barrierefreiheit für die älter werdenden Nutzer wird nicht hergestellt. Das System veraltet, da eine Modernisierung und Investition in den genannten Bereichen aus verschiedenen Gründen nicht stattfindet. Der Betrieb wird ineffizient und die Nutzerzahlen sinken weiter, auch weil sich parallel dazu besonders im Innenstadtbereich die Situation für den MIV weiter verbessert. Mittel- bis langfristig (frühestens im Jahr 2017) ist damit der Straßenbahnbetrieb gefährdet und wird eingestellt bzw. kann nur als Museumsbetrieb punktuell weitergeführt werden. Die Straßenbahnbedienung wird in weiten Teilen des Netzes durch ein Busangebot ersetzt, dass dafür aber auf anderen Routen und mit angepassten Takten verkehren wird.

Szenario 2: Durch Entwicklungen im Netz, an den Haltestellen und bei den Fahrzeugen wird eine nachhaltige Modernisierung der Straßenbahn herbeigeführt. Die Straßenbahn erhält die Priorität bei der zentralen Erschließung der Innenstadt. Gleichzeitig werden durch Ausbauoptionen neue Potenziale gewonnen. Dabei wird u.U. auf den Endpunkt Königshufen/ Am Wiesengrund verzichtet, um den Betrieb effektiver zu gestalten. Zudem wird die Verlängerung zum Klinikum realisiert. Denkbare Optionen der weiteren Potenzialerschließung sind die Verlängerung nach Zgorzelec mit seinen über 30.000 Einwohnern (siehe Machbarkeitsstudie zur grenzüberschreitenden Straßenbahnverbindung⁵) oder nach Rauschwalde. Besonders bei einem Ausbau nach Zgorzelec ist von einer deutlichen Erhöhung des Nutzerpotenzials sowie durch den verstärkt mit der Straßenbahn realisierten Berufs-, Einkaufs- und Ausbildungsverkehr von Impulsen für die Stadtentwicklung in der Alt- und Innenstadt auszugehen.

Beide Szenarien sind nicht ohne Risiken und immer auch mit Investitionen und Einschnitten verbunden. Eine weitere Taktausdünnung der Straßenbahn im Innenstadtbereich über den jetzigen 10- Minuten-Takt führt zu keinem systemadäquaten Angebot mehr. Damit wird aller Voraussicht nach die Nutzungseffizienz weiter sinken, da der Fixkostenanteil für Strecken- und Fahrzeughaltung bei einem Straßenbahnsystem verglichen mit anderen Systemen sehr hoch ist. Gleichzeitig werden die Attraktivität und die Nutzerzahl und damit die Fahrgeldeinnahmen deutlich sinken. Szenario 1 wird damit wahrscheinlicher.

Auch wenn derzeit Szenario 2 mit dem Erhalt der Straßenbahn Ziel der strategischen Stadtplanung ist, soll kurz gezeigt werden, mit welchen Veränderungen eine Umstellung von einem Straßenbahn- auf einen Busbetrieb zu rechnen ist.

⁵ Machbarkeitsstudie zur grenzüberschreitenden Straßenbahnverbindung Görlitz – Zgorzelec
im Auftrag der Stadt Görlitz
Ingenieurbüro IVAS, 2004

Der Busverkehr in Görlitz hat derzeit einen Anteil am Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr der Einwohner von 3 %, die Straßenbahn von 8 %. Da Straßenbahnsysteme verstärkt durch wahlfreie Nutzer angenommen werden, die über ein eigenes Kfz verfügen⁶, führt eine Systemumstellung auf Busse auch bei gleichem ÖPNV-Angebot zu verstärktem Kfz-Verkehr, da Wahlfreie nicht den Bus nutzen würden sondern auf ihren Pkw umsteigen können. Es ist dann davon auszugehen, dass der Modal Split der Görlitzer Einwohner von 11 % im ÖPNV auf Werte von nur noch 5 – 7 % absinkt, was in etwa dem Niveau von Städten wie Bautzen, Zittau oder Hoyerswerda entspricht.

Auch in anderen Kommunen wurden in der Vergangenheit Szenarien einer Straßenbahnumstellung diskutiert (z.B. Cottbus, Frankfurt/ Oder). Es ist allerdings in keiner ostdeutschen Stadt seit der Wende zu einer Straßenbahneinstellung gekommen. Ausschlaggebend dafür war oft, dass Straßenbahnen als Imageträger der Stadt, als Zeichen von Urbanität sowie als umweltverträglicher Verkehrsträger angesehen wurden. Diese Aspekte können durch ein Bussystem nicht in gleichem Maße erfüllt werden. Zu beachten ist auch, dass durch eine Umstellung auf ein Bussystem Neuinvestitionen in Haltestellen (z.B. entlang separater Gleiskörper wie an der Promendadenstraße oder in Königshufen und Weinhübel) aber auch in einen vergrößerten Busfahrzeugpark samt entsprechender Werkstattkapazitäten erfolgen müssen. Gleichzeitig muss aus Verkehrssicherungsgründen ein großer Teil von Schienen- und Oberleitungsanlagen demontiert und Fahrzeuge verkauft und die Werkstätten stillgelegt werden.

Ebenso muss bei einer Umstellung eines Straßenbahnbetriebs auf einen Busbetrieb beachtet werden, dass bestimmte zentrale Erschließungen wie die der Berliner Straße oder des Postplatzes nur noch schwer durch den ÖPNV möglich sind. Auch die kurze Verbindung zwischen Königshufen und der Innenstadt ist durch ein straßengeführtes ÖPNV-System nicht möglich.

Diese Fragen sind aber alle generell technisch wie planerisch lösbar, wenn sich die politische Meinungsbildung der Stadt hin zum Szenario 1 und damit einer Einstellung der Straßenbahn verändern würde. Bisher ist diesen Weg in der jüngeren Vergangenheit (zumindest seit 1985) aber keine deutsche Stadt vollständig gegangen, da er dennoch sehr aufwändig sowie irreversibel ist und den Verantwortlichen der Kommunen durch eine solche Diskussion der umfassende Wert „ihrer“ Straßenbahn erst richtig bewusst wurde.

In den Stellungnahmen zu den Planungskonzepten wurde aber von allen Beteiligten **das Szenario 2 als Wunschscenario** angegeben. Es ist damit eine einvernehmliche Grundlage für die Entwicklung von Netzvarianten im Zuge des Gesamtverkehrskonzeptes. Dazu sind in **Abbildung 8** sinnvolle Kombinationen von Netzentwicklungen dargestellt (Varianten 1-3). Randbedingung bei allen Varianten ist es dabei, weiterhin die Innenstadt im 10-Minuten-Takt zu durchqueren, mit 2 bzw. im Maximalszenario 3 Linien auszukommen und dabei betrieblich effektive

⁶ Thomas Naumann: Straßenbahnen und ihr Beitrag zur nachhaltigen Mobilität - Grundlagen und Handlungsstrategien in Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Juli 2009

Durchmesserlinien zu bilden. Bei allen Varianten wird das Klinikum von Königshufen aus mit der Straßenbahn wieder neu angebunden. Je nach Variante sind Streckenerweiterungen nach Zgorzelec und/ oder Rauschwalde sowie die Einstellung des Astes Alexander-Bolze-Hof – Königshufen/ Am Wiesengrund vorgesehen. Das ergänzende Stadtbusnetz muss dann entsprechend angepasst werden.

Eine Wertung für eine Vorzugsvariante im Szenario 2 wird hier noch nicht abgegeben, auch wenn die größten neuen Nutzerpotenziale für die Straßenbahn in Zgorzelec vorhanden sind. Wesentlich für den Erhalt der Straßenbahn ist auch die Konzentration auf Stadtentwicklungsimpulse entlang der bestehenden Straßenbahnkorridore in einem Einzugsbereich von maximal 500 m. Dies betrifft insbesondere Biesnitz, die Südstadt sowie der Bereich Heilige-Grab-Straße/ nördliche Innenstadt. Auch der Erhalt der außen liegenden Wohnbereiche mit guter Straßenbahn-Anbindung wie Königshufen und Weinhübel wirkt sich positiv auf die Straßenbahnnutzerzahlen aus.

3.8.2 Prüfung der Stichfahrt der Buslinie A zum Waggonbau

Eine besondere Fragestellung im ÖPNV ist die Vermeidung der bisher praktizierten Stichfahrt der Buslinie A zwischen der Bautzener Straße und der Haltestelle Waggonbau an der Christoph-Lüders-Straße. Diese Stichfahrt ist einerseits hinsichtlich einer verständlichen Linienführung aber auch der Effizienz des Busbetriebes problematisch. Eine bestandsnahe Lösung dieses Problems⁷ ist andererseits an einige Zwangspunkte geknüpft:

- bedingt durch die hohe Bevölkerungsdichte und die hohe Nachfrage im Bereich der Bautzener Straße und die gleichzeitig fehlende Stadtbuserschließung nördlich der Bahnhofstraße muss die Buslinie A zumindest zwischen Teichstraße und Hilgerstraße auf der Bautzener Straße verbleiben und dort auch eine Haltestelle bedienen
- auch die Anbindung des Waggonbaus als wichtigem Arbeitgeber der Stadt sollte aus verkehrsplanerischer Sicht erhalten bleiben
- der Brautwiesenplatz sollte weiterhin über die Linie A angebunden sein

Eine entsprechende Darstellung der bestehenden Einzugsbereiche enthält Abbildung 16a im Analysebericht. Die nachfolgende Grafik enthält eine neue, aber bestandsnahe Variante der Linienführung, die unter Beachtung der beschriebenen Zwangspunkte den einzig sinnvoll prüfbareren Ansatz zeigt. Diese Variante nutzt die Hilgerstraße (derzeit Einbahnstraße) als Verbindung zur Christoph-Lüders-Straße (für Busse dann im Zweirichtungsverkehr) und sieht eine Verschiebung der Haltestelle Leipziger Straße sowie ein zusätzliche Haltestelle im Bereich des Knotenpunktes Zeppelinstraße/ Christoph-Lüders-Straße vor.

⁷ Anmerkung: eine vollständige Neuentwicklung des Busnetzes im Zuge des GVK ist nicht möglich



Grafik 4: Stichfahrt Buslinie A – Bestand (magenta) und Lösungsansatz (blau) mit neuen Haltestellen

Die gezeigte Variante hat folgende **Nachteile**:

- die Linienführung ist immer noch verzweigt und die Fahrleistung der Busse ändert sich kaum
- es entstehen keine Verbesserungen in der Fahrzeit zwischen Rauschwalde und dem Stadtzentrum (zusätzliche Haltestelle, Knotenpunkt Christoph-Lüders-Straße/ Zeppelinstraße)

Vorteile bestehen besonders in folgenden Aspekten:

- die bestehende Erschließungsqualität wird gesichert
- eine Verbesserung der Erschließung im Bereich Christoph-Lüders-Straße und auch der Zeppelinstraße (siehe Abbildung 16a der Analyse - Defizitbereich Kinderklinik) ist möglich
- die Stichfahrt und des Wendens am Waggonbau können vermieden werden

Aus konzeptioneller Sicht kann empfohlen werden, die **Linienführung** entsprechend dieses Vorschlags **zu verändern**. Dafür sind allerdings im Vorfeld folgende drei Randbedingungen zu klären bzw. einzuhalten:

- die 2-Richtungsführung der Buslinie A über die Hilgerstraße muss technisch möglich und für Anlieger und Busbetrieb zumutbar sein, ohne dass es zu Schleichverkehrseffekten oder deutlichen verkehrlichen Verlagerungen kommt (Prüfung der Vor-Ort-Verhältnisse hinsichtlich Breiten und Schleppkurven sowie Modellierung der Verkehrsströme mit dem Verkehrsmodell)
- am Knotenpunkt Zeppelinstraße/ Christoph-Lüders-Straße darf es in der Relation des Busses nicht zu deutlichen Rückstauerscheinungen kommen (verkehrstechnische Prüfung und Leistungsfähigkeitsnachweis des Knotens, evtl. Anpassungen der LSA/ Markierung erforderlich)
- die Verlegung der Haltestelle Leipziger Straße und die Neuerrichtung einer Haltestelle Zeppelinstraße muss baulich in den bezeichneten Bereichen möglich sein (Prüfung Vor Ort und hinsichtlich der Schleppkurven auf Grundlage maßstäblicher Pläne oder von Probefahrten)

Nur wenn die beschriebenen drei Randbedingungen es vollständig ermöglichen, kann eine Verlegung der Buslinie A in diesem Bereich erfolgen. Sollte dies nicht möglich sein, kann eine Veränderung nicht empfohlen werden, da sich sonst die Verhältnisse gegenüber der Bestandssituation verschlechtern.

3.8.3 Erschließungs- und Anbindungsfragen im ÖPNV außerhalb der Straßenbahn

Die in der Analyse aufgezeigten Defizite der bestehenden ÖPNV-Erschließung sowie verschiedener anderer Problemstellen kann durch eine Auswahl an Maßnahmevorschlägen gelöst werden.

Regionalverkehr (siehe *Abbildung 9*)

- Sicherung der Erschließung von Ludwigsdorf/ Ober-Neundorf, von den Gewerbegebieten Ebersbach/ An der Autobahn, von Schlauroth, vom Gewerbegebiet Nordwest sowie der Kinderklinik weiter durch ein adäquates Regionalbusangebot

Stadtverkehr (siehe *Abbildung 10*)

- Erschließung des GE Nord-West durch eine zusätzliche Haltestelle des Regionalbusses auf der Girbigsdorfer Straße in Höhe des GE – gleichzeitig Potenzialprüfung einer Verlängerung der Buslinie B in das Gewerbegebiet hinein
- temporäre Wegweisung zur Endstation der Linie 2 in Königshufen/ Am Wiesengrund und Nutzung als P+R-Platz insbesondere bei größeren Veranstaltungen in der Alt- oder Innenstadt
- mittelfristig Anlage eines neuen P+R-Platzes im Bereich Königshufen/ Am Marktkauf im Bereich der heutigen Endstation der Linie 3
- Nutzung des Parkplatzes innerhalb der Straßenbahnschleife Weinhübel als P+R-Platz (mit entsprechender Wegweisung)
- Prüfung der drei beschriebenen Randbedingungen für die Führung der Buslinie A über die Hilgerstraße als Alternative der Stichfahrt zum Waggonbau (siehe Kapitel 3.8.2 auf Seite 27)
- Ausbau des Bike+Ride-Angebotes an sechs ausgewählten Endpunkten der Straßenbahnen und der Busse sowie am Bahnhof – besonders aber in Biesnitz (mit gleichzeitigem Geh-/ Radwegausbau Richtung Kunnersdorf/ Klein Neundorf) sowie in Königshufen zur besseren Anbindung aus Klingewalde
- Abbau der Erschließungsdefizite in der Alt- und Innenstadt durch eine neue Busführung in den Bereichen Am Stadtpark/ Hochschulgelände, Joliot-Curie-Straße, Elisabethstraße, Obermarkt, Demianiplatz und Otto-Buchwitz-Platz entweder durch eine Anpassung der Führung der derzeit kaum ausgelasteten Linie P oder durch einen separaten Altstadtbus (Midi- oder Kleinbus), der dann aber auf einer Rundroute verkehren sollte

Die Rolle des geplanten **Busbahnhofes Görlitz** ist für die Erreichbarkeit der Stadt als Oberzentrum sowie Umsteigebeziehungen von und zur Bahn sowohl für Görlitz als auch für Zgorzelec von Bedeutung. Hier sind in Zukunft weitere Entwicklungen zu erwarten. Der gewählte Standort am Bahnhof wird dafür weiterhin als alternativlos angesehen und eine zügige Umsetzung gefordert. Die Nutzung des Straßenraumes Bahnhofstraße ist für die erforderlichen Kapazitäten, die notwendige Qualität für den Fahrgast sowie unter Sicherheitsaspekten ungeeignet.

3.8.4 ÖPNV-Anbindung Berzdorfer See

Eine weitere Fragestellung im ÖPNV bildet die Anbindung des Berzdorfer Sees. In **Abbildung 11** sind dazu verschiedene Stufen einer möglichen Linienführung aufgeführt. Im maximalen Ausbauzustand könnte ein Busverkehr in Ergänzung zum Bahnangebot mit seinem geplanten neuen Haltepunkt am Nordstrand als Verteilerlinie zwischen:

- den Stränden in Klein Neundorf, Deutsch-Ossig und Hagenwerder,
- den südlichen Endpunkten der Straßenbahnen in Biesnitz und Weinhübel,
- dem Stadtteil Rauschwalde und
- den Bahnhöfen Görlitz, Hagenwerder und Berzdorfer See

verkehren. Damit wären fast alle Görlitzer Einwohner in der Lage, den Berzdorfer See mit maximal einem Umstieg im ÖPNV zu erreichen.

Im Jahr 2010 wurde ein Probetrieb mit einem sogenannten „Seebus“ zwischen Weinhübel (Endpunkt Linie 3) und Deutsch-Ossig mit 4 Fahrten/ Tag (auch am Wochenende) durchgeführt (Stufe I). Die Fahrten des Seebusses waren auf Ankünfte und Abfahrten der Linie 3 in Weinhübel abgestimmt. Die Nachfrage in der Saison 2010 war noch gering.

Im Jahr 2011 wird nun die Stufe II implementiert, die eine Verlängerung der Linie E mit Bedienung von Zielen am See und einer Verknüpfung mit dem SPNV in Hagenwerder vorsieht.

Als Stufe III ist eine Ausweitung auf den Westteil des Sees und eine Verknüpfung auch in Biesnitz oder am Bahnhof Görlitz denkbar.

Als weiterer Bestandteil des Erschließungskonzeptes Berzdorfer See zählt auch die Errichtung eines gleichnamigen Bahnhaltepunktes im Nordbereich des Sees. Dieser Haltepunkt hat besonders regionalen Charakter. Eine Anbindung des Haltepunktes Berzdorfer See an die Buslinie E im Ausbauzustand der Stufen II oder III ist möglich und besonders hinsichtlich einer weiteren Feinverteilung von Besuchern im weitläufigen Umgebungsbereich des Sees sinnvoll.

3.8.5 Netz- und Tarifstrukturen sowie grenzüberschreitende Aspekte

Die Integration von Görlitz und Zgorzelec in ein gemeinsames Tarifsystem sowie ein gemeinsames Busnetz ist für die Stadtentwicklung essentiell. Die Linie P in ihrer derzeitigen Form, die primär für Deutsche zum Einkauf in Polen ausgerichtet ist, hat auf Grund der sich ändernden Preisstrukturen und der Freizügigkeit im Rahmen der EU kaum eine realistische Entwicklungschance. Vielmehr muss es zukünftig gelingen, grenzüberschreitenden ÖPNV anzubieten, der für den Alltagsverkehr deutscher wie polnischer Einwohner und besonders den Ausbildungs- und Berufsverkehr geeignet ist. Hier liegen die größten Potenziale.

Dieses Ziel kann nur mit einem gemeinsamen deutsch-polnischen Tarif erreicht werden, der auf deutscher Seite den in Görlitz geltenden ZVON-Tarif berücksichtigt. Grenzüberschreitender ÖPNV kann dabei sowohl als Straßenbahn als auch als Bus verkehren. Wie nationale und internationale Erfahrungen übereinstimmend zeigen, können Straßenbahnen dabei aber ein deutlich höheres Fahrgastpotenzial binden. Für die genaue Linienführung, die Lage der Haltestellen und weitere Fragen müssen vertiefende Untersuchungen erfolgen. Im Bereich der Straßenbahn zeigt die vorliegende Machbarkeitsstudie schon eine klare Prämisse auf.

In diesem Zusammenhang sind auch mehrsprachige Informationssysteme, ein einfacher Ticketzugang und ein harmonisiertes Netz mit entsprechenden Verknüpfungen erforderlich. Zu diesen Verknüpfungsstellen zählen besonders der Bahnhof Görlitz mit seiner zukünftigen Funktion auch als Busbahnhof aber auch der Busbahnhof in Zgorzelec, der die Stadt mit dem Umland verbindet.

3.9 Radverkehr

Dem Radverkehr kommt eine wachsende Bedeutung in den Bereichen Alltagsradverkehr und touristischer Radverkehr zu. Um diese unterschiedlichen Erfordernisse an Netzqualität, Sicherheit und Begreifbarkeit zu gewährleisten, wurde eine Netzsystematik entwickelt. Diese enthält:

- Radverbindungen des Alltagsradverkehrs 1. Ordnung
- Radverbindungen des Alltagsradverkehrs 2. Ordnung
- Routen touristischen Radverkehrs

Radverbindungen des Alltagsradverkehrs 1. und 2. Ordnung unterscheiden sich in den Anforderungen an die Anlagen sowie in der Beschilderung, die nur für Radverbindungen 1. Ordnung durchgehend erforderlich ist. Die Routen des touristischen Radverkehrs sollten dabei stets den Standards von Radverbindungen des Alltagsradverkehrs 1. Ordnung entsprechen. Die Differenzierung der jeweiligen Anforderungen basiert auf den aktuellen Richtlinien und Empfehlungen zum Radverkehr (RASt 06, RIN, ERA 2010 seit 12/2010).

