

Verkehrsentwicklungsplan Freiberg 2030

Kurzbericht
Stand: Dezember 2015



Auftraggeber:
Universitätsstadt Freiberg
Dezernat Stadtentwicklung
und Bauen

Heubnerstraße 15
09599 Freiberg

<http://www.freiberg.de>

Auftragnehmer:
VCDB
VerkehrsConsult Dresden-
Berlin GmbH

Könneritzstraße 31
01067 Dresden

Tel.: 0351 / 4 82 31 00
Fax: 0351 / 4 82 31 09

E-Mail: dresden@vcdb.de
Web: <http://www.vcdb.de>

Ansprechpartner:
Matthias Zöbisch

E-Mail:
m.zoebisch@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Ausgangssituation und Zielsetzung	3
1.2	Vorgehensweise	4
2	Zusammenfassung der Analyseergebnisse	6
2.1	Verkehrsverhalten der Bevölkerung	6
2.2	Ursachen- und Wirkungszusammenhänge	9
3	Verkehrliche Zielstellungen für die Stadt Freiberg..	13
4	Prognose der Entwicklungen bis 2030	15
4.1	Strukturdaten der Prognose	15
4.2	Szenarienbetrachtung	15
5	Handlungskonzept	19
	Anhang	26

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Prozess der Zielentwicklung innerhalb des Verkehrsentwicklungsplanes Freiberg 2030	4
Abbildung 2: Modal Split (Verkehrsmittelwahl pro Weg) in Freiberg im Gesamtverkehr	6
Abbildung 3: Vergleich der verkehrlichen Nachfrage des Prognosenullfalls mit dem Analysefall	16
Abbildung 4: Vergleich der verkehrlichen Nachfrage im Prognosenullfall mit der verkehrlichen Nachfrage im Prognosenullfall ohne Ortsumgehung	17

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation und Zielsetzung

Der Stadtrat der Universitätsstadt Freiberg hat in seiner Sitzung am 10.10.2013 die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes beschlossen.

Der Verkehrsentwicklungsplan dient dazu, die verkehrsplanerischen Zielstellungen der Stadt Freiberg für die Jahre 2016 bis 2030 zu präzisieren sowie ein aus den Zielstellungen und den bis zum Jahr 2030 prognostizierten Entwicklungen abgeleitetes Maßnahmen- bzw. Handlungskonzept zu erstellen. Die Verkehrsentwicklungsplanung trägt den Belangen aller Verkehrsarten Rechnung. Zu Fuß gehen, Radverkehr, der öffentliche Nahverkehr sowie der motorisierte Individualverkehr finden gleichberechtigt Eingang in den Verkehrsentwicklungsplan.

Die durch den Bau der Ortsumgehung zu erwartenden signifikanten Veränderungen im Verkehrsgeschehen der Stadt Freiberg werden mit Hilfe von zwei Szenarien betrachtet.

- (Szenario 1: ohne Realisierung der Ortsumgehung Freiberg
- (Szenario 2: mit Realisierung der Ortsumgehung Freiberg

Daraus ergibt sich zum einen eine klare Wirkungsbestimmung der Ortsumgehung Freiberg, zum anderen werden alle vorgeschlagenen Maßnahmen im Kontext beider Szenarien bewertet. Es wird somit ersichtlich, welche Erfordernisse und Gestaltungsspielräume sich durch die Ortsumgehung Freiberg ergeben.

Szenarien übergreifend (mit und ohne Umgehungsstraße) soll der Verkehrsentwicklungsplan dazu dienen, die verkehrlichen Verhältnisse vor dem Hintergrund der bis 2030 abschätzbaren Entwicklungen der Raum- und Siedlungsstruktur zu verbessern, zur Harmonisierung zwischen Stadt- und Verkehrsplanung beizutragen sowie konkrete Maßnahmen und Handlungsansätze zum Erreichen dieser Zielstellungen vorzuschlagen.