Die Eignung bestimmter Anlagen nach Typen und Routenfunktion ist in folgender Matrix (siehe *Tabelle 3*) dargestellt, wobei auch Mischverkehr für bestimmte Bereiche eine sichere und günstige Form der Radverkehrsführung sein kann.

Zur baulichen Dimensionierung der jeweiligen Anlagen wurde eine Typisierung in:

- Typ 1 - Straßenbegleitende Anlagen
- Typ 2 - Straßenferne Geh/ Radwege
- Typ 3 - Mischverkehr mit Kfz

verwendet und in **Anlage 2** differenziert aufbereitet. Hieraus ergeben sich zusätzlich detaillierte Einsatzgrenzen, Materialien und Breiten bestimmter Anlagen.

Routenfunktion Radverkehrsanlage	Typ	Radverbindung Alltagsradverkehr 1. Ordnung	Radverbindung Alltagsradverkehr 2. Ordnung	Sonstige Strecken
Straßenferner Geh/ Radweg	Typ 2	gut geeignet	gut geeignet	nicht erforderlich
Straßenbegleitender Radweg	Typ 1	gut geeignet	gut geeignet	nicht erforderlich
Radfahrstreifen	Typ 1	gut geeignet	gut geeignet	nicht erforderlich
Schutzstreifen	Typ 1	bedingt geeignet	gut geeignet	gut geeignet
gemeinsamer Geh-/Radweg	Typ 1	eher ungeeignet	bedingt geeignet (Abh. von Fußgänger- aufkommen)	gut geeignet
Gehweg Rad frei	Typ 1	ungeeignet	ungeeignet	bedingt geeignet
in Fußgängerzonen	Sonderform	ungeeignet	ungeeignet	bedingt geeignet
Mischverkehr verkehrsberuhigte Bereich (<= Tempo 30)	Typ 3	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet
Strecken-Mischverkehr bei geringem SV-Anteil	Typ 3	bedingt geeignet (bis DTV 5.000 und Tempo 30)	gut geeignet (bis DTV 5.000 und Tempo 30)	gut geeignet (bis DTV 5.000 und Tempo 30)

Tabelle 3: Eignung von Radverkehrsanlagen nach Routenfunktion

Die Beschilderung der Radverbindungen sollte in Anlehnung an die Richtlinie für die Radwegbeschilderung in Sachsen erfolgen und Ziele verschiedener Entfernungsklassen und Typen ausweisen. Die Beschilderung sollte stets den Stadtteil mit benennen und touristische Wege integrieren. Punktuell ist auch eine zweisprachige deutsch-polnische Beschilderung sinnvoll. Hier ist zu bedenken, dass trotz defizitärer Infrastruktur auch in Zgorzelec bereits heute 6 % aller täglichen Fahrten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und damit auch ein hohes grenzüberschreitendes

Potenzial besteht (zum Vergleich: Görlitz hat einen Radverkehrsanteil von über 12 % aller werktäglichen Fahrten der Einwohner).

Auf Basis der Typisierung und unter Nutzung bestehender Vorarbeiten wurde ein zweistufiges Radverkehrsnetz für Görlitz entwickelt, das an überregionale, touristische Radwege anbindet und diese auch zu relevanten touristischen Zielen führt. Auch wesentliche Standorte für Bike+Ride sind in das Netz integriert und damit erreichbar.

Das Radverkehrsnetz Görlitz ist als **Abbildung 12** beigefügt.

Eine detaillierte Darstellung von Bike+Ride-Standorten mit jeweiligem Ausstattungsgrad liegt als **Abbildung 13** bei. Hinsichtlich der erforderlichen Kapazität an Radabstellanlagen ist nur eine pauschale Schätzung möglich. Aus der Erfahrung heraus ist für den Bereich der Alt- und Innenstadt eine Kapazität von 1.000 Fahrradbügeln im Sinne einer nachhaltigen Radverkehrsförderung als Zielgröße geeignet. Darin sind allerdings keine Schulen oder Ausbildungsstätten einbezogen, die gewöhnlich eine sehr hohe Radverkehrsnachfrage aufweisen.

Für den touristischen Radverkehr sind die vorhandenen Radverkehrsboxen sehr gut geeignet. Dieses Angebot sollte (auch mit Unterstützung der Privatwirtschaft) weiter ausgebaut und auf mehrere Standorte verteilt werden.

Der offensive Umgang mit der Umsetzung des Radverkehrsnetzes, begleitet durch eine breit gefasste Öffentlichkeitsarbeit und untersetzt mit einem eigenen Radverkehrsbudget, ist geeignet den Radverkehr in Görlitz attraktiver zu gestalten. Dazu gehört aber auch die Förderung betrieblicher Radmobilität, Einzelveranstaltungen, Kampagnen sowie vor allem die sichere und attraktive Gestaltung der Radverbindungen. Im Bereich der Abstellanlagen ist es denkbar, ein Programm der "1000 neuen Fahrradbügel" in Görlitz unter Einbeziehung von Händlern und Gewerbetreibenden umzusetzen.

Kurzfristig wird es erforderlich, die bestehenden Regelungen im Radverkehr hinsichtlich der Vorgaben der VwV-StVO 2009, der ERA 2010 und ggf. entsprechend der Novelle zur StVO-Novelle 2009, die im Jahr 2011 erwartet wird, anzupassen. Das betrifft insbesondere bestehende Signalisierungen an LSA (kombinierte Rad/ Fuß-Scheiben, separate Signalgeber), Benutzungspflichtregelungen, Markierungen und Dimensionierungen insbesondere bei Führungen mit Fußgängern.

Für die kommunale Planung lassen die aktuellen Regelwerke der VwV-StVO 2009 und der ERA 2010 größere Gestaltungsräume der kommunalen Verkehrsbehörden bei der Ausweisung von Schutzstreifen, Freigaben von Einbahnstraßen, Fahrradstraßen und Markierungen an Knotenpunkten zu. Diese Spielräume können hinsichtlich einer sicheren und effektiven Umsetzung des Radverkehrsnetzes Görlitz genutzt werden und die anstehenden Prozesse durch die nun bestehende inhaltliche Planungssicherheit deutlich beschleunigen.

3.10 Fußgängerverkehr

Sowohl von der Struktur der Stadt her als auch hinsichtlich der touristischen und einkaufsorientierten Funktionen werden insbesondere die Innen- und Altstadt aber auch die gewachsenen Stadtteile durch Fußgängerverkehr geprägt und genutzt. Dieser Effekt ist sowohl für die Wohn- und Standortattraktivität als auch für die angesprochenen Einkaufs- und Tourismusfunktionen unersetzlich und wertvoll. Damit bleibt die Gestaltung attraktiver Seitenräume an Straßen, der Schaffung zusammenhängender Fußgängerbereiche ohne verkehrliche Konflikte sowie dichte und sichere Querungsmöglichkeiten die Hauptaufgabe im Fußverkehr. Wenn diese Aspekte in der Gestaltung der Verkehrsanlagen berücksichtigt werden, kann die Aufenthaltsqualität auf einem hohen Niveau gesichert werden und Görlitz attraktiv bleiben.

Als besonders problematische Bereiche in Görlitz werden der Postplatz, der Obermarkt, der Grüne Graben sowie der Otto-Buchwitz-Platz gesehen. Eine räumliche Verortung von Bereichen, wo aus Expertensicht zusätzliche Querungshilfen erforderlich sein können, ist als **Abbildung 14** beigefügt. Bei der Gestaltung von Fußgängerquerungsanlagen ist stets darauf zu achten, dass damit ein engmaschiges, logisches und direktes Fußwegenetz entstehen kann.

Methodisches Vorgehen

Da Fußgängerverkehr eine äußerst kleinteilige Maßnahmenplanung erfordert, müssen sich die Aussagen des Gesamtverkehrskonzeptes weitgehend auf prinzipielle Aspekte beschränken. Auch das vom Stadtrat beschlossene verkehrliche Leitbild zeigt, welche Bedeutung dem Fußgängerverkehr zugedacht wird und wie dies prinzipiell umzusetzen ist.

Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)⁸ sowie der Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06)⁹ als aktuelle und maßgebliche fachliche Grundlagen geben für die Einrichtung von Querungshilfen bestimmte Prüfinhalte vor, die für Straßenbreiten bis 11 m und Fahrstreifenbereiche bis 8,50 m im Stadtbereich gelten. Verbunden mit einer entsprechenden Umsetzungsstrategie ergeben sich damit im Wesentlichen 9 Arbeitsschritte, die vor einer Umsetzung einer Querungshilfe abzuarbeiten sind:

1. Definition von Anlass und Ziel der Prüfung ("Wozu soll die Querungshilfe dienen?")
2. Entbehrlichkeitsprüfung („Querungshilfe ist nicht erforderlich, wenn...“)
3. Notwendigkeitsprüfung („Querungshilfe ist auf jeden Fall erforderlich, wenn...“)
4. Prüfung der besonderen Schutzbedürftigkeit

⁸ Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002

⁹ Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006

5. Definition eines Spitzenstundenszenarios („maximaler Konfliktfall“) als 60-Minuten-Wert für Fußgängerquerungen und gleichzeitiger Kfz-Menge im Querschnitt
6. Auswahl der geeigneten Anlagenformen entsprechend den Empfehlungen für die Anlage von Fußgängerverkehrsanlagen
7. Planerische Bearbeitung (Maßstäbliche Entwurfsskizze im Maßstab 1:500) und fachliche Abstimmung
8. Ausführungsplanung und Umsetzung sowie kontinuierliches Monitoring mit
 - Auswahl einer geeigneten Anlagenform zur vertieften Bearbeitung
 - fachlicher Prüfung und Bewertung bzw. planerischer Durcharbeitung im Maßstab 1:500 unter Beachtung erforderlicher Breiten, Abstände und Sichtweiten
 - Abstimmung mit Fachbehörden, Polizei u. a. – ggf. Entwicklung von Alternativen

In **Anlage 3** sind diese methodischen Empfehlungen mit ihren Abhängigkeiten schematisch dargestellt.

Beispielhafte Ermittlung der geeigneten Anlagenform

Eine wichtige Rolle bei der Einordnung einer Querungshilfe kommt dabei dem Schritt 6 (Auswahl der geeigneten Anlagenform) zu. Dieser ist durch die EFA 2002 systematisiert worden und liegt dieser als Bild 6 in Nomogrammform bei. In Anlehnung an diese Vorgaben wurde in **Anlage 4** die Auswahl der geeigneten Anlagenform für ein **gewähltes Beispiel (Bereich Krölstraße/ Otto-Buchwitz-Platz)** dargestellt. Die Auswahl des Beispielbereiches erfolgte in Abstimmung mit dem Auftraggeber. Die Schritte stellten sich im Einzelnen wie folgt dar:

Im mit ① gekennzeichneten Schritt wird entsprechend des gewählten Spitzenstundenszenarios die Zahl der im Querschnitt in diesem 60-Minutenbereich verkehrenden Kfz angesetzt. Im konkreten Beispiel Krölstraße/ Otto-Buchwitz-Platz sind dies ca. 550 Kfz zwischen 7 und 8 Uhr, ermittelt aus einer Knotenpunktzählung an der Luisenstraße.

Im Schritt ② wird entsprechend der Nomogrammlinien ein gedachter Schnittpunkt mit der Zahl in dieser Zeit querenden Fußgänger entsprechend einer Erhebung im Bereich Otto-Buchwitz-Platz gebildet. Im vorliegenden Fall definiert die Maximalzahl der Querungen die Spitzenstunde als "maximaler Konfliktfall". Momentan sind 148 Querungen pro Stunde zwischen 7 und 8 Uhr zu verzeichnen, die die Hauptrelation des Kfz-Verkehrs (Demianiplatz – Krölstraße) im Platzbereich queren. Hauptsächlich handelt es sich hierbei um Schüler, die ein besonderes Schutzbedürfnis haben.

Der Bereich der Krölstraße an der Einmündung zum Otto-Buchwitz-Platz ist besonders für den Einbau einer Querungshilfe geeignet, da schon jetzt 60 % der Querenden diesen Bereich nutzen und von einer hohen Bündelungswirkung auszugehen ist.

Die achsenparallele Verlängerung dieses Punktes führt zu einem weiteren Schnittpunkt mit der Nomogrammkurve der zulässigen Geschwindigkeit (siehe ③). Diese liegt im Beispiel bei 50 km/h. Eine y-achsenparallele Verlängerung dieses Schnittpunktes zeigt nun die Eignung auf.

Geeignet sind hier:

- Mitteltrennung
- bauliche Maßnahmen ohne Vorrang
- Fußgängerüberweg (mit und ohne bauliche Maßnahmen)

Ungeeignet ist es, keine Maßnahme durchzuführen sowie eine LSA bzw. Über- oder Unterführung zu errichten. Da die EFA sowie die RAS 06 explizit auf die besondere Eignung von Mitteltrennungen als sichere Querungshilfe verweisen und diese baulich umsetzbar ist, wird diese als Vorzugsvariante gewählt. Würde man statt der bisher angesetzten 50 km/h die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränken, wäre eine Mittelinsel zwar verzichtbar, gleichzeitig ist das Schutzbedürfnis in diesem Bereich jedoch sehr hoch, sodass bei einer angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung dennoch die Sichtbeziehungen ausreichend zu sichern wären.

Hätte das Ergebnis aus der Nomogrammablesung „keine Maßnahme“ ergeben, würde nach EFA allein das besondere Schutzbedürfnis Basis der Maßnahmeplanung sein. Auch dann ist eine Mittelinsel meist eine gute und sichere Lösung. Allerdings können dann auch Maßnahmen zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und zur Schaffung verbesserter Sichtbeziehungen alternative Lösungswege sein.

Als besonders wichtig bei Querungshilfen ohne Signalisierung ist die Sicherung der entsprechenden Haltesichtweiten, wie sie in Tabelle 5 der EFA vorgegeben sind. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen diese bei 50 m. Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h bei 30 m. Zumeist sorgt die Sicherung des so erforderlichen Sichtdreieckes dafür, dass die freizuhaltenden Seitenräume (F_{an} und F_{ab}) eingehalten werden.

Eine entsprechende maßstäbliche Entwurfsskizze im Maßstab 1:500 für das gewählte Beispiel Krölstraße/ Otto-Buchwitz-Platz ist als **Abbildung 15** beigefügt. Es enthält alle wesentlichen Maße und wurde hinsichtlich der Schleppkurven für Lastzüge im Zuge der Relation Otto-Buchwitz-Platz – Krölstraße positiv geprüft.

4. Realisierungskonzept und Handlungsempfehlungen

Die dargestellten verkehrlichen Entwicklungskonzepte zeigen die Zusammenhänge der integrierten Maßnahmen im Verkehrssystem. Das Ziel der Maßnahmen ist vor allem, die Anforderungen des geltenden verkehrlichen Leitbildes der Stadt Görlitz zu erfüllen und so alle städtischen Funktionen angemessen zu sichern.

Die verkehrlichen Entwicklungskonzepte zeigen bereits teilweise sehr konkrete Maßnahmen auf. In einem Realisierungskonzept sollen diese in komprimierter Form dargestellt und hinsichtlich ihrer zeitlichen und inhaltlichen Ausformungen bewertet werden.

Bei einer Darstellung von Maßnahmen innerhalb eines Realisierungskonzeptes muss es zwangsläufig zu einer Prioritätenreihung bzw. zeitlichen Sortierung kommen, die bestimmte Maßnahmen vorzieht oder zurückstellt. In die zeitlichen Festlegungen gehen zudem die Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Ämter und der Träger öffentlicher Belange zu den Planungskonzepten sowie planerische Abhängigkeiten mit ein.

Da für das Gesamtverkehrskonzept eine inhaltliche Gültigkeit bis zum Jahr 2020 angenommen wird, sollten nur Maßnahmen Berücksichtigung finden, die bis dahin umgesetzt sein können bzw. als planerische Aufgabe gelten können. Im Jahr 2015 sollten sowohl die Leitbilder als auch die Maßnahmen grundlegend evaluiert werden. Es wird zudem empfohlen, jährlich den tatsächlichen Arbeitsstand mit den Anforderungen des Realisierungskonzeptes abzugleichen.

Die zu bearbeitenden Aufgaben beschäftigen sich vor allem mit der Vertiefung von konzeptionellen Empfehlungen und deren Implementierung im Handeln der Stadt Görlitz.

Zur besseren inhaltlichen Strukturierung sind die konkreten Maßnahmen jeweils einem von sieben Handlungsfeldern zugeordnet:

- Handlungsfeld 1 – Grenzüberschreitende Kooperation
- Handlungsfeld 2 – Entwicklung Straßennetz
- Handlungsfeld 3 – Konzeptionen Ruhender Kfz-Verkehr
- Handlungsfeld 4 – Entwicklung des ÖPNV
- Handlungsfeld 5 – Förderung Radverkehr
- Handlungsfeld 6 – Verbesserung Fußgängerverkehr
- Handlungsfeld 7 – Verkehrliche Erschließung Berzdorfer See

Im Rahmen der Beschreibung der einzelnen Aufgaben wird jeweils eine Vorgabe für den möglichen Beginn einer Maßnahme sowie deren Realisierungshorizont mit dem Vorliegen von Ergebnissen definiert. Dafür werden folgende zeitliche Horizonte genutzt:

- zeitnah: ab 2011
- kurzfristig: 2011 bis 2012
- mittelfristig: 2013 bis 2014
- langfristig: 2015 bis 2020

Im Folgenden wird jede der einzelnen 30 Maßnahmen kurz beschrieben:

4.1 Handlungsfeld 1 – Grenzüberschreitende Kooperation			
Intensivierung der fachlichen Kontakte mit der Stadt Zgorzelec und anderen verantwortlichen polnischen Körperschaften mit dem Ziel, einen Entwicklungskonsens des grenzüberschreitenden Verkehrssystems zu erreichen und dieses auszubauen. Kernfragen dafür sind:			
	Maßnahme	Beginn:	Ergebnisse:
1	Potenziale und Planungsvarianten des Grenzübergangs Schlesische Straße und seiner Anbindungen in das Zgorzelecer Straßennetz sowie an die Autobahn erarbeiten (siehe Abbildung 2)	zeitnah	kurz- bis mittelfristig
2	Umsetzung von Verbesserungen im straßengebundenen, grenzüberschreitenden ÖPNV – insbesondere durch Veränderungen an der jetzigen Buslinie P im Altstadtbereich (siehe auch Maßnahme 21) und Veränderungen im Tarifsystem des ÖPNV	zeitnah	kurz- bis mittelfristig
3	Kooperative deutsch-polnische Fortschreibung der Machbarkeitsstudie für eine mögliche Straßenbahnverbindung zwischen Görlitz und Zgorzelec unter Beachtung betrieblicher und finanzieller Randbedingungen, der Förderbedingungen sowie einer realistischen Umsetzungsstrategie	zeitnah	mittel- bis langfristig
4	Fortführung gemeinsamer Verkehrserhebungen im fließenden Kfz-Verkehr, im Radverkehr und in Form einer kontinuierlichen Haushaltbefragung mit einer Folgebefragung bis 2013	zeitnah	kurz- bis mittelfristig
5	Erarbeitung und Pflege eines grenzüberschreitenden, prognosefähigen Verkehrsmodells zur Bewertung von Maßnahmen im Straßennetz unter Nutzung bestehender Daten sowie Ergänzung einzelner Eckwerte der Verkehrsnachfrage	sobald Planungen das erfordern	kurz- bis mittelfristig/ Daueraufgabe
6	Diskussion und Prüfung zweier ergänzender Grenzübergänge für Fußgänger und Radfahrer im Bereich Ludwigsdorf (Neißesteg) und Weinhübel (Seidenberger Straße)	zeitnah	kurz- bis mittelfristig

4.2 Handlungsfeld 2 – Entwicklung Straßennetz			
Aus- und Umbau des Görlitzer Straßennetzes zur Verbesserung der Verkehrs- und Wohnqualitäten und zur Verringerung laufender Unterhaltskosten			
	Maßnahme	Beginn:	Ergebnisse:
7	Prüfung der prognostischen Erforderlichkeit von LSA an bestimmten Knotenpunkten auf Grundlage der verkehrlichen Analysen und der Verkehrsprognose und ggf. Ersatz von LSA durch Kreisplatz- oder Vorfahrtregelungen und unsignalisierte Querungshilfen (zu Letzteren: siehe Anlage 3)	zeitnah	Daueraufgabe
8	Nutzung der aktualisierten Verkehrswegekategorien nach RIN zur Organisation des kommunalen Straßennetzes hinsichtlich der Ausbaugrade, Geschwindigkeiten und der Netzhierarchie (siehe Abbildungen 5 und 6 sowie Anlage 1)	zeitnah	kurzfristig
9	Vertiefung der Empfehlungen zu flächenhaften geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen zur Sicherung von Handel und Gewerbe in der Innenstadt, der Verkehrssicherheit sowie der Verbesserung und Aufwertung des Wohnumfeldes (siehe Abbildung 7)	zeitnah	kurzfristig
10	detaillierte verkehrstechnische Prüfung und Modellierung des Knotenpunktes Zeppelinstraße/ Christoph-Lüders-Straße und seiner zuführenden Strecken zur Ableitung von Maßnahmen für eine optimale Leistungsfähigkeit, um durch eine Attraktivierung des Hauptnetzes Schleichverkehre durch die Altstadt zu vermeiden und ggf. den Bus der Linie A mit aufzunehmen	ab 2012	kurz- bis mittelfristig
11	Etablierung eines fachlichen Diskussionsprozesses zur deutlichen Verringerung (und nicht nur Verlagerung) der verkehrlichen Belastungen in der Alt- und Innenstadt unter Nutzung des erarbeiteten Verkehrsmodells und mit dem Ziel, komplexe Maßnahmenempfehlungen für entsprechende Veränderungen zu erarbeiten, ohne dadurch die generelle Funktionsfähigkeit und Erreichbarkeit der Alt- und Innenstadt deutlich zu beeinträchtigen	zeitnah	kurz- bis mittelfristig
12	vertiefende Planungen zum Ausbau der Furtstraße sowie zur Verlegung der Kastanienallee	frühestens ab 2013	mittel- bis langfristig
13	verkehrliche und planerische Prüfung der Südstadtspange, wenn die OU Kunnerwitz in Form der S111a (1. BA) nicht realisiert werden sollte - ansonsten ist diese Maßnahme verzichtbar	abhängig von Umsetzung der S111a	mittel- bis langfristig

4.3 Handlungsfeld 3 – Konzeptionen Ruhender Kfz-Verkehr			
Systematisierung des ruhenden Kfz-Verkehrs und dessen Führung			
	Maßnahme	Beginn:	Ergebnisse:
14	Umsetzung des Parkleitsystems „Parkring Görlitz“ mit Beschilderung, Analysen und ggf. Anpassung (siehe Abbildungen 6a und 6b)	bereits im Zuge Landesausstellung begonnen	kurzfristig
15	Verlagerung von Kapazitäten des ruhenden Verkehrs (ca. 100 Stellplätze) vom Obermarkt und vom Demianiplatz zum Parkplatz Innenstadt/ Christoph-Lüders-Straße	2011/ 2012 (Ende Landesausstellung)	kurzfristig
16	Planung und Bewertung eines gestalterisch angepassten, zusätzlichen Parkdecks auf dem Parkplatz Altstadt; bei einer baulichen Umsetzung ist eine weitere Verlagerung von öffentlichen Stellplätzen aus dem Bereich Obermarkt sinnvoll und effektiv	zeitnah	mittel- bis langfristig
17	bedarfsgerechte Anpassung der Parkgebühren ggf. auch unter Aufgabe der Zonendifferenzierung und Ausweitung der Bewirtschaftung, um neue Anwohnerstellplätze zu schaffen, die Auslastung der Parkhäuser zu erhöhen und externen Zielverkehr in die Alt- und Innenstadt an den Gebietsrändern abzufangen	zeitnah	kurz- bis mittelfristig

4.4 Handlungsfeld 4 – Entwicklung des ÖPNV			
Weiterentwicklung des Görlitzer ÖPNV und Erhalt der Straßenbahn als Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs der Stadt			
	Maßnahme	Beginn:	Ergebnisse:
18	Investition in die Perspektiven der Straßenbahn durch Modernisierung des Fahrzeugparks, verstärkte Barrierefreiheit an Haltestellen und Zugängen, attraktive Takte (in Überlagerung nicht größer 10 Minuten) und Tarife	zeitnah	mittel- bis langfristig
19	Diskussion der Straßenbahn-Netzvarianten des Gesamtverkehrskonzeptes mit dem Fokus auf den Potenzialen für den ÖPNV in Zgorzelec lt. Variante 2 (Abbildung 8)	zeitnah	kurz- bis mittelfristig
20	Bau eines neuen Busbahnhofs im Bereich des Görlitzer Bahnhofs und Anpassung des Linienkonzeptes	zeitnah - Planung liegt vor	kurz- bis mittelfristig
21	planerische Prüfung, wie die Linie P im Görlitzer Bereich zur besseren Erschließung der Altstadt und des Bereiches der Fachhochschule genutzt werden kann (siehe Abbildung 10 und Maßnahme 2)	zeitnah	kurzfristig
22	Prüfung der drei Randbedingungen (Verkehrstechnik KP Zeppelin/ Chr.-Lüders-Str. (Maßn. 10), Nutzbarkeit und Verkehrsstruktur Hilgerstraße und Haltestellenanpassung) für eine Entscheidung zur Verlegung der Buslinie A in die Hilgerstraße	zeitnah	kurz- bis mittelfristig
4.5 Handlungsfeld 5 – Förderung Radverkehr			
Kontinuierliche und umfassende Förderung des Alltagsradverkehrs und der touristischen Attraktivität des Radverkehrs			
	Maßnahme	Beginn:	Ergebnisse:
23	Prüfung bestehender Radverkehrsanlagen hinsichtlich der Vorgaben aus der VwV-StVO 2009 und der ERA 2010 – insbesondere zu Signalisierungen, Furtmarkierungen, Benutzungspflicht und Dimensionierungen aber auch der Freigaben von Einbahnstraßen sowie gemeinsamen Führungen von Fußgängern und Radfahrern – Ableitung von Maßnahmen und Umsetzung organisatorischer Veränderungen	zeitnah	kurzfristig
24	Integration der Radverkehrsanforderungen entsprechend der Radverbindungskategorie und der Dimensionierungen in anstehende Maßnahmen des Straßenbaus und der -sanierung gemäß Abbildung 12 und Anlage 2	zeitnah	Daueraufgabe
25	Schaffung eines eigenen Radverkehrsbudgets unter Verwaltung eines/r Radverkehrsbeauftragten der Stadt für eigene Investitionen in Radverkehrsinfrastruktur	mittelfristig	mittel- bis langfristig
26	Einbindung privater Eigentümer bei der Schaffung attraktiver innerstädtischer Abstellanlagen des Radverkehrs	zeitnah	Daueraufgabe
27	Ausbau der Radabstellanlagen an den Bike+Ride-Standorten in Biesnitz (mit Anbindung durch einen neuen Geh/Radweg nach Kunnerwitz), Weinhübel und Königshufen (Am Marktkauf) – siehe Abbildung 13	mittelfristig	mittel- bis langfristig

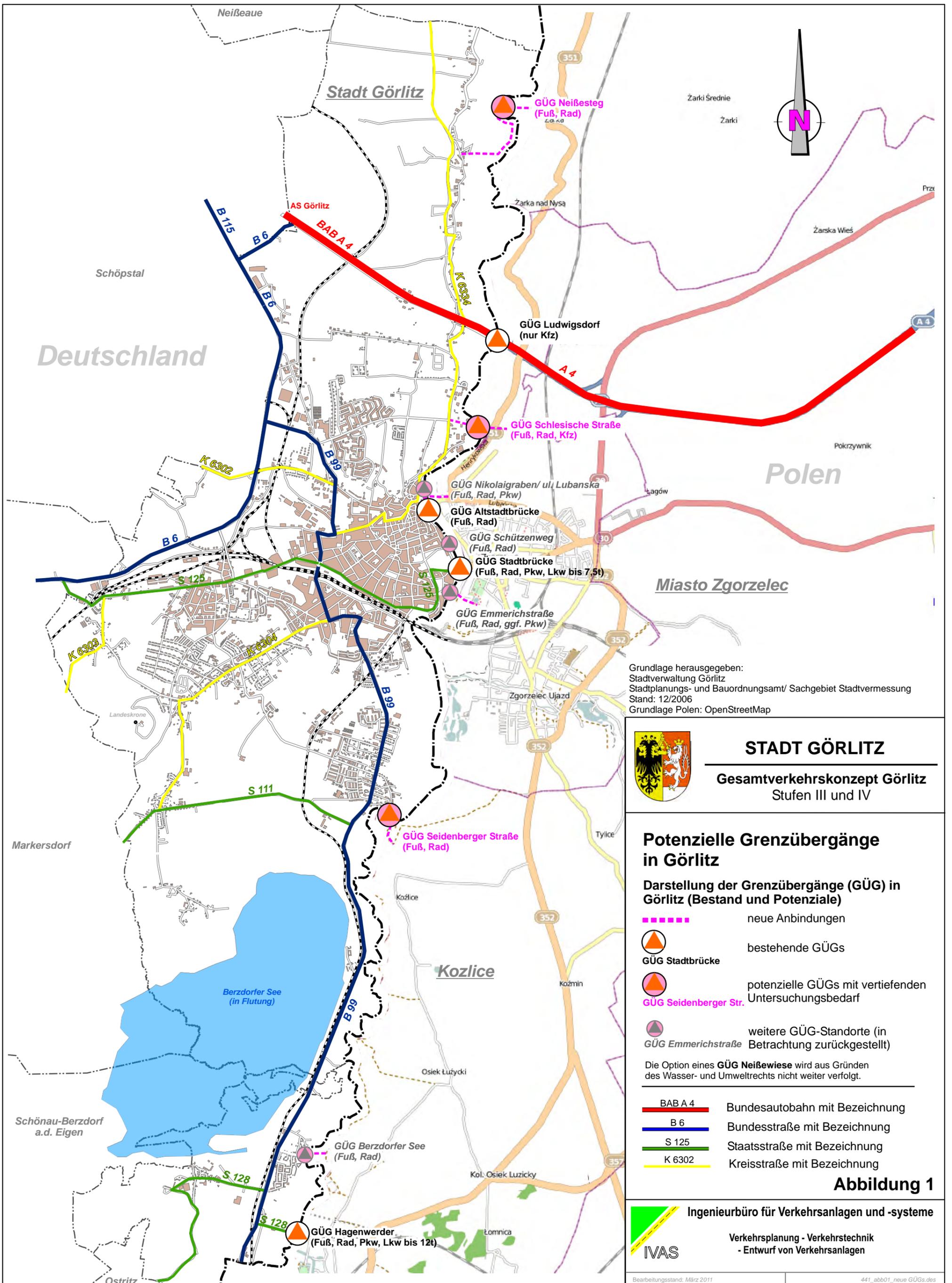
4.6 Handlungsfeld 6 – Verbesserung Fußgängerverkehr			
Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger			
	Maßnahme	Beginn:	Ergebnisse:
28	Beachtung der Anforderungen von Fußgängern an Direktheit, Sicherheit und Barrierefreiheit bei allen anstehenden Maßnahmen gemäß den geltenden Richtlinien (minimale Gehwegbreite 2,50 m)	zeitnah	Daueraufgabe
29	Planung und Umsetzung baulicher Querungshilfen bis zum Jahr 2013 insbesondere in den Bereichen Postplatz, Otto-Buchwitz-Platz, Sechsstädteplatz, unterer Demianiplatz, oberer Demianiplatz, Reichenbacher Straße und Goethestraße	zeitnah	mittelfristig
4.7 Handlungsfeld 7 – Verkehrliche Erschließung Berzdorfer See			
Anbindung und Erschließung des Berzdorfer See per Kfz, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr			
	Maßnahme	Beginn:	Ergebnisse:
30	Umsetzung des bestehenden, integrierten Erschließungskonzeptes unter Einbindung der ÖPNV-Verknüpfungsstelle Hagenwerder, den Radrundwegen und dem Konzept des ruhenden Verkehrs – die ÖPNV-Erschließung der Bereiche außerhalb der Bahnhaltepunkte Hagenwerder und Berzdorfer See erfolgt dabei mit dem Bus (siehe Abbildung 11)	zeitnah	langfristig

4.8 Fazit

Die Handlungsempfehlungen zeigen die Vielfalt der Ansätze. Da einige Aufgaben (insbesondere zum ÖPNV sowie zur Verkehrsorganisation der Alt- und Innenstadt) von hoher Brisanz in der Öffentlichkeit sind, müssen hier als Maßnahme zeitnah vertiefte planerische Konzepte erarbeitet, diskutiert und politisch beschlossen werden.

Insgesamt zeigt das Gesamtverkehrskonzept sehr deutlich auf, wo der konkrete Handlungsbedarf liegt und welche Maßnahmen zur Umsetzung des beschlossenen verkehrlichen Leitbildes der Stadt Görlitz nun erforderlich sind. Die Perspektive der Straßenbahn und die partnerschaftliche, grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei anstehenden Verkehrsprojekten scheinen dabei die größten Herausforderungen und Chancen darzustellen.

Abbildungen



Grundlage herausgegeben:
 Stadtverwaltung Görlitz
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/ Sachgebiet Stadtvermessung
 Stand: 12/2006
 Grundlage Polen: OpenStreetMap



STADT GÖRLITZ

Gesamtverkehrskonzept Görlitz Stufen III und IV

Potenzielle Grenzübergänge in Görlitz

Darstellung der Grenzübergänge (GÜG) in
 Görlitz (Bestand und Potenziale)

- neue Anbindungen
- ▲ bestehende GÜGs
- GÜG Stadtbrücke
- ▲ potentielle GÜGs mit vertiefenden Untersuchungsbedarf
- GÜG Seidenberger Str.
- ▲ weitere GÜG-Standorte (in Betrachtung zurückgestellt)
- GÜG Emmerichstraße

Die Option eines GÜG Neißewiese wird aus Gründen
 des Wasser- und Umweltrechts nicht weiter verfolgt.

- BAB A4 Bundesautobahn mit Bezeichnung
- B 6 Bundesstraße mit Bezeichnung
- S 125 Staatsstraße mit Bezeichnung
- K 6302 Kreisstraße mit Bezeichnung

Abbildung 1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
 IVAS
 Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
 - Entwurf von Verkehrsanlagen



STADT GÖRLITZ

Gesamtverkehrskonzept Görlitz Stufen III und IV

Konzept GÜG Schlesische Straße

Darstellung der Wirkungen eines GÜG
Schlesische Straße auf den lokalen
Wirtschaftsverkehr

-  bestehende Haupttrouten des lokalen Wirtschaftsverkehrs Görlitz - Zgorzelec
 -  mögliche neue Routen des lokalen Wirtschaftsverkehrs Görlitz - Zgorzelec
 -  erforderlicher neuer Straßenabschnitt mit Grenzübergang und Neißebrücke
 -  Verknüpfungspunkt der neuen Verbindung mit dem bestehendem Straßennetz
 -  Gewerbegebiet
-
-  Autobahn (D, PL)
 -  Bundesstraße (D)/ Nationalstraße (PL)
 -  Staatsstraße (D)/ Woiwodschaftsstraße (PL)
 -  Kreisstraße (D), weitere Straße (PL)
 -  Staatsgrenze D / PL

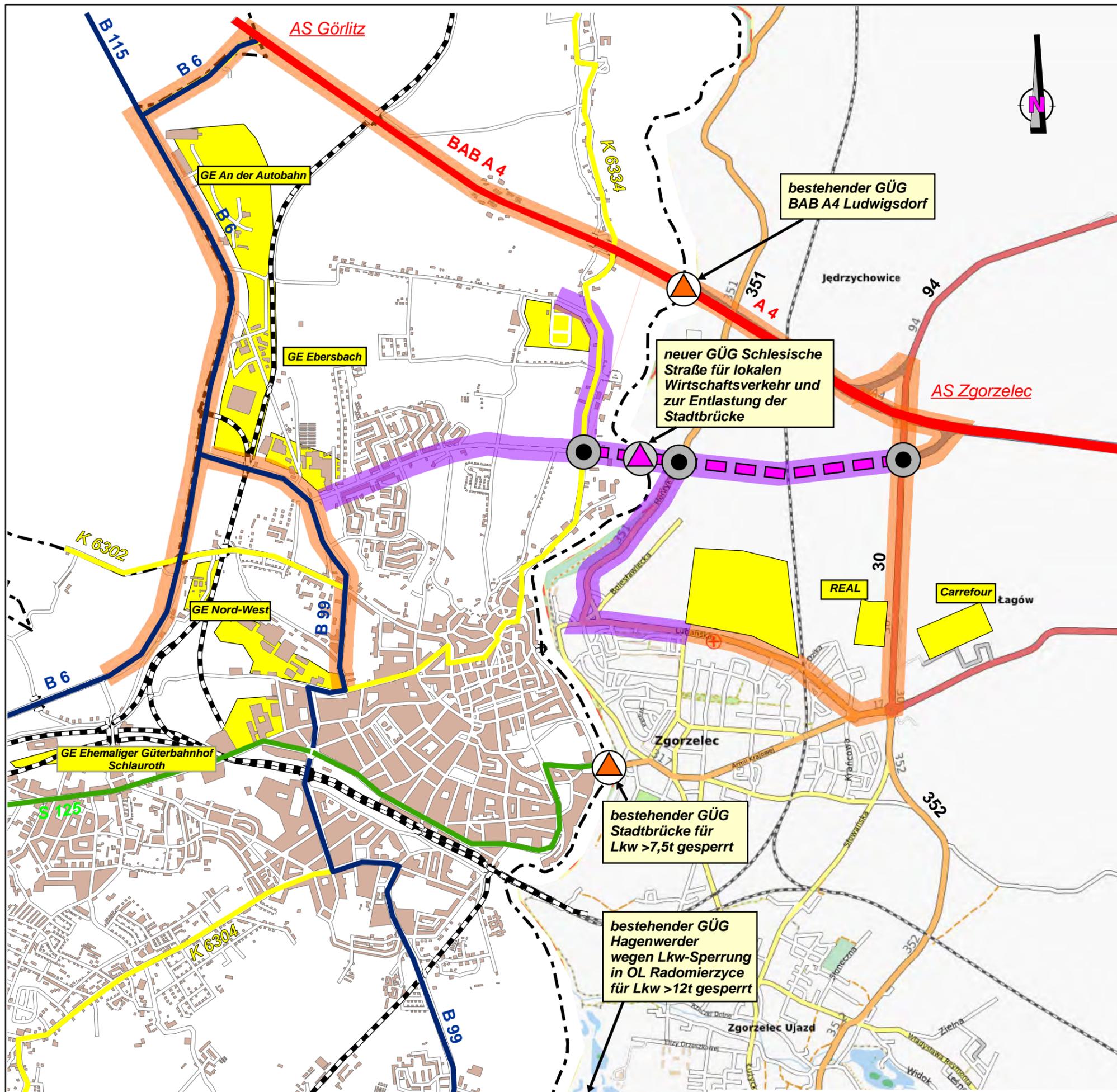
Abbildung 2

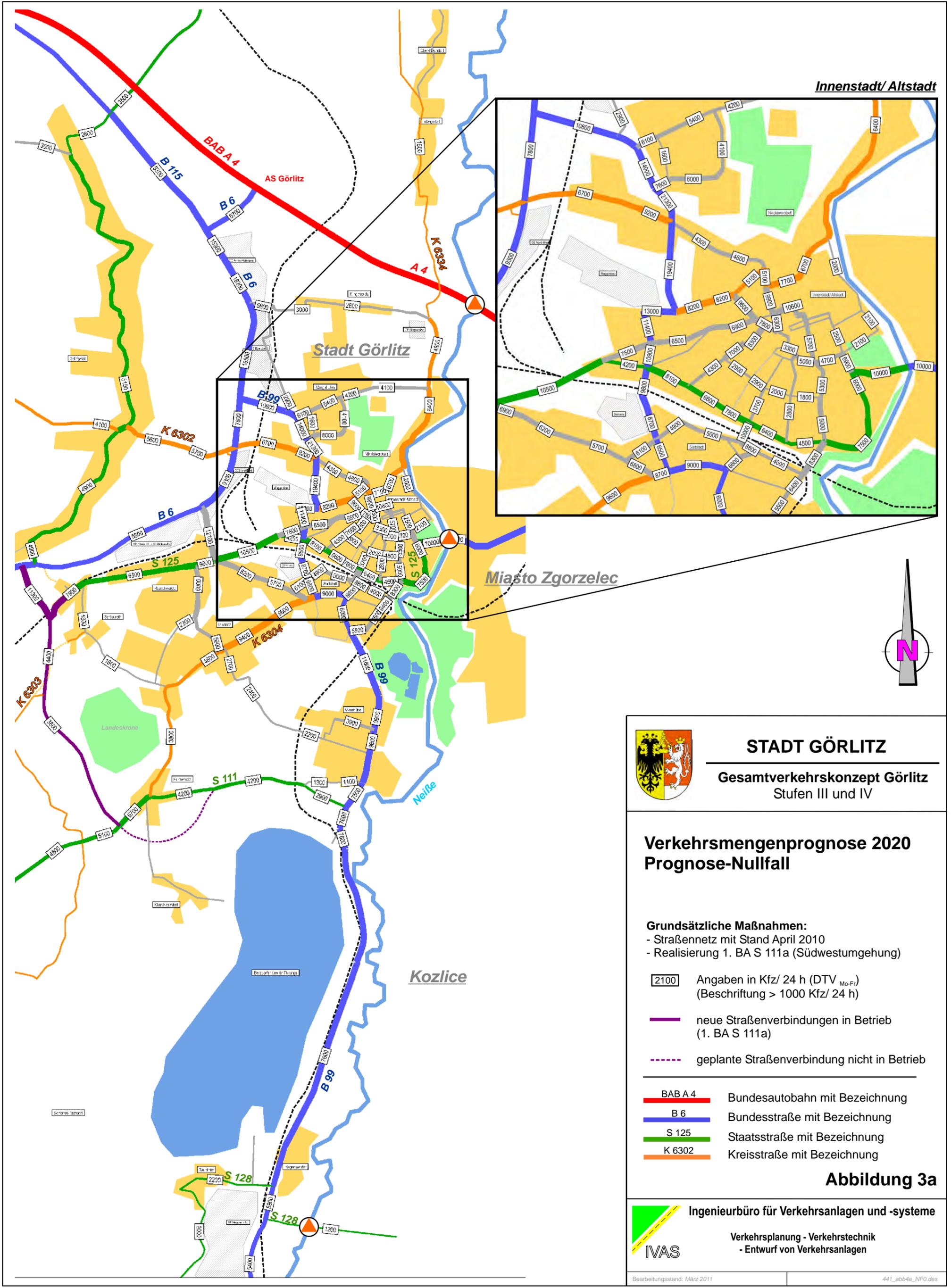
Grundlage Deutschland/ Polen: Straßennetzkarte Sachsen und OpenStreetMap