Neben den allgemeingültigen Handlungsansätzen

- (Schaffung einer sicheren Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer
- (Sicherung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und damit der Standortattraktivität

- (Qualitätsgerechte Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse und zugleich Vermeidung nicht erforderlicher Verkehre
- (Verträgliche Verlagerung von Verkehrsströmen und Verkehrsberuhigung im Sinne von städtebaulicher Attraktivitätssteigerung und Erhöhung der Verkehrssicherheit

sind die ortskonkreten Handlungsansätze, welche im Ergebnis der Analyse herausgearbeitet wurden, Grundlage für die Projektphilosophie und damit für die verkehrliche Zielstellungen der Stadt Freiberg.

1.2 Vorgehensweise

Der Ausgangspunkt für die Definition von Zielen des Verkehrsentwicklungsplans Freiberg 2030 ist das Leitbild der Stadt Freiberg. Die Ergebnisse und Erkenntnisse, die innerhalb der Analysearbeit entstehen, unterstützen im Anschluss die verkehrliche Präzisierung dieser Leitlinien und daraus die Entwicklung von Handlungsstrategien (vgl. Abbildung 1), denen die zu entwickelnden Maßnahmen zugeordnet werden.

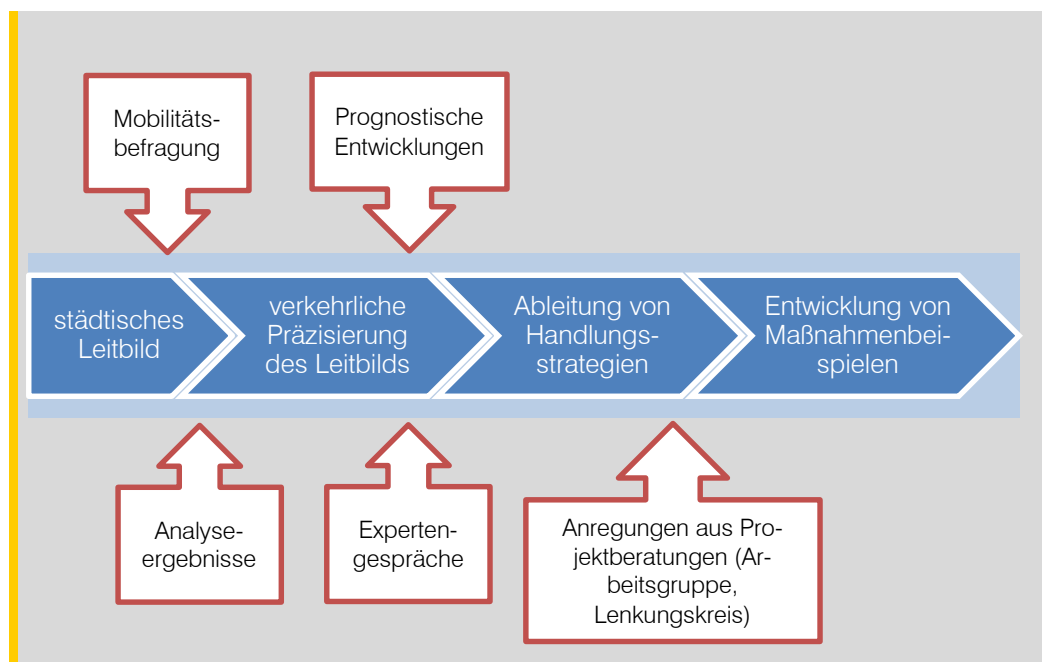


Abbildung 1: Prozess der Zielentwicklung innerhalb des Verkehrsentwicklungsplanes Freiberg 2030

So wird beispielsweise aus der Unfallanalyse und der daraus resultierenden Identifikation einer Vielzahl von Unfallhäufungsstellen die Bedeutung der verkehrlichen Präzisierung „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ herausgestellt. Aus den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung und der aktuellen Diskussion um die Freigabe von Einbahn-

straßen für den Radverkehr wird als weiteres Beispiel die dementsprechende Handlungsstrategie im Bereich des Radverkehrs abgeleitet, die ihrerseits durch die verkehrlichen Prämissen „Stärkung des Netzgedankens / Schließung von Netzlücken“ und die „Stärkung des Umweltverbunds“ gestützt wird.