 **Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**
Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
- Entwurf von Verkehrsanlagen

Bearbeitungsstand: März 2011

441_abb02_GÜG Schlesische Str.des



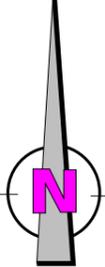


Innenstadt/Altstadt

Stadt Görlitz

Miasto Zgorzelec

Kozlice



STADT GÖRLITZ

Gesamtverkehrskonzept Görlitz

Stufen III und IV

Verkehrsmengenprognose 2020
Prognose-Nullfall

- Grundsätzliche Maßnahmen:**
- Straßennetz mit Stand April 2010
 - Realisierung 1. BA S 111a (Südwestumgehung)

- 2100 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{Mo-Fr})
(Beschriftung > 1000 Kfz/ 24 h)
- neue Straßenverbindungen in Betrieb
(1. BA S 111a)
- geplante Straßenverbindung nicht in Betrieb

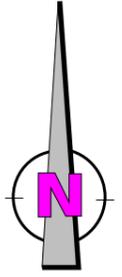
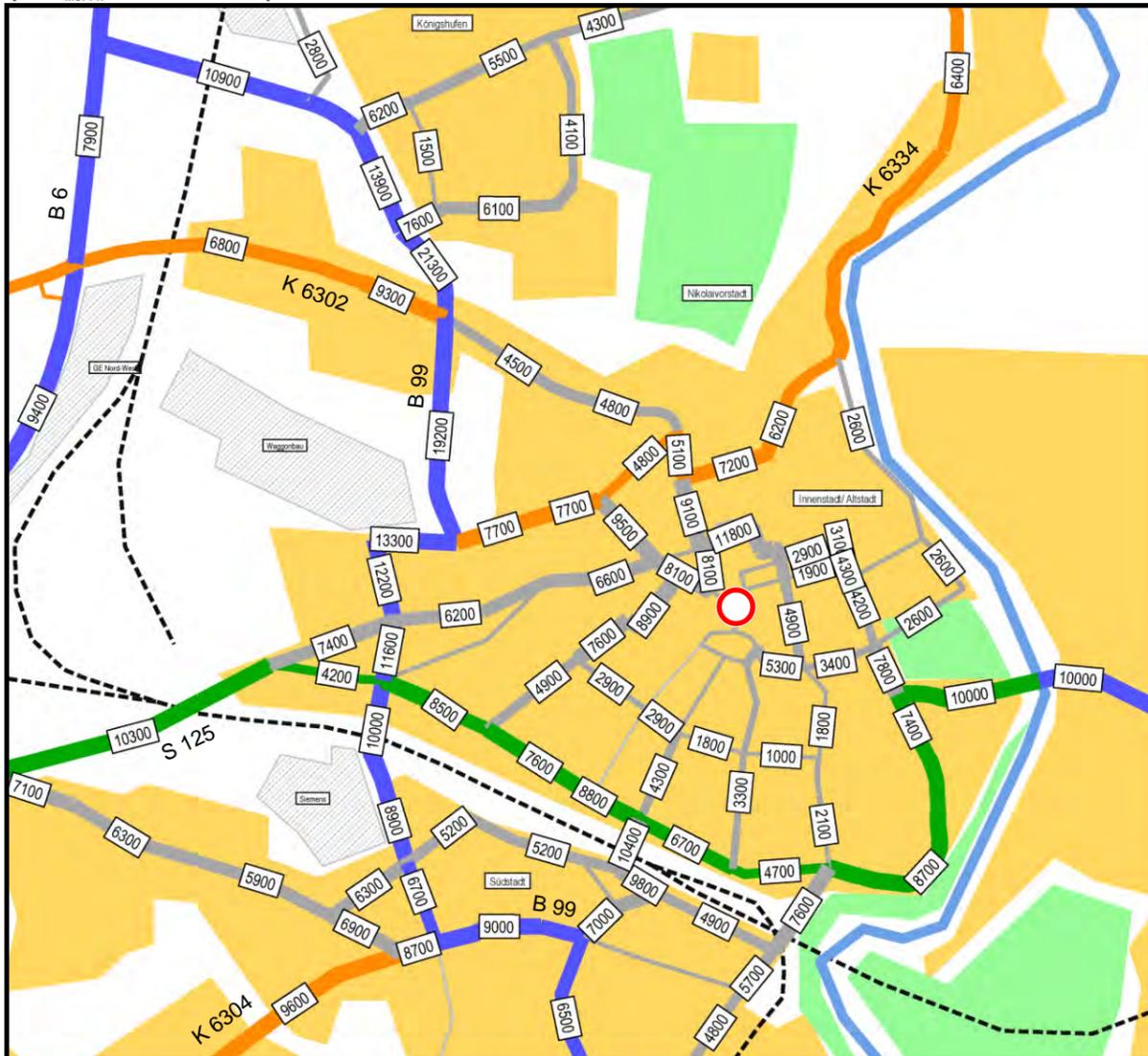
- BAB A 4 Bundesautobahn mit Bezeichnung
- B 6 Bundesstraße mit Bezeichnung
- S 125 Staatsstraße mit Bezeichnung
- K 6302 Kreisstraße mit Bezeichnung

Abbildung 3a

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
IVAS
Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
- Entwurf von Verkehrsanlagen

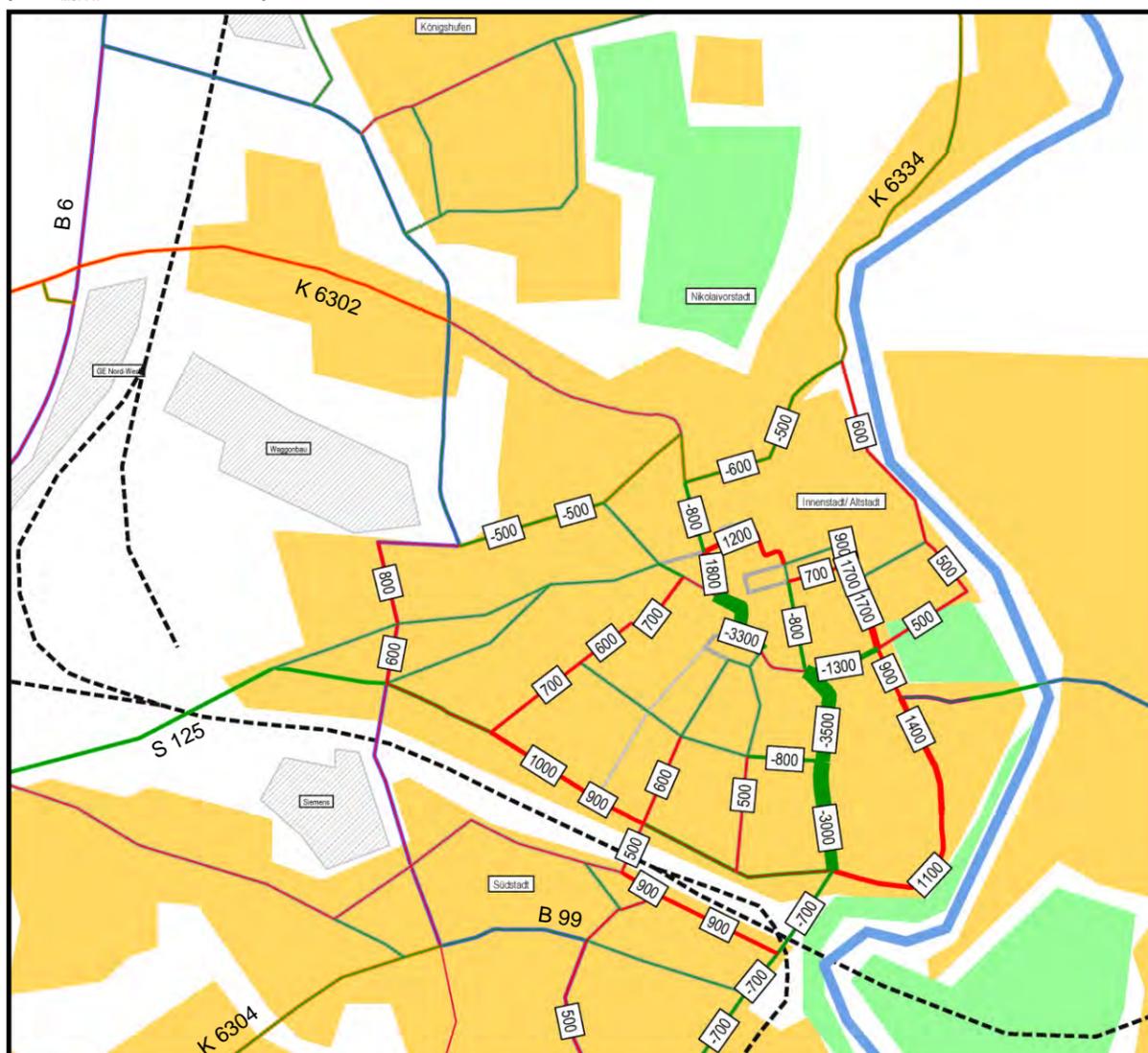
Verkehrsmengen im Netzfall 1

(DTV_{Mo.-Fr.} in Kfz/ 24 Std.)



Differenzbelastungen Netzfall 1 zu Prognose-Nullfall 2020

(DTV_{Mo.-Fr.} in Kfz/ 24 Std.)



STADT GÖRLITZ

Gesamtverkehrskonzept Görlitz
Stufen III und IV

Verkehrsmengenprognose 2020 Netzfall 1

- Maßnahmen aus dem Prognose-Nullfall:**
- Straßennetz zum Stand April 2010 mit Durchfahrt im Bereich Obermarkt/ Klosterplatz in beiden Richtungen
 - Realisierung 1. BA S 111a (Südwestumgehung)

- Zusätzliche Maßnahmen im Netzfall 1:**
- Sperrung der Durchfahrt des Postplatzes
 - Tempo-30 und rechts-vor-links-Regelung auf der James-von-Moltke-Straße

1400 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{Mo.-Fr.})
Beschriftung Verkehrsmenge > 1000 Kfz/ 24 h
Beschriftung Differenzen > 500 Kfz/ 24h

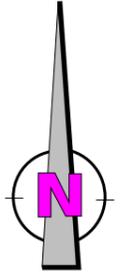
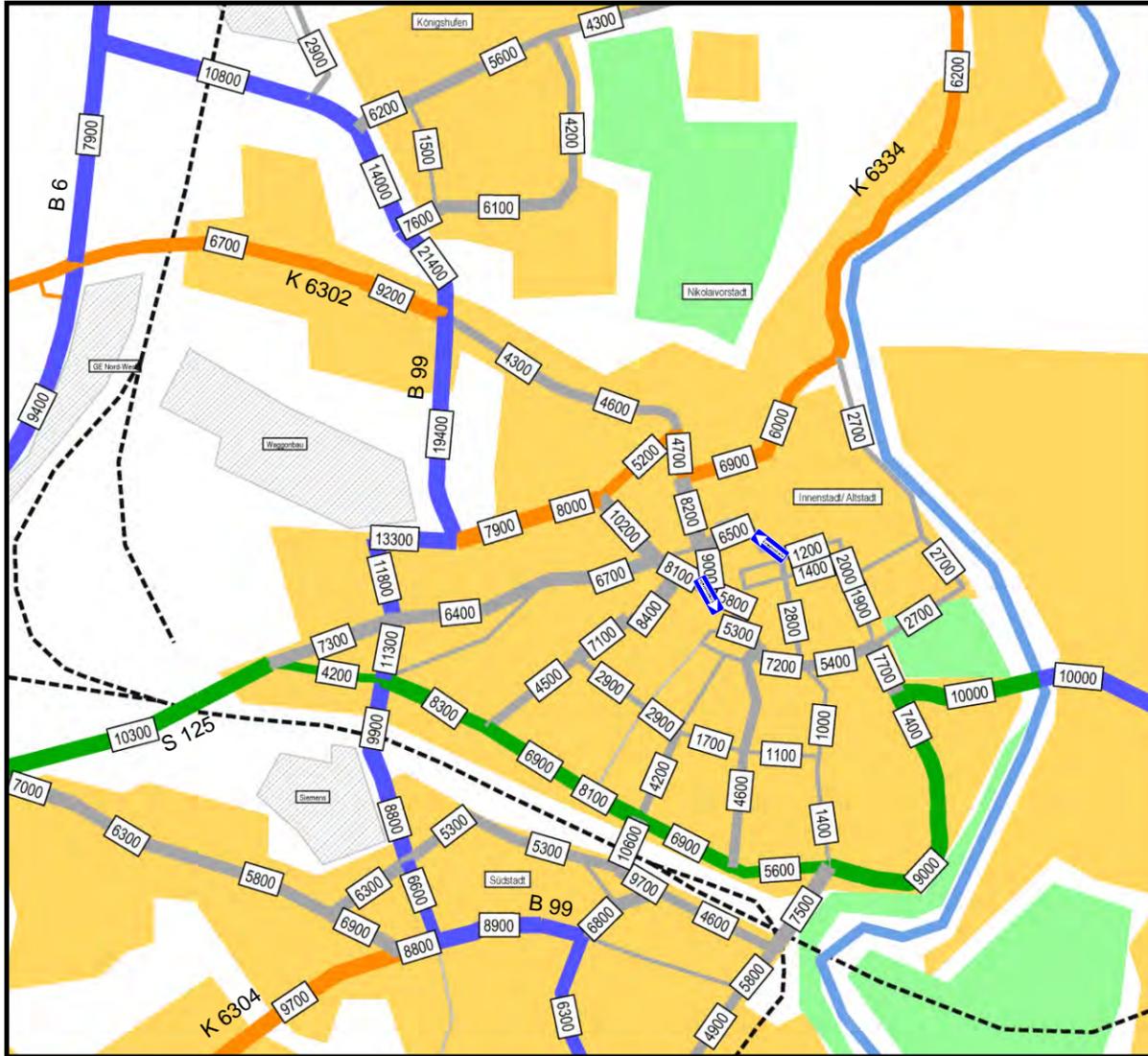
- Belastungsabnahme
- Belastungszunahme

Abbildung 3b

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
IVAS
Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
- Entwurf von Verkehrsanlagen

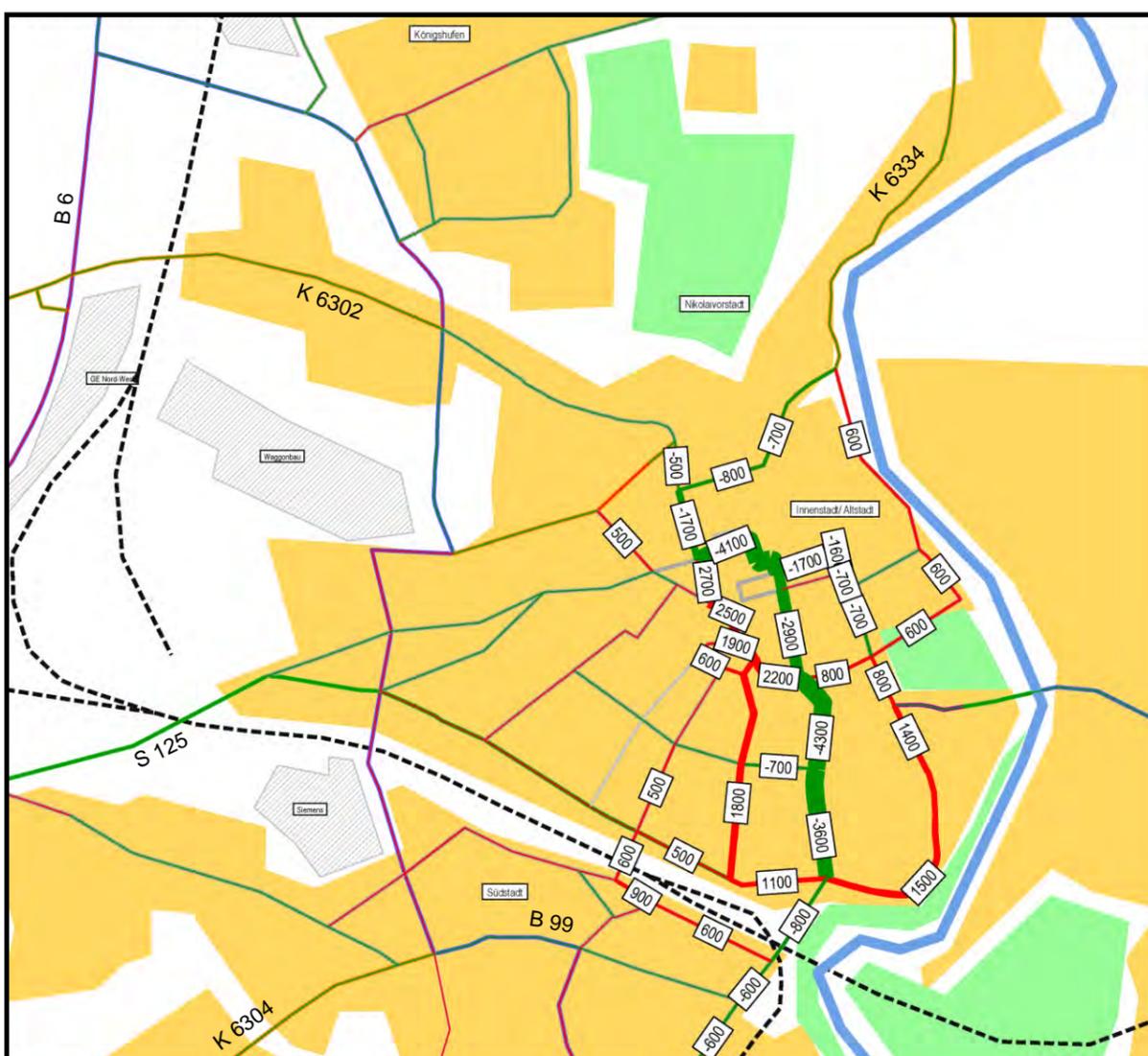
Verkehrsmengen im Netzfall 2

(DTV_{Mo.-Fr.} in Kfz/ 24 Std.)



Differenzbelastungen Netzfall 2 zu Prognose-Nullfall 2020

(DTV_{Mo.-Fr.} in Kfz/ 24 Std.)



STADT GÖRLITZ

Gesamtverkehrskonzept Görlitz
Stufen III und IV

Verkehrsmengenprognose 2020 Netzfall 2

Maßnahmen aus dem Prognose-Nullfall:

- Straßennetz zum Stand April 2010 mit Durchfahrt im Bereich Demiani-/ Postplatz nur von Nord nach Süd
- Realisierung 1. BA S 111a (Südwestumgehung)

Zusätzliche Maßnahmen im Netzfall 2:

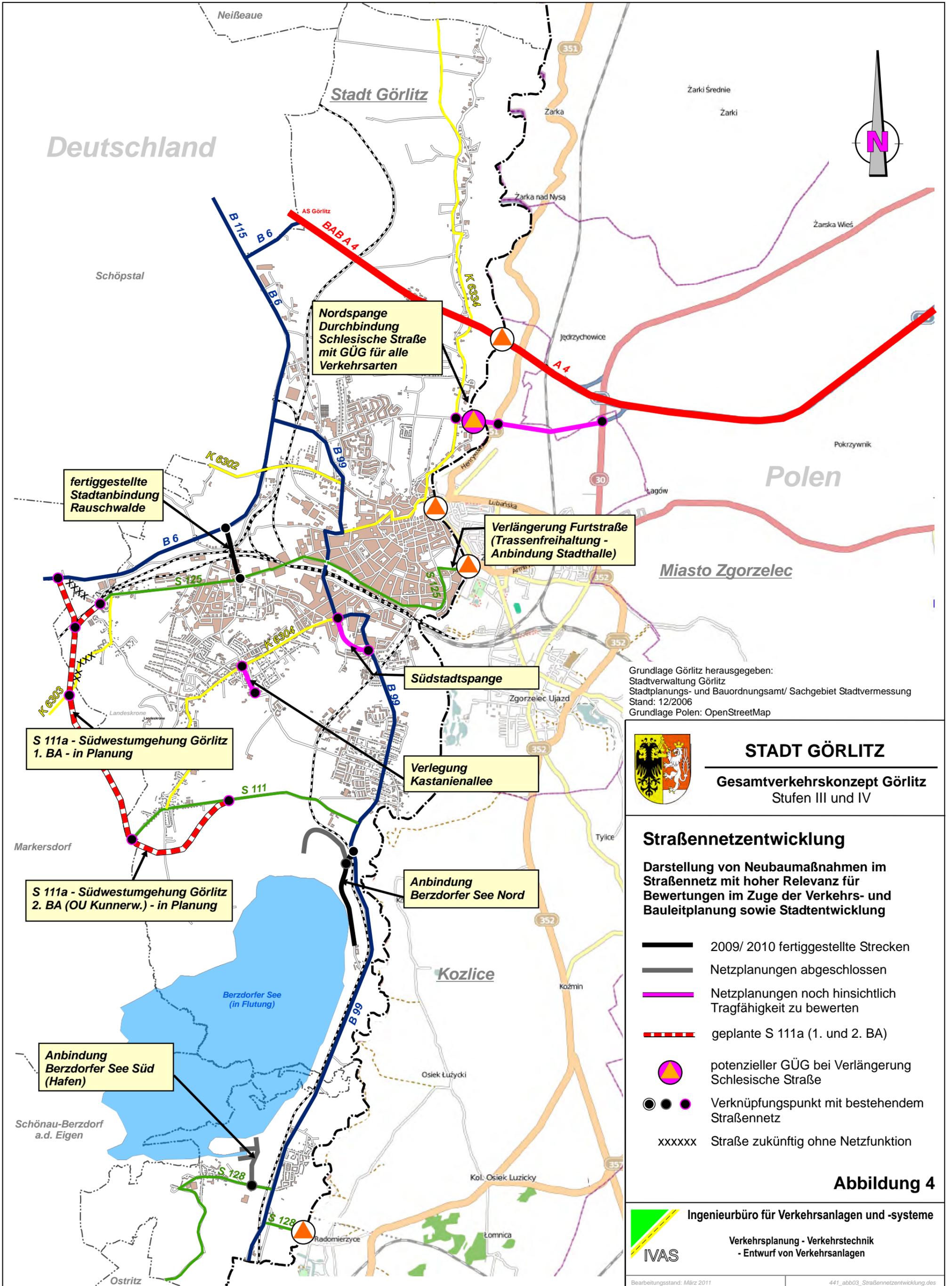
- Durchfahrt im Bereich Klosterplatz nur von Süd nach Nord (Richtung Obermarkt)
- Tempo-30 und rechts-vor-links-Regelung auf der James-von-Moltke-Straße

1400 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{Mo.-Fr.})
Beschriftung Verkehrsmenge > 1000 Kfz/ 24 h
Beschriftung Differenzen > 500 Kfz/ 24h

- Belastungsabnahme
- Belastungszunahme

Abbildung 3c

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
IVAS
Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
- Entwurf von Verkehrsanlagen



Grundlage Görlitz herausgegeben:
 Stadtverwaltung Görlitz
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/ Sachgebiet Stadtvermessung
 Stand: 12/2006
 Grundlage Polen: OpenStreetMap



STADT GÖRLITZ
Gesamtverkehrskonzept Görlitz
 Stufen III und IV

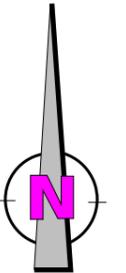
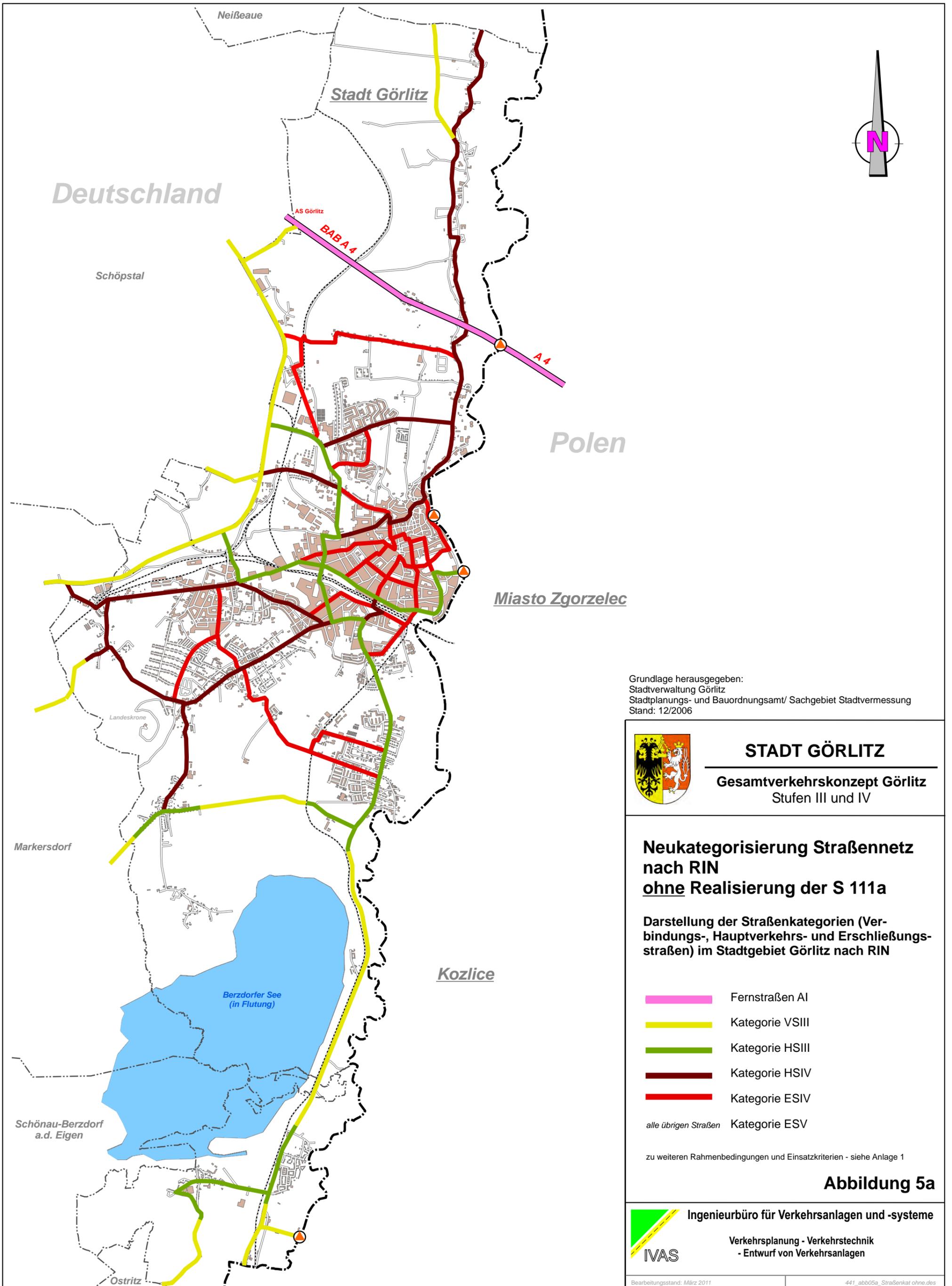
Straßennetzentwicklung

Darstellung von Neubaumaßnahmen im Straßennetz mit hoher Relevanz für Bewertungen im Zuge der Verkehrs- und Bauleitplanung sowie Stadtentwicklung

- 2009/ 2010 fertiggestellte Strecken
- Netzplanungen abgeschlossen
- Netzplanungen noch hinsichtlich Tragfähigkeit zu bewerten
- geplante S 111a (1. und 2. BA)
- potenzieller GÜG bei Verlängerung Schlesische Straße
- Verknüpfungspunkt mit bestehendem Straßennetz
- Straße zukünftig ohne Netzfunktion

Abbildung 4

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
 Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
 - Entwurf von Verkehrsanlagen



Grundlage herausgegeben:
 Stadtverwaltung Görlitz
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/ Sachgebiet Stadtvermessung
 Stand: 12/2006



STADT GÖRLITZ
Gesamtverkehrskonzept Görlitz
 Stufen III und IV

**Neukategorisierung Straßennetz
 nach RIN
 ohne Realisierung der S 111a**

Darstellung der Straßenkategorien (Verbindungs-, Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen) im Stadtgebiet Görlitz nach RIN

- Fernstraßen A1
- Kategorie VSIII
- Kategorie HSIII
- Kategorie HSIV
- Kategorie ESIV
- alle übrigen Straßen Kategorie ESV

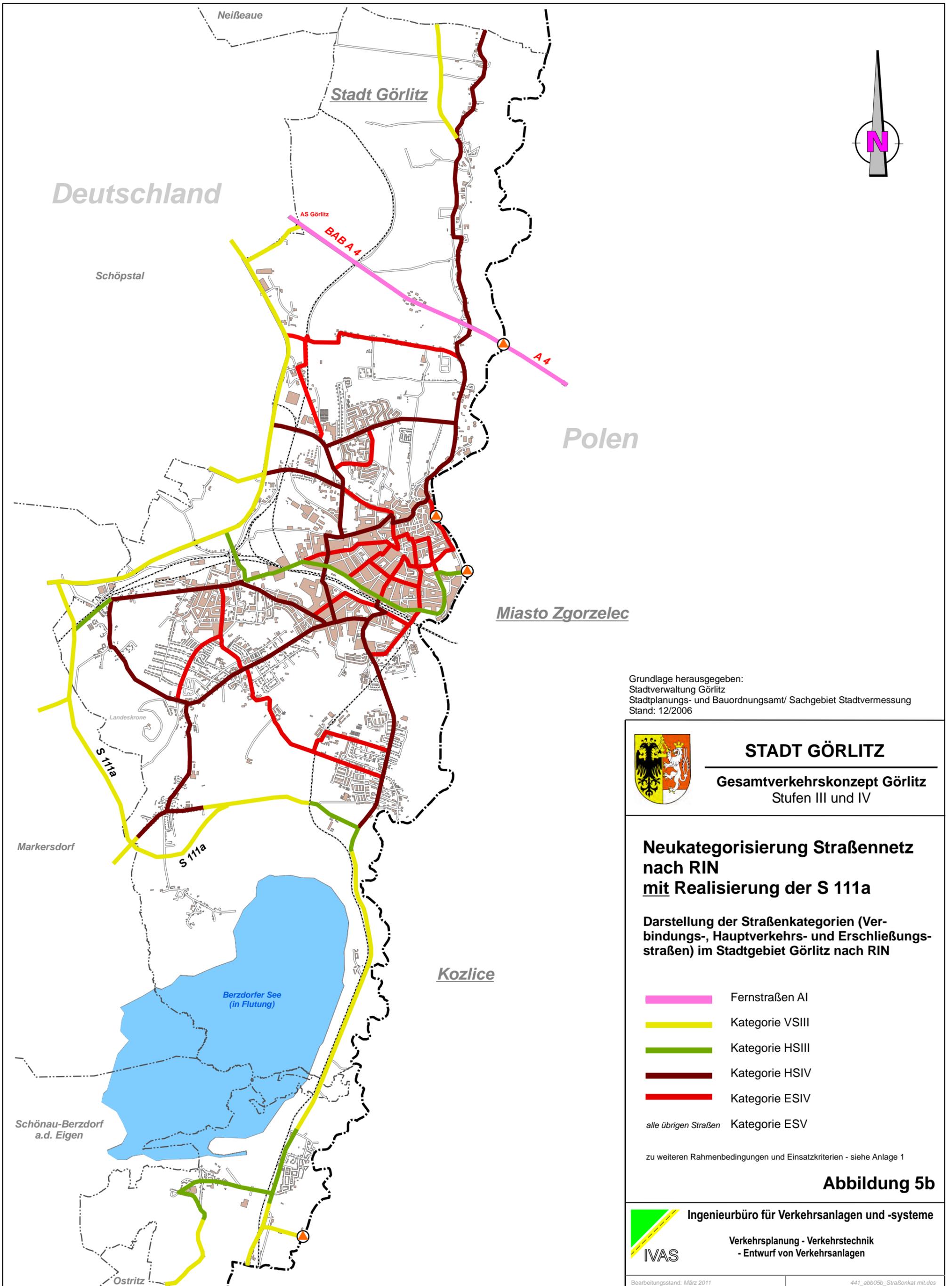
zu weiteren Rahmenbedingungen und Einsatzkriterien - siehe Anlage 1

Abbildung 5a



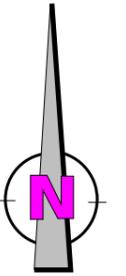
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
 - Entwurf von Verkehrsanlagen



Deutschland

Stadt Görlitz



Schöpstal

AS Görlitz
BABA 4

A 4

Polen

Miasto Zgorzelec

Grundlage herausgegeben:
 Stadtverwaltung Görlitz
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/ Sachgebiet Stadtvermessung
 Stand: 12/2006



STADT GÖRLITZ

Gesamtverkehrskonzept Görlitz
 Stufen III und IV

Neukategorisierung Straßennetz nach RIN mit Realisierung der S 111a

Darstellung der Straßenkategorien (Verbindungs-, Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen) im Stadtgebiet Görlitz nach RIN

- Fernstraßen AI
- Kategorie VSIII
- Kategorie HSIII
- Kategorie HSIV
- Kategorie ESIV
- alle übrigen Straßen Kategorie ESV

zu weiteren Rahmenbedingungen und Einsatzkriterien - siehe Anlage 1

Abbildung 5b



Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

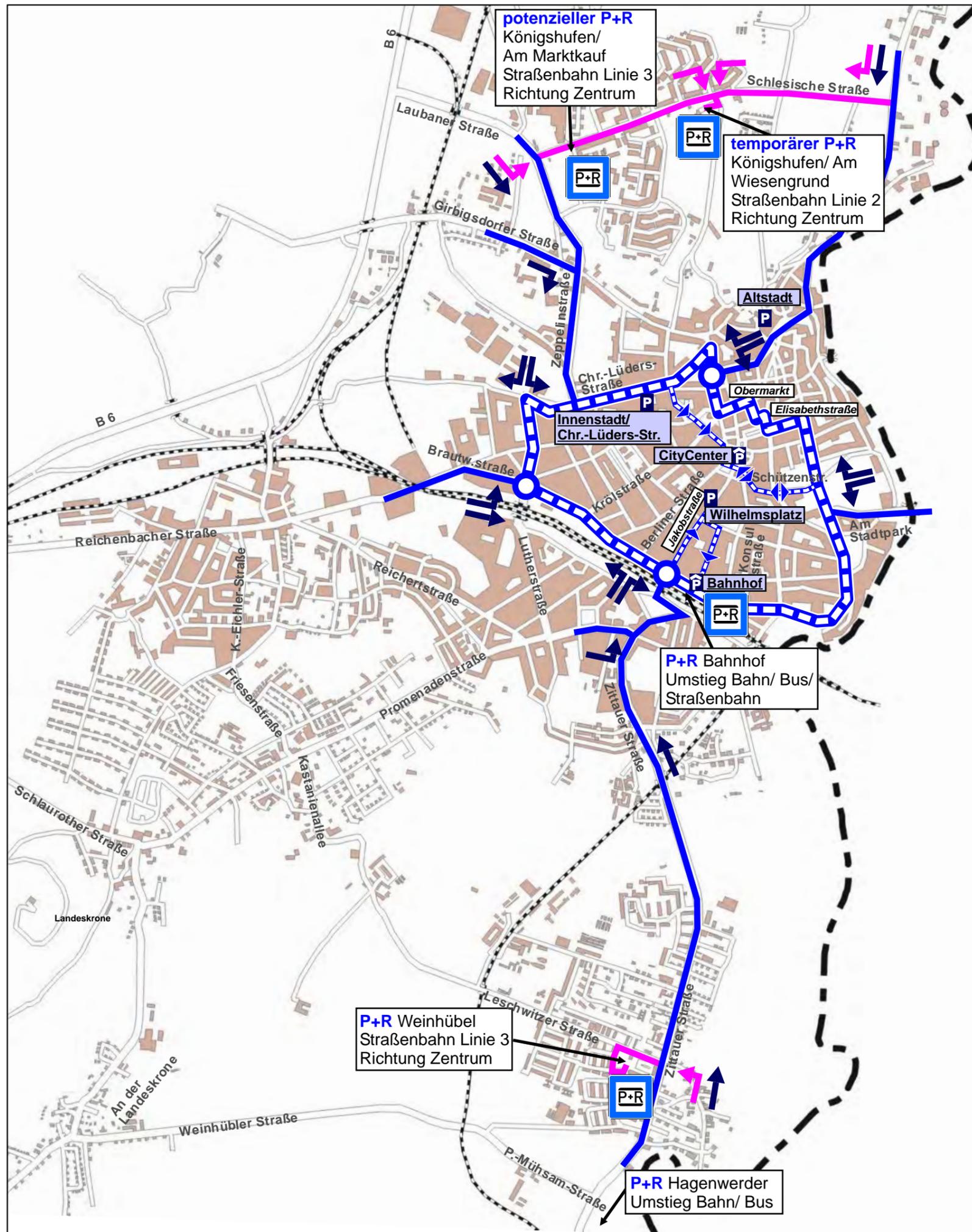
Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
 - Entwurf von Verkehrsanlagen



Konzept Ruhender Verkehr

Systemdarstellung "Parkring Görlitz" mit Standortwegweisung sowie den P+R-Standorten

-  beschildderte Zufahrtsstraßen zum Parking
-  Parking mit den ausgeschilderten Parkierungsschwerpunkten
-  Wegweisung mit Richtungssinn zu City Center und Wilhelmsplatz
-  Wegweisung zum Parking mit Tabellenwegweiser
-  Parkplatz/ Parkhaus mit Beschilderung vom Parking
-  weiterer Parkierungsschwerpunkt ohne Beschilderung vom Parking
-  Zufahrtsstraßen mit Wegweisung zu P+R-Standorten
-  Wegweisung zum P+R-Standort
-  P+R-Standort



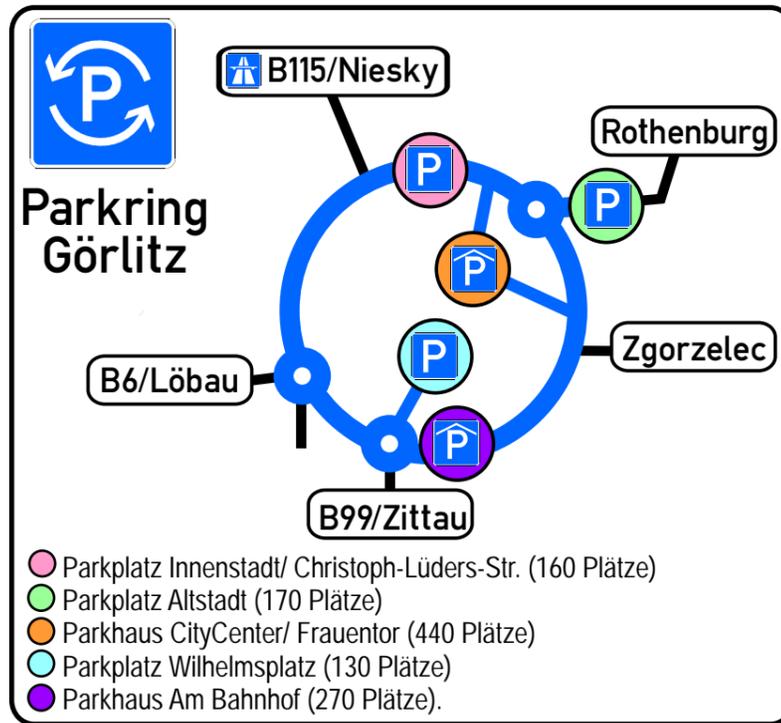
Grundlage Görlitz herausgegeben:
 Stadtverwaltung Görlitz
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/
 Sachgebiet Stadtvermessung
 Stand: 12/2006

Abbildung 6a

Gesamtverkehrskonzept Görlitz

Beschilderungsoptionen Parkring Görlitz

IVAS Dresden, Stand Oktober 2010



Systemschema "Parkring Görlitz" für Infomaterial, Stadtplanafeln, Stadtpläne, Internetauftritt, Medien usw.