2 Zusammenfassung der Analyseergebnisse

2.1 Verkehrsverhalten der Bevölkerung

Um Informationen zum Verkehrsverhalten der Freiburger Einwohner zu gewinnen, wurde im August 2014 eine repräsentative Mobilitätsbefragung durchgeführt. Im Rahmen dieser Erhebung wurden 2.731 Bewohner Freibergs zu ihrem Verkehrsverhalten befragt.

Ein zentrales Ergebnis der Mobilitätsbefragung in Freiberg stellt der Modal Split dar, welcher die Aufteilung der Verkehrsmittelnutzung für einen durchschnittlichen Weg im Gesamtverkehr darstellt. Die Verkehrsmittelnutzung aus der Mobilitätsbefragung wurde auf einen durchschnittlichen Jahreswert umgerechnet (vgl. Abbildung 2).

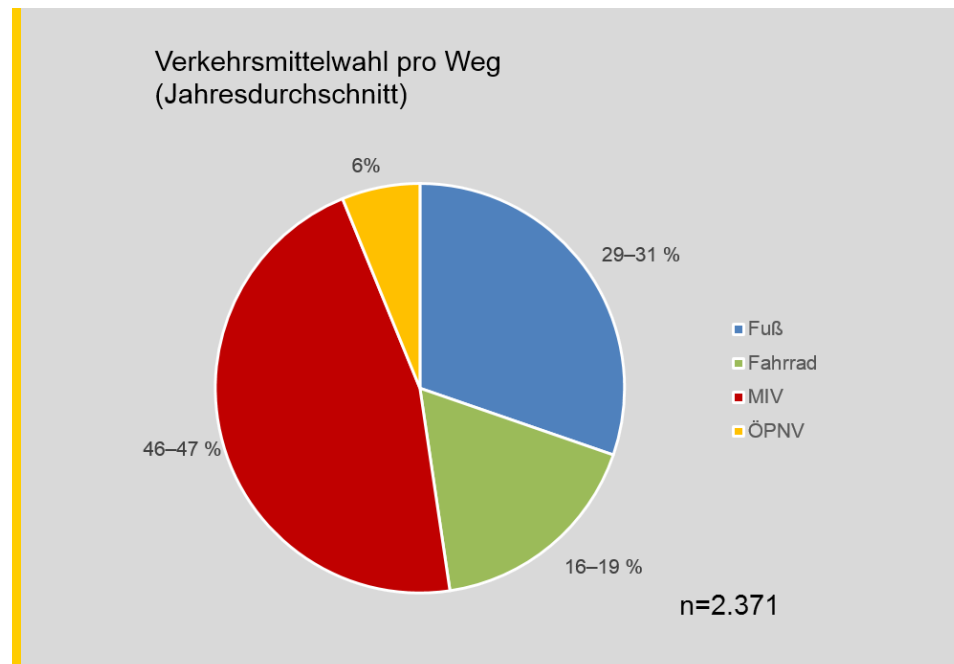


Abbildung 2: Modal Split (Verkehrsmittelwahl pro Weg) in Freiberg im Gesamtverkehr

Etwa jeder zweite Weg wird in Freiberg mit einem Kfz zurückgelegt – ein vergleichsweise niedriger Wert, der sich im Wesentlichen durch die kompakte Stadtstruktur begründet. Eine Gegenüberstellung mit einer vergleichbaren Städtegruppe¹ der Ergebnisse des SrV 2008 weist für die Stadt Freiberg eine um 10 Prozentpunkte niedrigere Nutzung des MIV auf (vgl. Tabelle 1). Der Umweltverbund – bestehend aus den Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV – weist gegenüber der Nutzung des Kfz in Freiberg einen leicht höheren Anteil als vergleichbare Städte auf. Besonders der Fuß- und Radverkehr erreichen vergleichsweise hohe Anteilswerte.