Logo für den Parkring Görlitz



Stufe 0: Option der Integration des Parkings in die wegweisende Beschilderung der Bundesstraßen (fiktives Beispiel)



Stufe 1a: Ausschilderung zum Parkring in den zuführenden Straßen zur Alt- und Innenstadt (separate Tabellenwegweiser)



Stufe 1b: Ausschilderung der P+R-Standorte am Stadtrand (separate Tabellenwegweiser)



Stufe 2: Beschilderung der einzelnen Parkierungsschwerpunkte aus den jeweiligen Fahrtrichtungen heraus und Verweis auf weitere Stellplätze auf dem Parkring



STADT GÖRLITZ

Gesamtverkehrskonzept Görlitz
Stufen III und IV

Konzept Beschilderung Parkring Görlitz

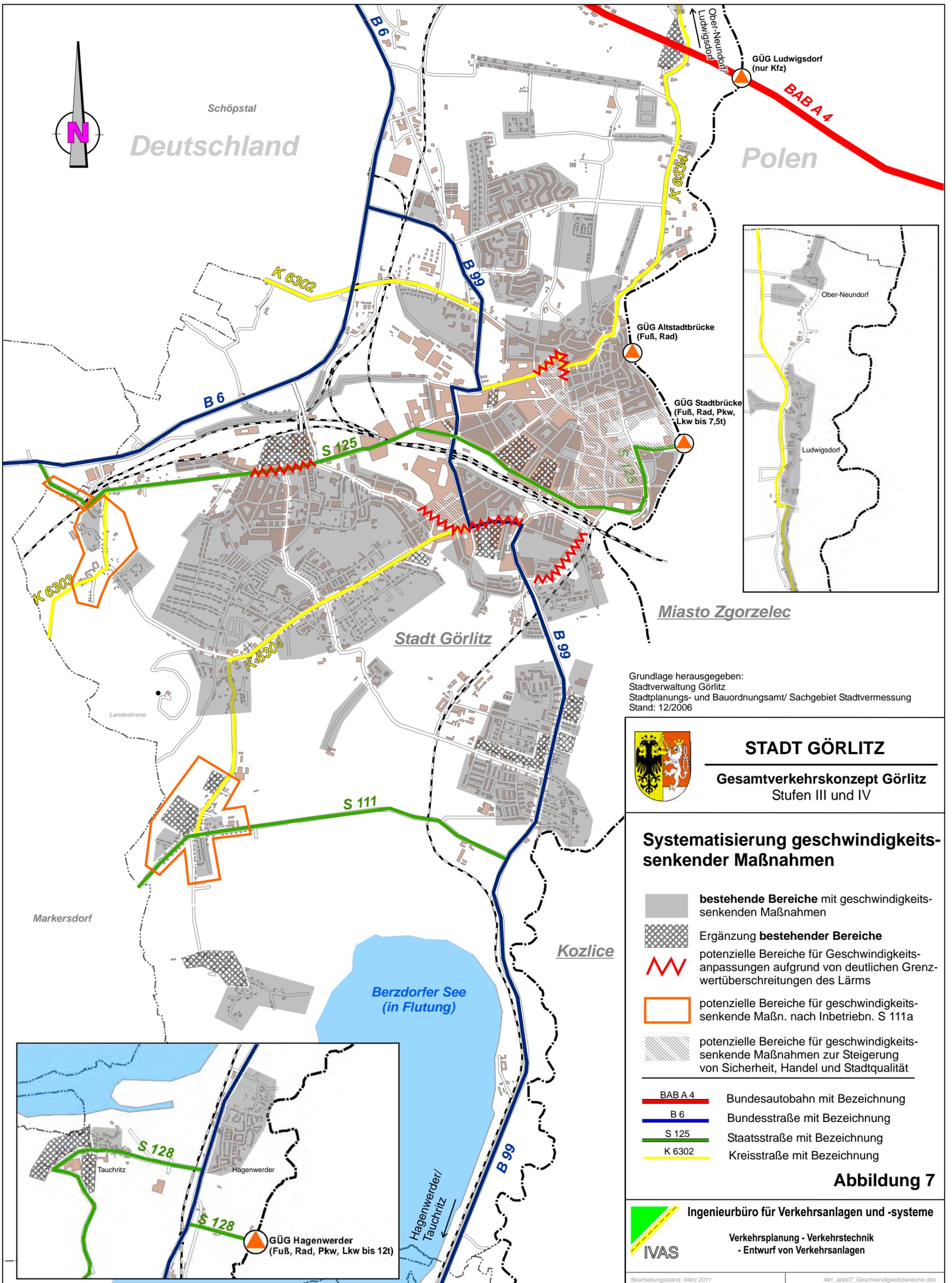
Darstellung der möglichen Schildergestaltung zur Beschilderung des Parkings und der Parkierungsschwerpunkte

Abbildung 6b



Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
- Entwurf von Verkehrsanlagen



Grundlage herausgegeben:
 Stadtverwaltung Görlitz
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/ Sachgebiet Stadtvermessung
 Stand: 12/2006



STADT GÖRLITZ
Gesamtverkehrskonzept Görlitz
 Stufen III und IV

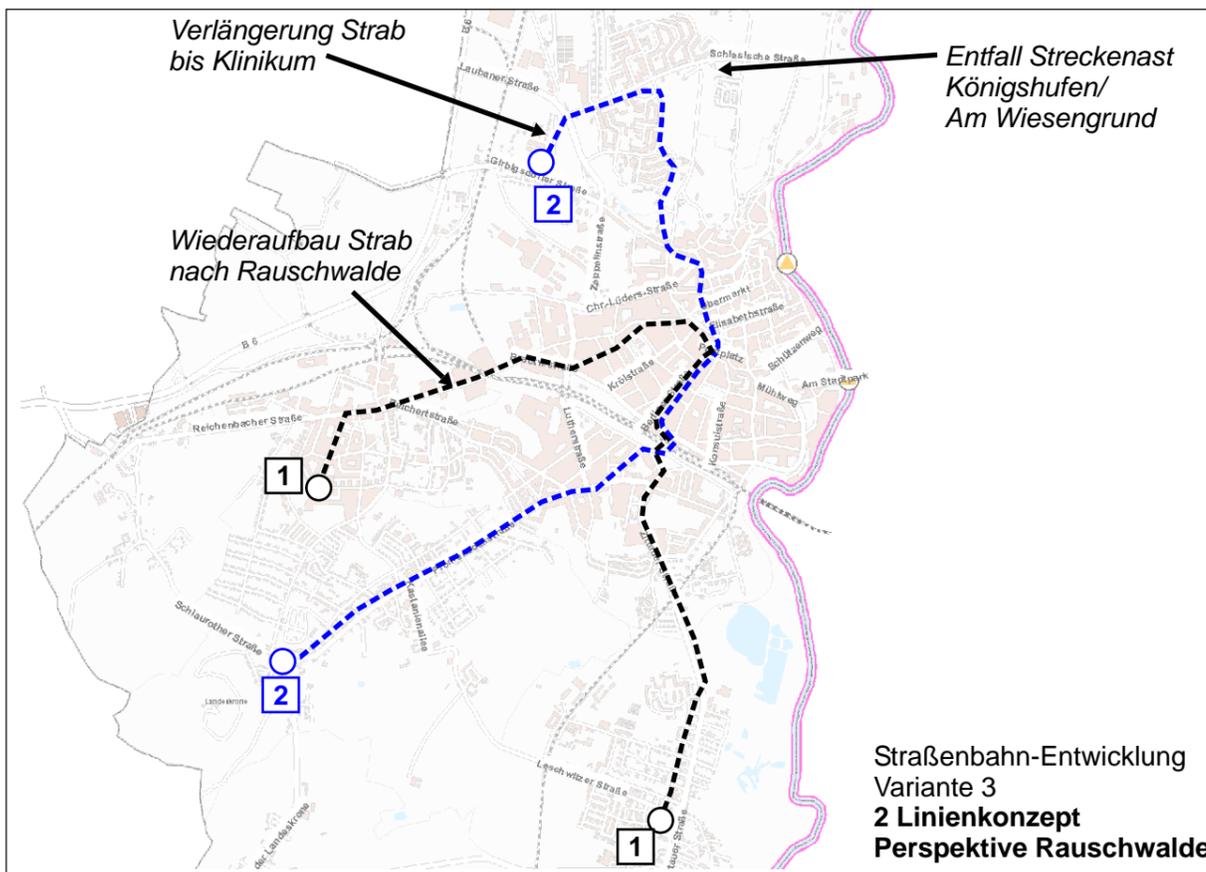
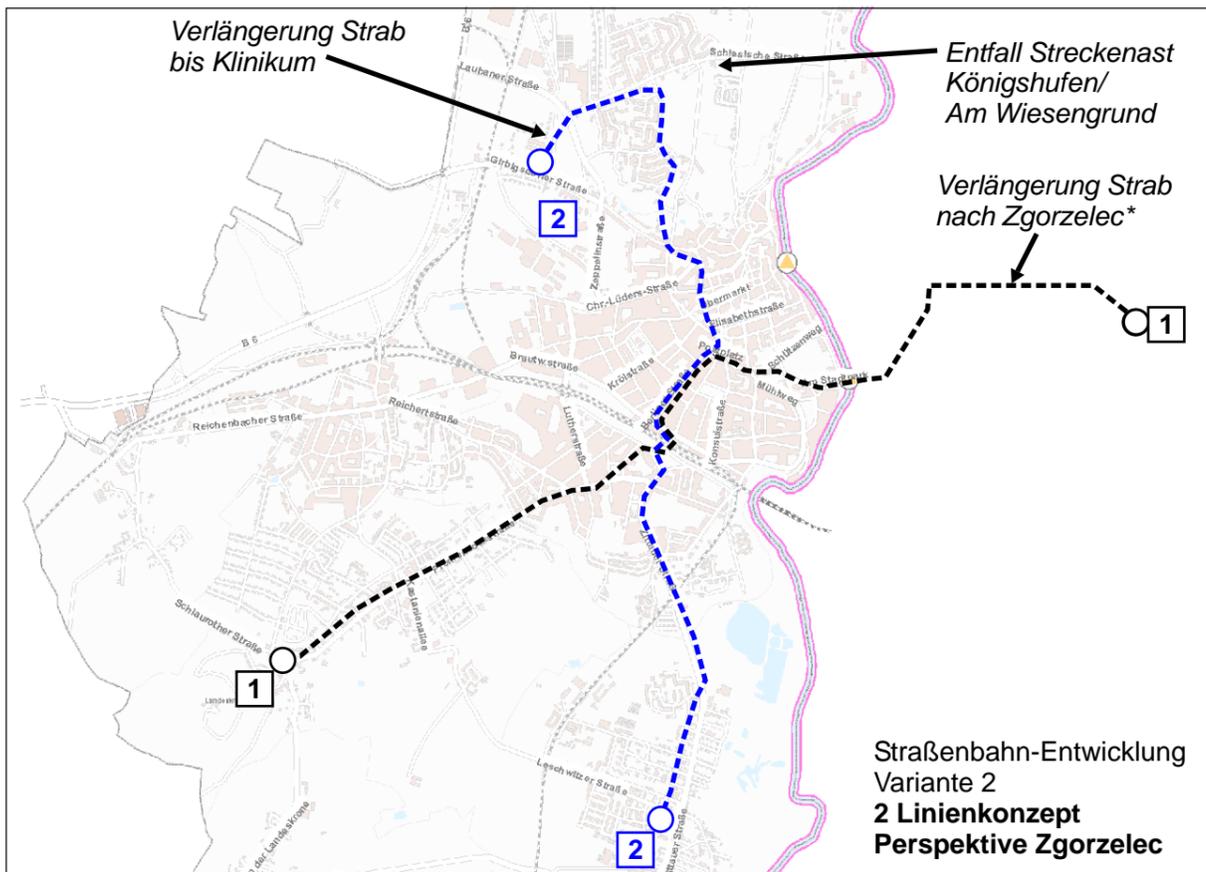
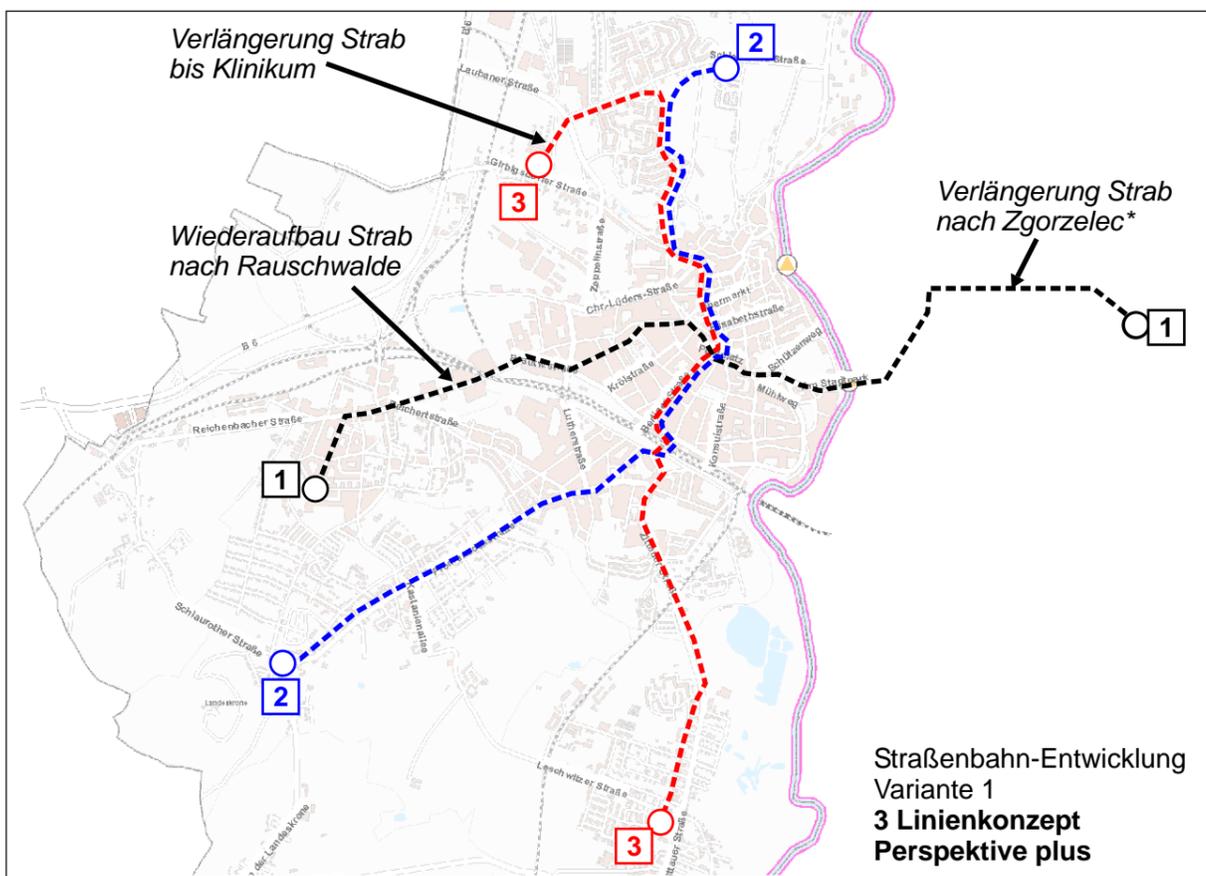
Systematisierung geschwindigkeits-senkender Maßnahmen

-  **bestehende Bereiche** mit geschwindigkeits-senkenden Maßnahmen
-  Ergänzung **bestehender Bereiche**
-  potenzielle Bereiche für Geschwindigkeits-anpassungen aufgrund von deutlichen Grenz-wertüberschreitungen des Lärms
-  potenzielle Bereiche für geschwindigkeits-senkende Maßn. nach Inbetriebn. S 111a
-  potenzielle Bereiche für geschwindigkeits-senkende Maßnahmen zur Steigerung von Sicherheit, Handel und Stadtqualität

-  **BAB A 4** Bundesautobahn mit Bezeichnung
-  **B 6** Bundesstraße mit Bezeichnung
-  **S 125** Staatsstraße mit Bezeichnung
-  **K 6302** Kreisstraße mit Bezeichnung

Abbildung 7

 **Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**
 Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
 - Entwurf von Verkehrsanlagen



* entsprechend der Machbarkeitsstudie zur grenzüberschreitenden Straßenbahnverbindung Görlitz - Zgorzelec, IVAS im Auftrag des ZVON, 2002/2005

Grundlage herausgegeben:
Stadtverwaltung Görlitz
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/ Sachgebiet Stadtvermessung
Stand: 12/2006



STADT GÖRLITZ

Gesamtverkehrskonzept Görlitz
Stufen III und IV

Varianten der Straßenbahnentwicklung

Darstellung der möglichen Straßenbahnentwicklung in Varianten auf Basis des Szenarios 2

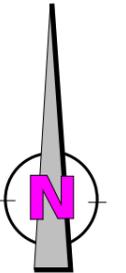
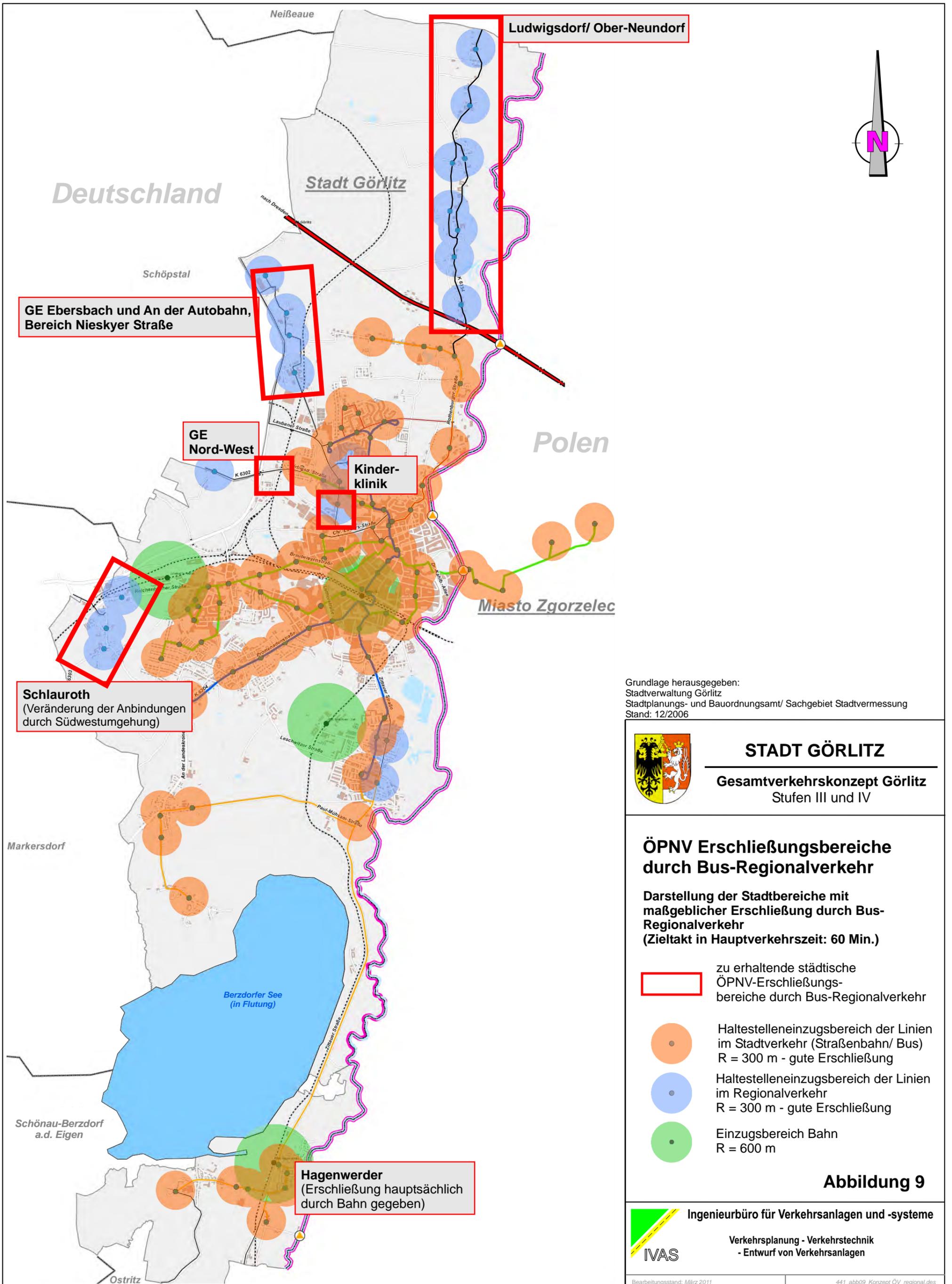
--- mögliche Linienführungen
--- in den Varianten 1 - 3

Abbildung 8



Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
- Entwurf von Verkehrsanlagen



Grundlage herausgegeben:
 Stadtverwaltung Görlitz
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/ Sachgebiet Stadtvermessung
 Stand: 12/2006



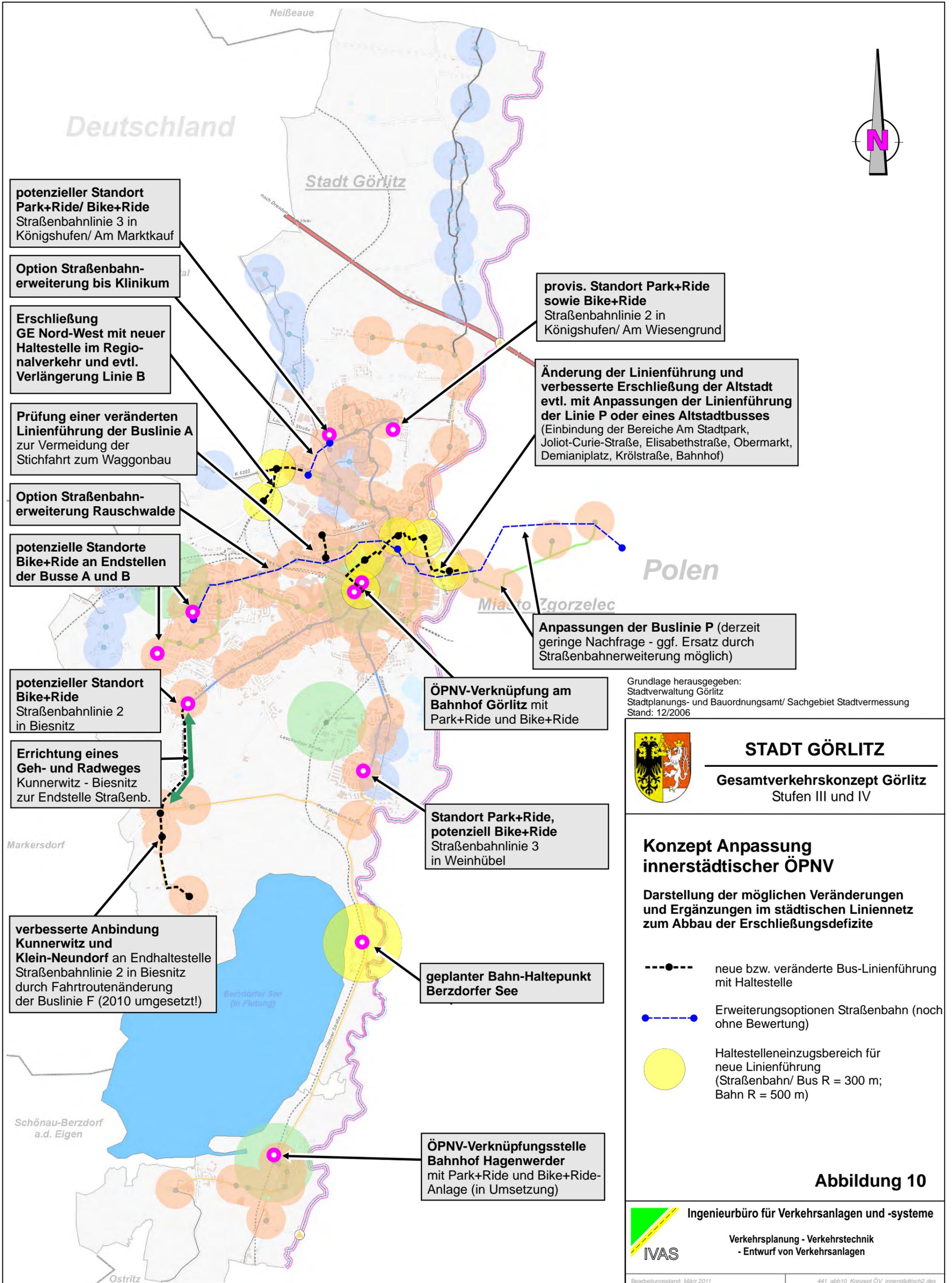
STADT GÖRLITZ
Gesamtverkehrskonzept Görlitz
 Stufen III und IV

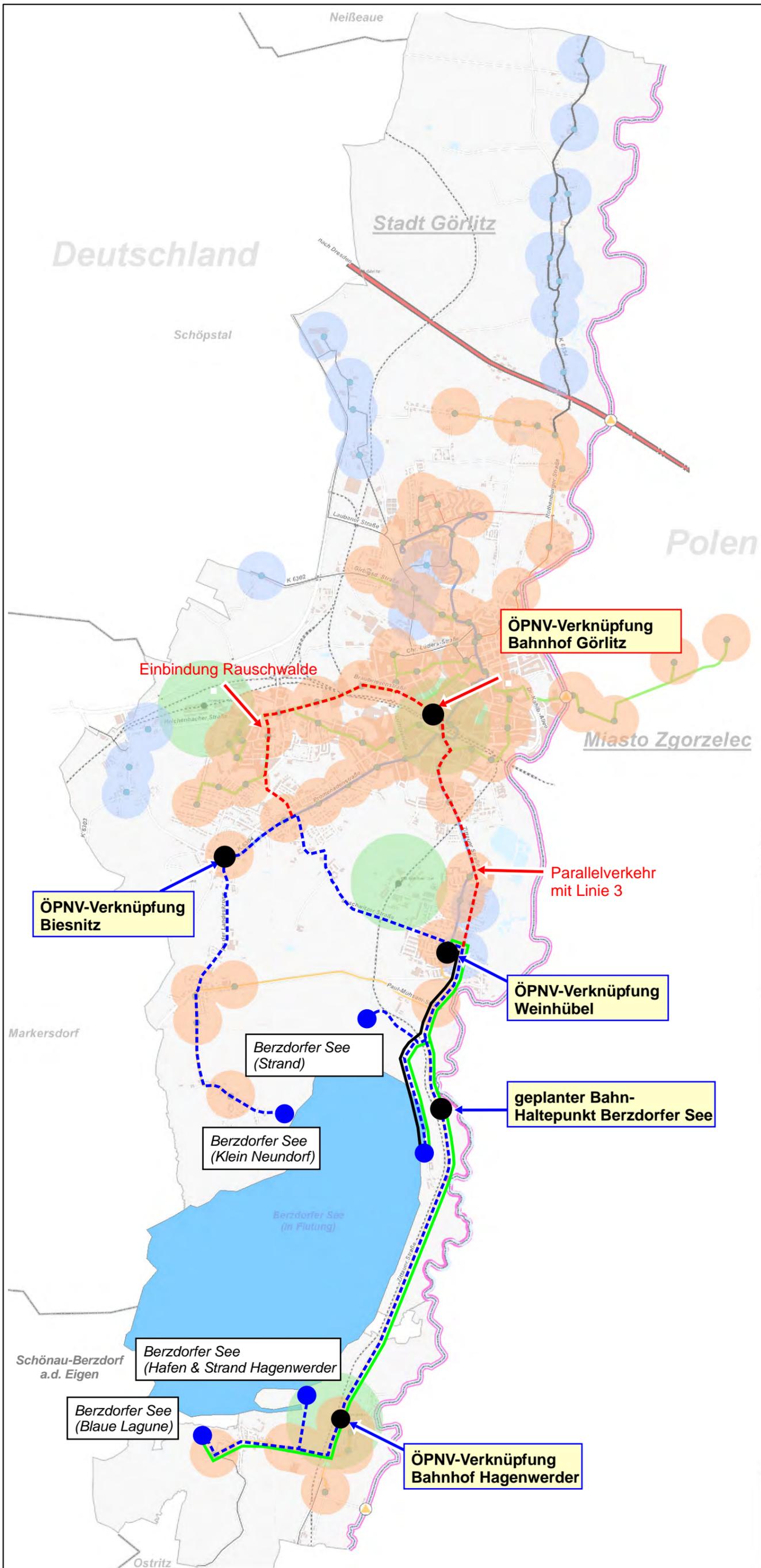
ÖPNV Erschließungsbereiche durch Bus-Regionalverkehr

Darstellung der Stadtbereiche mit maßgeblicher Erschließung durch Bus-Regionalverkehr (Zieltakt in Hauptverkehrszeit: 60 Min.)

- zu erhaltende städtische ÖPNV-Erschließungsbereiche durch Bus-Regionalverkehr
- Haltestelleneinzugsbereich der Linien im Stadtverkehr (Straßenbahn/ Bus) R = 300 m - gute Erschließung
- Haltestelleneinzugsbereich der Linien im Regionalverkehr R = 300 m - gute Erschließung
- Einzugsbereich Bahn R = 600 m

Abbildung 9





Grundlage herausgegeben:
 Stadtverwaltung Görlitz
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/ Sachgebiet Stadtvermessung
 Stand: 12/2006



STADT GÖRLITZ
 Gesamtverkehrskonzept Görlitz
 Stufen III und IV

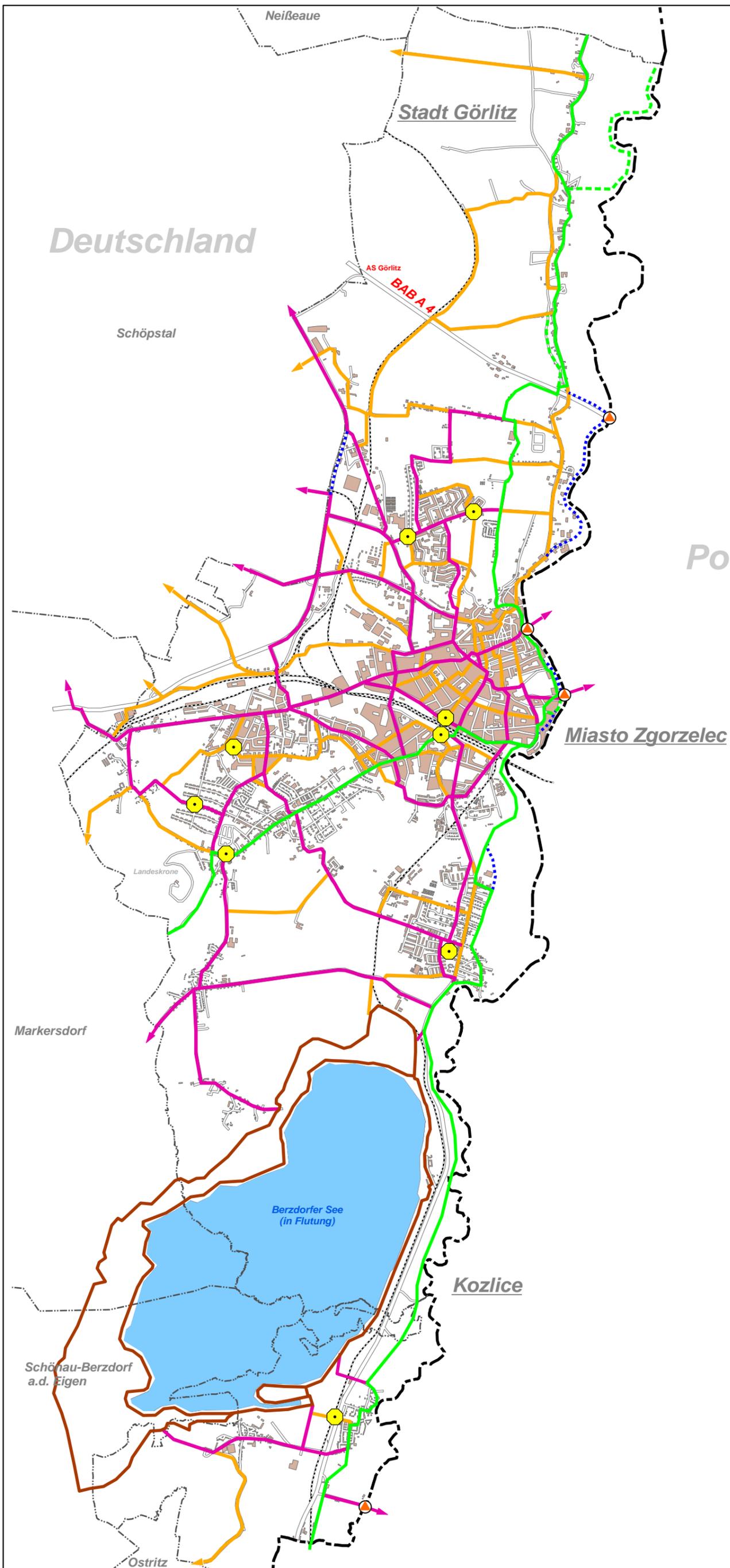
**Konzept ÖPNV-Erschließung
 Berzdorfer See**

Darstellung der möglichen Linienführung
 einer Bus-Erschließung mit
 Verknüpfungspunkten und Zielen am See

- **Stufe I:** Fahrtroute "Seebus" in Saison 2010 zwischen Weinhübel und Deutsch-Ossig
- **Stufe II:** geplante neue Linienführung der Buslinie E im Jahr 2011 mit erweiterter Bedienung von Zielen am Berzdorfer See
- Stufe III:** Ausweitung der Erschließung mit dem ÖPNV auf den Westteil des Sees
- **Variante A:** direkte Führung über Leschwitzer Straße
- **Variante B:** mit Einbindung Innenstadt und Rauschwalde
- Ziele am See
- ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Abbildung 11

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
 IVAS
 Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
 - Entwurf von Verkehrsanlagen



Grundlage herausgegeben:
 Stadtverwaltung Görlitz
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/ Sachgebiet Stadtvermessung
 Stand: 12/2006



STADT GÖRLITZ

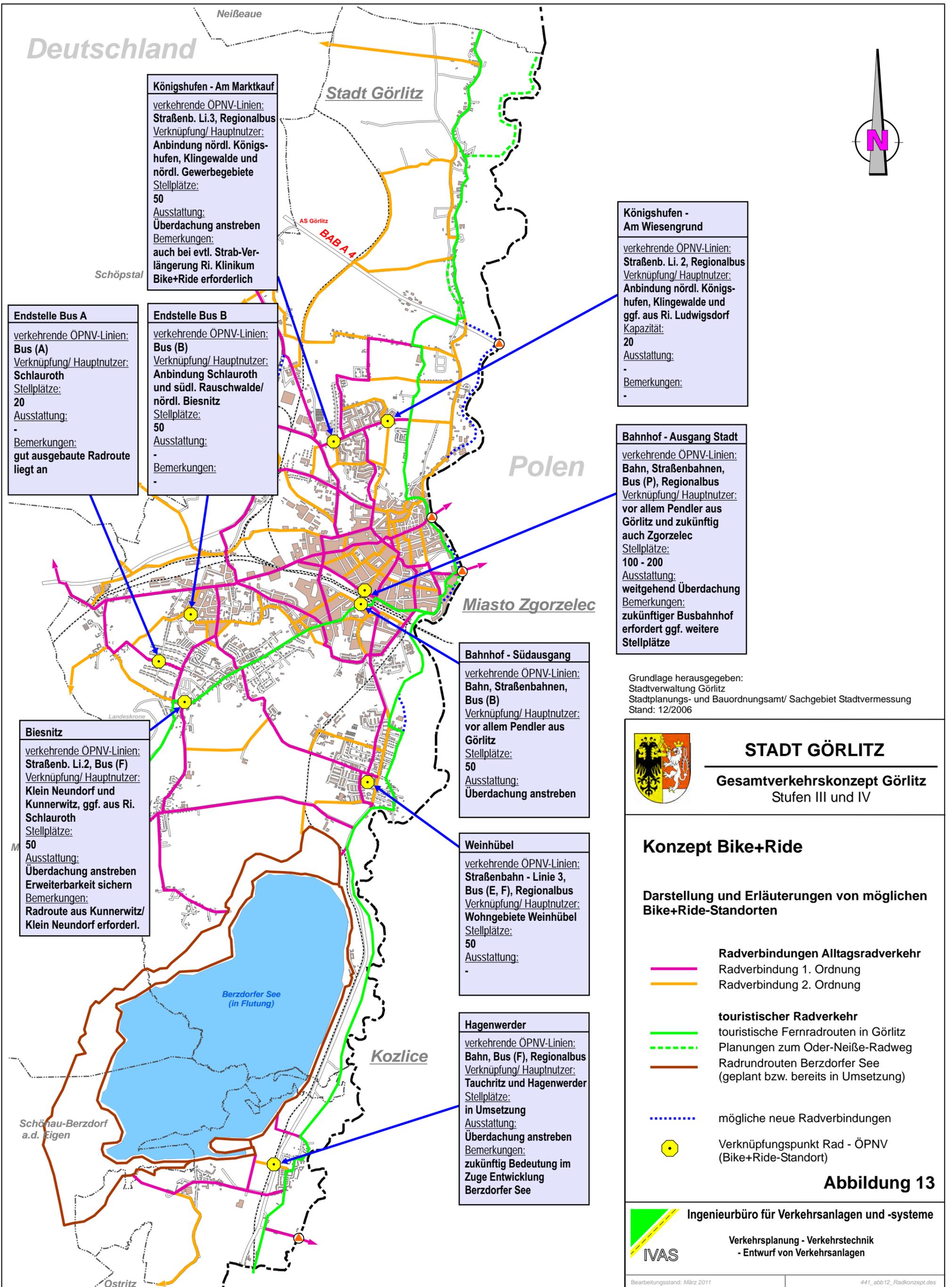
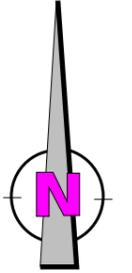
Gesamtverkehrskonzept Görlitz
 Stufen III und IV

Klassifiziertes Radverkehrsnetz Görlitz

Darstellung möglicher Radverbindungen für
 Alltagsverkehr und Tourismus in Görlitz mit
 Planungen, Optionen und Bike+Ride-Standorten

- Radverbindungen Alltagsradverkehr**
- Radverbindung 1. Ordnung
- Radverbindung 2. Ordnung
- Routen touristischer Radverkehr**
- touristische Fernradrouten in Görlitz
- - - Planungen zum Oder-Neiße-Radweg
- Radrundrouten Berzdorfer See (geplant bzw. bereits in Umsetzung)
- - - - - mögliche neue Radverbindungen
- Verknüpfungspunkt Rad - ÖPNV (Bike+Ride-Standort)

Abbildung 12



Königshufen - Am Marktkauf
 verkehrende ÖPNV-Linien:
Straßenb. Li.3, Regionalbus
 Verknüpfung/ Hauptnutzer:
Anbindung nördl. Königshufen, Klingewalde und nördl. Gewerbegebiete
 Stellplätze:
 50
 Ausstattung:
Überdachung anstreben
 Bemerkungen:
auch bei evtl. Strab-Verlängerung Ri. Klinikum Bike+Ride erforderlich

Endstelle Bus A
 verkehrende ÖPNV-Linien:
Bus (A)
 Verknüpfung/ Hauptnutzer:
Schlauroth
 Stellplätze:
 20
 Ausstattung:
 -
 Bemerkungen:
gut ausgebaute Radroute liegt an

Endstelle Bus B
 verkehrende ÖPNV-Linien:
Bus (B)
 Verknüpfung/ Hauptnutzer:
Anbindung Schlauroth und südl. Rauschwalde/ nördl. Biesnitz
 Stellplätze:
 50
 Ausstattung:
 -
 Bemerkungen:
 -

Königshufen - Am Wiesengrund
 verkehrende ÖPNV-Linien:
Straßenb. Li. 2, Regionalbus
 Verknüpfung/ Hauptnutzer:
Anbindung nördl. Königshufen, Klingewalde und ggf. aus Ri. Ludwigsdorf
 Kapazität:
 20
 Ausstattung:
 -
 Bemerkungen:
 -

Bahnhof - Ausgang Stadt
 verkehrende ÖPNV-Linien:
Bahn, Straßenbahnen, Bus (P), Regionalbus
 Verknüpfung/ Hauptnutzer:
vor allem Pendler aus Görlitz und zukünftig auch Zgorzelec
 Stellplätze:
 100 - 200
 Ausstattung:
weitgehend Überdachung
 Bemerkungen:
zukünftiger Busbahnhof erfordert ggf. weitere Stellplätze

Bahnhof - Südausgang
 verkehrende ÖPNV-Linien:
Bahn, Straßenbahnen, Bus (B)
 Verknüpfung/ Hauptnutzer:
vor allem Pendler aus Görlitz
 Stellplätze:
 50
 Ausstattung:
Überdachung anstreben

Weinhübel
 verkehrende ÖPNV-Linien:
Straßenbahn - Linie 3, Bus (E, F), Regionalbus
 Verknüpfung/ Hauptnutzer:
Wohngemeinde Weinhübel
 Stellplätze:
 50
 Ausstattung:
 -

Hagenwerder
 verkehrende ÖPNV-Linien:
Bahn, Bus (F), Regionalbus
 Verknüpfung/ Hauptnutzer:
Tauchritz und Hagenwerder
 Stellplätze:
in Umsetzung
 Ausstattung:
Überdachung anstreben
 Bemerkungen:
zukünftig Bedeutung im Zuge Entwicklung Berzdorfer See

Biesnitz
 verkehrende ÖPNV-Linien:
Straßenb. Li.2, Bus (F)
 Verknüpfung/ Hauptnutzer:
Klein Neundorf und Kunnerwitz, ggf. aus Ri. Schlauroth
 Stellplätze:
 50
 Ausstattung:
Überdachung anstreben
Erweiterbarkeit sichern
 Bemerkungen:
Radroute aus Kunnerwitz/ Klein Neundorf erforderl.

Grundlage herausgegeben:
 Stadtverwaltung Görlitz
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/ Sachgebiet Stadtvermessung
 Stand: 12/2006



STADT GÖRLITZ
Gesamtverkehrskonzept Görlitz
 Stufen III und IV

Konzept Bike+Ride

Darstellung und Erläuterungen von möglichen Bike+Ride-Standorten

- Radverbindungen Alltagsradverkehr**
- Radverbindung 1. Ordnung
- Radverbindung 2. Ordnung
- touristischer Radverkehr**
- touristische Fernradrouten in Görlitz
- - - Planungen zum Oder-Neiße-Radweg
- Radrundrouten Berzdorfer See (geplant bzw. bereits in Umsetzung)
- - - - - mögliche neue Radverbindungen
- Verknüpfungspunkt Rad - ÖPNV (Bike+Ride-Standort)

Abbildung 13

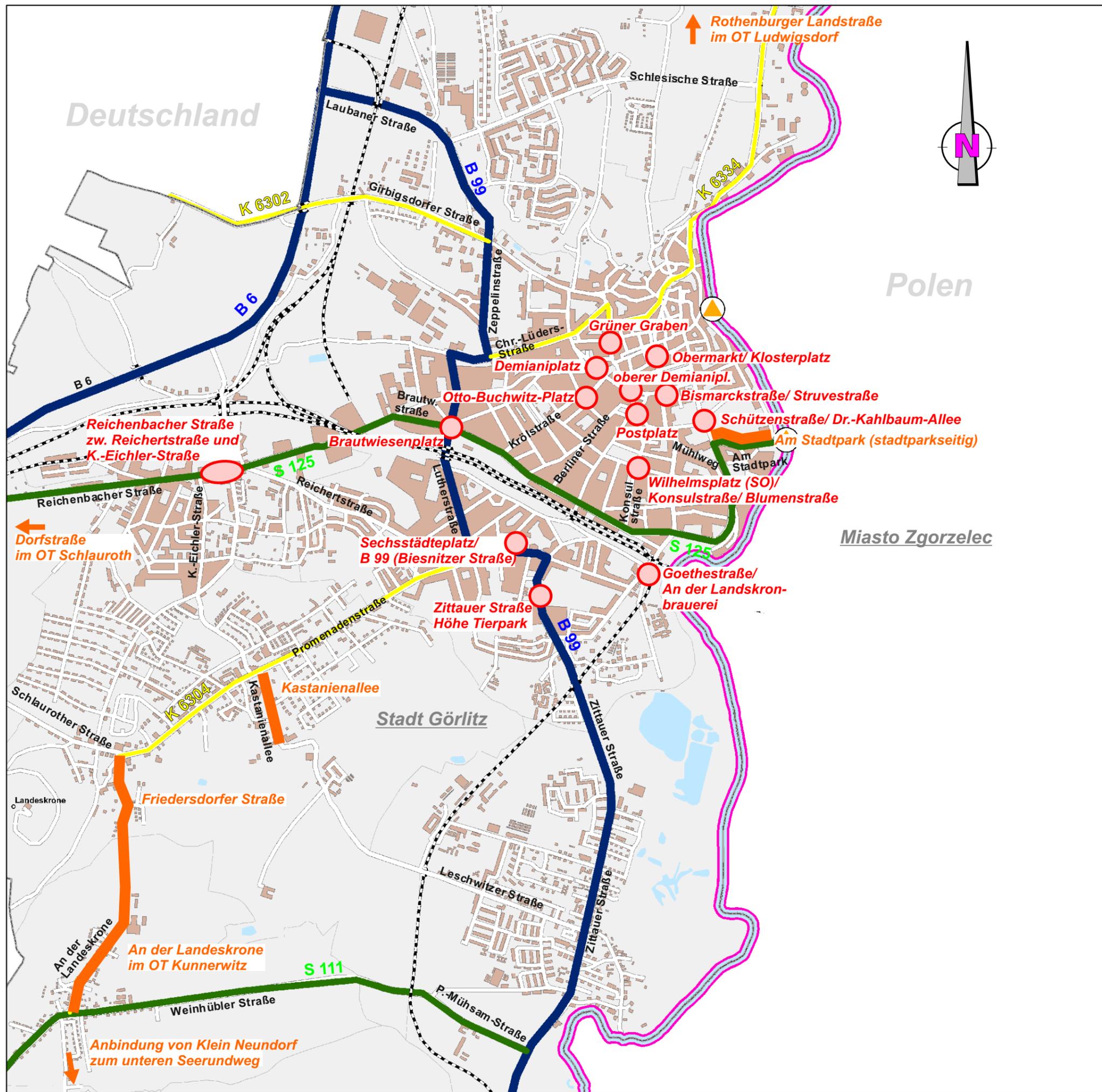


Bereiche mit Defiziten für Fußgänger

Darstellung von Konfliktstellen für Fußgänger durch fehlende Fußgängerquerungen und mangelhafte bzw. fehlende Fußwege

-  mangelhafte bzw. fehlende Fußwege
-  fehlende Fußgängerquerungen

-  B 6 Bundesstraße mit Bezeichnung
-  S 125 Staatsstraße mit Bezeichnung
-  K 6302 Kreisstraße mit Bezeichnung



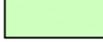
Grundlage herausgegeben:
 Stadtverwaltung Görlitz
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/ Sachgebiet Stadtvermessung
 Stand: 12/2006

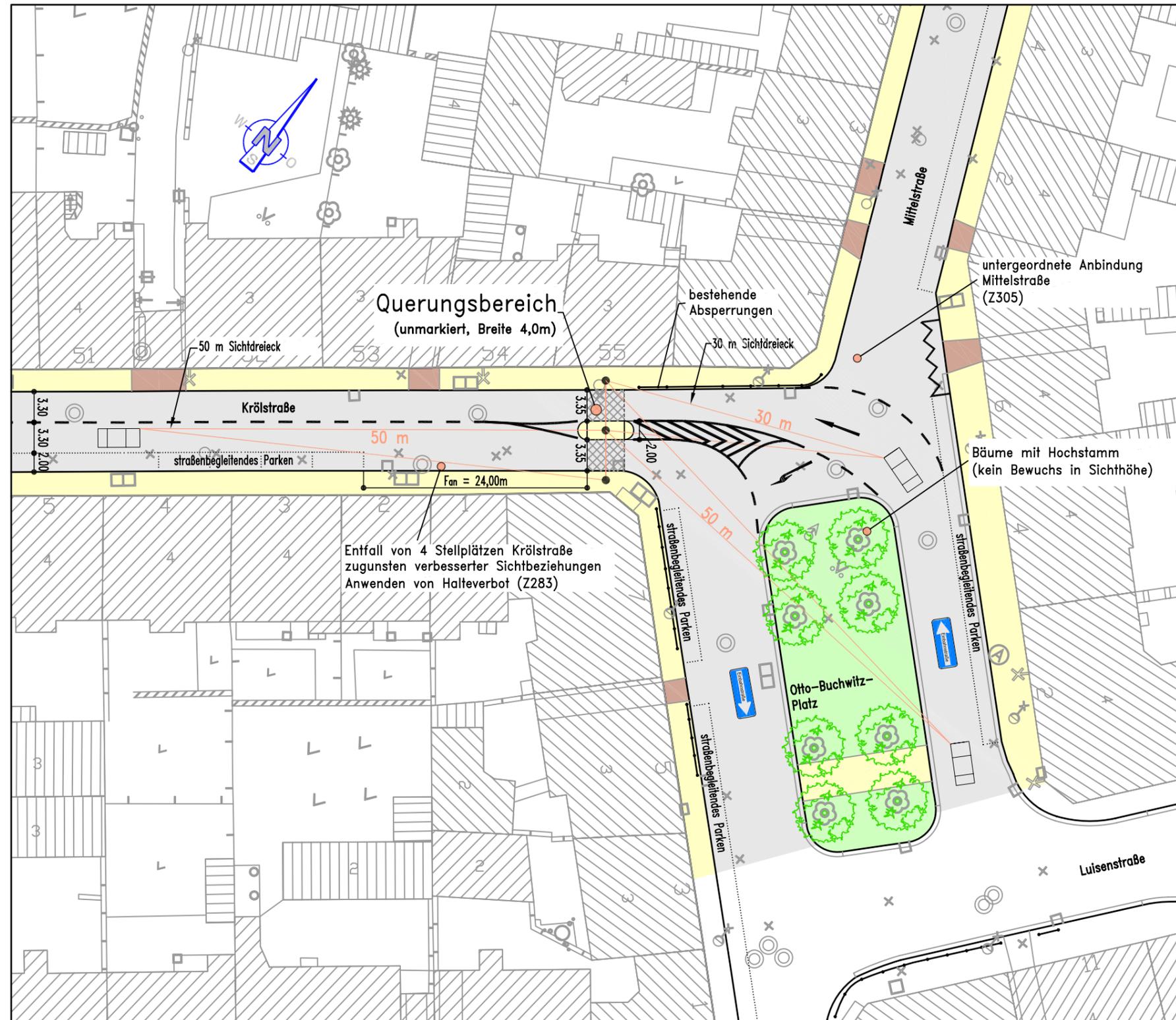
Abbildung 14



Konzept Fußgängerquerung Krölstraße/ Otto-Buchwitz-Platz

Legende:

-  Fahrbahn
-  Gehweg
-  Zufahrt
-  Grünfläche



Maßstab 1:500

Grundlage Stadtkarte Görlitz herausgegeben:
Stadtverwaltung Görlitz
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/
Sachgebiet Stadtvermessung
Stand: 2010

Abbildung 15



Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Verkehrsplanung - Verkehrstechnik
- Entwurf von Verkehrsanlagen

Aktualisierte Verkehrswegekategorien nach RIN für Görlitz

17.03.2011

Kategoriengruppe	anbaufreie Hauptverkehrsstraße (VS)	angebaute Hauptverkehrsstraßen (HS)		Erschließungsstraßen (nach RIN) (ES)	
Verbindungsfunktionsstufe	regional (III)	regional (III)	nahräumig (IV)	nahräumig (IV)	kleinräumig (V)
	VSIII	HSIII	HSIV	ESIV	ESV
Bezeichnung nach Tab. 6 RIN	Ortsdurchfahrt, anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	Ortsdurchfahrt, innergemeindliche Hauptverkehrsstraßen		Sammelstraße	Anliegerstraße
Knotenpunktgestaltung zum über- bzw. untergeordneten Netz	planfrei oder plangleich, mit LSA oder Kreisverkehr	plangleich, mit LSA, Kreisplatz oder vorfahrtgeregelt		plangleich, mit LSA, Kreisplatz oder vorfahrtgeregelt	
bevorzugte Knotenpunktgestaltung innerhalb gleicher Hierarchiestufe	planfreie Knoten oder plangleiche Knoten mit LSA oder als Kreisplatz	LSA, Kreisplatz	LSA, Kreisplatz, Vorfahrtregelung	LSA, Kreisplatz, Vorfahrtregelung, rechts-vor-links	in der Regel rechts vor links
Zulässigkeit von direkten Grundstückszufahrten	bedingt möglich	möglich	weitgehend problemlos	weitgehend problemlos	weitgehend problemlos
maßgeblicher Begegnungsfall	Lkw/ Lkw ohne Geschwindigkeitsreduktion	Lkw/ Lkw, weitgehend ohne Geschwindigkeitsreduktion		Pkw/ Lkw, in geringem Maße auch mit Geschwindigkeitsreduktion bzw. Warten	Pkw/ Pkw, streckeweise auch mit Warten
Zulässigkeit ruhender Verkehr mit Einschränkung des Begegnungsfalles	nein	nein	in geringem Umfang	streckenweise möglich	streckenweise möglich
Regelbreite der nutzbaren Fahrbahn (RAS/ RAS-Q)	6,5 – 7,5 m (RQ 9,5 – 10,5)	6,5 m		5,5 – 6,5 m	5,0 – 6,0 m minimal 4 m
angestrebte Fahrgeschwindigkeit (mit Halten) nach RIN	30 – 50 km/h	20 – 30 km/h	15 – 25 km/h	keine Vorgabe	keine Vorgabe
Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	50 – 100 km/h	i.d.R. 50 km/h	50 km/h	30 km/h, 50 km/h bedingt möglich	7 - 30 km/h
Eignung Tempo-30-Zone	nein	nein	nein	ja	ja
Eignung für Verkehrsberuhigung unter 30 km/h	nein	nein	nein	nur in Ausnahmefällen	nur in ausgewählten Bereichen
Nutzung durch straßengebundenen ÖPNV	ja	ja	ja	ja	in der Regel nicht
Bedeutung im kommunalen Radverkehr	keine (ggf. separat straßenbegleitend)	gering	hoch	sehr hoch	sehr hoch
Eignung für Radverkehr ohne eigene Anlagen	keine	im Einzelfall	im Einzelfall	in der Regel ja	ja
Bedeutung für Versorgung und Aufenthalt	keine	in zentralen Bereichen hoch	in zentralen Bereichen hoch	hoch	sehr hoch

Ausbauparameter des Radverkehrsnetzes nach Typen und Bauformen

Prüfung nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010

Stand 03/2011, Quelle: siehe insbesondere ERA 2010, Tabelle 5, Seite 16 sowie RAS1 06

Typ 1 - Straßenbegleitende Anlagen								
Bauform	Radverkehrsanlage mit <u>Ein</u> richtungsnutzung				Radverkehrsanlage mit <u>Zwei</u> richtungsnutzung			
Einsatzbereiche	überwiegend in Siedlungsbereichen, bei hohem oder sensiblem Fußgängeraufkommen				überwiegend in Siedlungsbereichen, bei hohem oder sensiblem Fußgängeraufkommen			
Aufkommen Radverkehr	mittel bis hoch				mittel bis hoch			
		Geeignetes Material	Regelbreite	Minimalbreite*		Geeignetes Material	Regelbreite	Minimalbreite*
Bevorzugte Anlagenform	Radfahrstreifen mit Z 237	Asphalt	1,85 m	-	Bordradweg	Asphalt, phasenloses Pflaster, Beton	2,50 m	2,00 m
Weitere Varianten der Anlagenform	Schutzstreifen, ggf. mit Gehwegfreigabe und geringem SV-Aufkommen	Asphalt	1,50 m	1,25 m				
	Bordradweg mit Z 241	Asphalt, phasenloses Pflaster, Beton	1,85 m	1,60 m (bei geringer Radverkehrsdichte)				
Bauform	Gemeinsame Geh-/Radwege mit <u>Ein</u> richtungsnutzung				Gemeinsame Geh-/Radwege mit <u>Zwei</u> richtungsnutzung			
Einsatzbereiche	überwiegend in Gebieten mit geringer Einwohnerdichte und außerhalb bebauter Bereiche				überwiegend in Gebieten mit geringer Einwohnerdichte und außerhalb bebauter Bereiche, in Bereichen mit klar gerichteten Strömen sowie stark einseitiger Nutzung durch Bebauung u.ä.			
Aufkommen Radverkehr	gering bis mittel				gering bis mittel			
Aufkommen Fußgänger	gering				gering			
		Geeignetes Material	Regelbreite	Minimalbreite*		Geeignetes Material	Regelbreite	Minimalbreite*
Bevorzugte Anlagenform	gemeinsamer Geh-/Radweg mit Z 240 und Bord	Asphalt, phasenloses Pflaster, Beton	3,00 m bis 4,00 m (abh. v. Aufkommen)	2,50 m	gemeinsamer Geh-/ Radweg mit Z 240 und Bord	Asphalt, phasenloses Pflaster, Beton	3,00 m	-

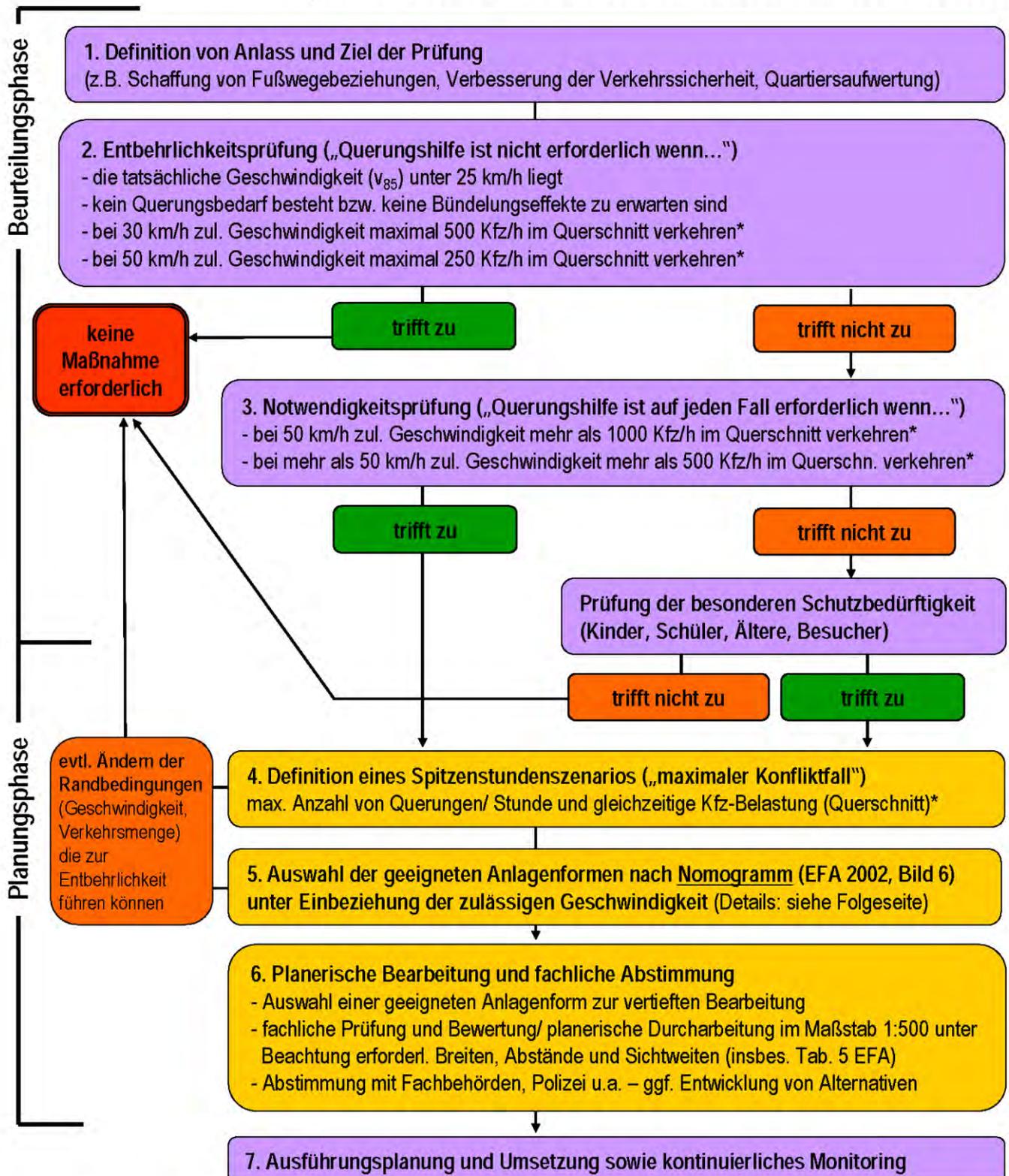
Typ 2 - Straßenferne Geh/ Radwege mit Zweirichtungsnutzung, ggf. mit stark begrenztem Anliegerverkehr z.B. Forst- oder Agrarbetrieb								
Bauform	Wege <u>ohne</u> Trennung zw. Fußgängern und Radfahrern				Wege <u>mit</u> Trennung zw. Fußgängern und Radfahrern			
Einsatzbereiche	sowohl in Siedlungsbereichen als auch außerhalb bebauter Gebiete				zumeist in Siedlungsbereichen			
Aufkommen Radverkehr	niedrig bis mittel				mittel bis hoch			
		Geeignetes Material	Regelbreite	Minimalbreite*		Geeignetes Material	Regelbreite	Minimalbreite*
Bevorzugte Anlagenform	Wege entlang von Gewässern, in Grünanlagen, in Wohngebieten, kurze Verbindungswege zwischen Straßen	gebundene, ebene Oberfläche	3,00 m	3,00 m	Wege entlang von Gewässern, in Grünanlagen, in Wohngebieten, kurze Verbindungswege zwischen Straßen	gebundene, ebene Oberfläche,	5,50 m	5,00 m

Typ 3 - Mischverkehr mit Kfz mit begrenztem Pkw- und Lkw-Verkehr				
Bauform	Mitbenutzung der Fahrbahn			
Einsatzbereiche	sowohl in Siedlungsbereichen als auch außerhalb bebauter Gebiete			
Aufkommen Radverkehr	niedrig bis hoch			
		Geeignetes Material	Regelbreite	Minimalbreite*
Bevorzugte Anlagenformen	Fahrradstraße mit Z 244	Asphalt, phasenloses Pflaster, Beton	-	4,50 m
	Straße mit Tempo-30 (Zone oder streckenhaft) und maximal ca. 400 Kfz/h sowie geringem SV-Aufkommen	Asphalt	maximal 6,50 m	-
	in Einbahnstraßen mit Tempo 30 und weniger als 400 Kfz/h auch entgegen der Einbahnrichtung	Asphalt	3,50 m	3,00 m
Weitere Varianten	Straße mit Tempo-50 und maximal ca. 200 Kfz/h sowie geringem SV-Aufkommen	Asphalt	maximal 6,50 m	-

* eine Kombination von Minimalmaßen im Querschnitt ist nicht zulässig - ebenfalls die Nutzung von Minimalmaßen als überwiegendes Regellaß

Methodische Empfehlung zur Kriterienprüfung für Fußgängerquerungshilfen

Quelle: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) 2002
gültig für Innerortsstraßen bis 11 m Gesamtbreite bzw. 8,50 m Fahrbahnbreite



* Prozesse, für die verkehrliche Analysen (i.d.R. Fußgänger- und Kfz-Verkehrszählungen) in bestimmten Zeiträumen erforderlich sind

Nomogramm zur Eignungsprüfung von Querungshilfen nach EFA 2002

nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)
sowie der Richtlinie für die Gestaltung von Stadtstraßen (RASt06)