Einen mutmaßlich großen Einfluss auf den Modal Split des Radverkehrs können die zum Zeitpunkt der Durchführung der Befragung allgegenwärtigen Diskussionen zur Gestaltung des Radverkehrs in Freiberg haben. Die eingegangenen Antworten wurden teilweise davon geprägt. Dies wurde bei der Datenauswertung durch die Angabe von Spannbreiten für die Modalanteile der Verkehrsarten berücksichtigt.

Der ÖPNV spielt in der Nutzung der Verkehrsmittel in Freiberg nur eine untergeordnete Rolle. Der Anteil von 6% an allen Wegen der Bewohner Freibergs liegt im Vergleich zur SrV-Städtegruppe um 3 Prozentpunkte niedriger (vgl. Tabelle 1).

Verkehrsmittelwahl pro Weg	Mobilitätsbefragung Freiberg 2014	Vergleichbare Städtegruppe SrV 2008
Fußverkehr	29–31 %	24 % (-6 %)
Radverkehr	16–19 %	10 % (-8 %)
ÖPNV	6 %	9 % (+3 %)
Motorisierter Individualverkehr	46–47 %	56 % (+10 %)

Tabelle 1: Vergleich der Verkehrsmittelnutzung

Wesentliche weitere Ergebnisse der Mobilitätsbefragung lassen sich folgendermaßen zusammenfassen.

¹ Städte mit weniger als 50.000 Einwohnern und hügeligem Terrain

- (Der Motorisierungsgrad in Freiberg liegt bei 493 Pkw pro 1.000 Einwohner – und damit etwa 5 % niedriger als im Durchschnitt Deutschlands². Etwas mehr als ein Viertel der Haushalte besitzt keinen Pkw und 16 % der Haushalte besitzen mindestens einen zweiten Pkw.
- (Die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern ist durchschnittlich – 31 % der Haushalte besitzen kein Fahrrad. Im Kontext mit dem vergleichsweise hohen Anteil des Radverkehrs am Modal Split bedeutet dies, dass die Haushalte, die über ein Fahrrad verfügen, dieses überdurchschnittlich häufig benutzen.
- (Die Verkehrsart, für die in Freiberg nach Einschätzung der Mehrzahl der Befragten am meisten getan werden müsste, ist der Radverkehr. Etwa 75 % der Befragten stimmten dieser Aussage für den Bereich des Radverkehrs zu. Für den MIV beträgt der Anteil der zustimmenden Antworten etwa 55 % der Befragten.
- (Der ÖPNV-Anteil liegt bei allen Wegezwecken auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Auch bei den Fahrten von und zur Schule ist der Anteil des ÖPNV an der Verkehrsmittelnutzung niedriger, als der aller anderen Verkehrsmittel. Etwa ein Drittel der Befragten antworteten auf die Frage, ob in Freiberg mehr für eine Verkehrsart getan werden müsste, dass sie für die Verkehrsart ÖPNV dies nicht wüssten. Ein naheliegender Schluss aus diesen Ergebnissen ist, dass der ÖPNV in der täglichen Wahrnehmung des Verkehrs in Freiberg unterrepräsentiert ist.
- (Die Einrichtung der Umgehungsstraße wird von 31 % der Befragten als Vorschlag zur Verbesserung der Verkehrssituation in Freiberg genannt und stellt somit den meistgenannten Vorschlag dar. An zweiter Stelle mit 28 % Nennungen steht die Verbesserung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur sowie an dritter Stelle mit 11 % der Nennungen die Verbesserung der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr – beispielsweise die Anpassung von Freigabezeiten an Knotenpunkten oder der Bau von Kreisverkehren im Stadtgebiet.
- (Unter den genannten Stellen im Stadtgebiet, an denen sich die Befragten besonders unsicher fühlen, findet sich mit einem mehr als 10-prozentigen Anteil der Nennungen der Bebelplatz sowie der sich westlich und östlich anschließende Abschnitt der B 173. Weitere Schwerpunkte der gefühlten Unsicherheit sind die B 101 auf den Abschnitten Olbernhauer Straße und Wallstraße sowie der Knotenpunkt Hornstraße / Eherne Schlange.

² Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehr in Zahlen 2011/2012

2.2 Ursachen- und Wirkungszusammenhänge

Die folgenden Ursachen-/ Wirkungszusammenhänge greifen die Analyseerkenntnisse auf und führen diese zusammen. Sie prägen die Projektphilosophie und damit die verkehrlichen Zielstellungen der Stadt Freiberg und führen aufgrund der erkannten Wirkungen zur Empfehlung von Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation.

Analyseerkenntnis:	<p>1. Alle wesentlichen Verkehrsströme müssen das Kernstadtgebiet (Altstadt / Bahnhofsvorstadt) passieren.</p>
Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> ◁ Die Verkehrsabwicklung ist zur Sicherstellung der Verkehrsqualität für den motorisierten Individualverkehr auf die Belange dieser Verkehrsart ausgerichtet. ◁ Dennoch führen bereits kleinere Unregelmäßigkeiten zu instabilen Verkehrsverhältnissen (Stauerscheinungen entlang des Rings und der beiden Bundesstraßen im Kernstadtgebiet). ◁ Verschiedene Verkehrsströme weichen aufgrund der hohen Belastungen in das Nebennetz aus. Relationsbezogene Beispiele (jeweils Hin- und Rückrichtung) sind <ul style="list-style-type: none"> ○ die Kfz in der Relation Ost (B 173) – Süd (B 101), welche ihren Weg teilweise durch die Bahnhofsvorstadt (Schönlebestraße – Berthelsdorfer Straße – Käthe-Kollwitz-Straße oder Gewerbegebiet Saxonia – Dammstraße – Käthe-Kollwitz-Straße) nehmen ○ die Kfz in der Relation Südost (Frauensteiner Straße) – West (B 173), welche ihren Weg teilweise durch die Bahnhofsvorstadt (Dammstraße, Humboldtstraße, Annaberger Straße) nehmen ○ die Kfz in der Relation Nord (B101) – Süd (B101), welche nur in dieser Richtung ihren Weg über die Beethovenstraße, die Anton-Günther-Straße und die Marienstraße nehmen ◁ Der Rad- und Fußverkehr leidet unter dieser Situation. Aufgrund der erforderlichen Infrastruktur für den MIV ist die Einordnung geeigneter Radverkehrsanlagen (bspw. Schillerstraße) als sehr komplexes Vorhaben zu bewerten. Der Querungswiderstand der hoch belasteten Straßen ist groß, fehlende Querungsmöglichkeiten (bspw. Schillerstraße in Höhe Fischerstraße / Körnerstraße) bzw. bedingt durch geringe und versetzte Freigabezeiten unattraktive Querungsmöglichkeiten (bspw. Knotenpunkt Schillerstraße / Poststraße) sind die Konsequenz. ◁ Entweder ist die Zuverlässigkeit des ÖPNV aufgrund der hohen Verkehrsmengen des MIV reduziert oder aber führen entsprechend großzügig geplante Fahrzeiten zu vergleichsweise hohen Reisezeiten des ÖPNV.

	<ul style="list-style-type: none"> ◁ Die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit führt zu Kompromissen bei der Gestaltung der Lichtsignalanlagensteuerungen. Beispielsweise erfolgt trotz des hohen Querungsbedarfes der Fußgänger über den Donatsring eine gemeinsame Freigabe mit den Linksabbiegern der Hornstraße in den Donatsring. Daraus resultiert ein Konflikt zwischen den abbiegenden Kfz und den Fußgängern, welcher sich auch in der Unfallstatistik widerspiegelt.
Analyseerkenntnis:	<p>2. Gewerbegebiete verursachen neben dem Verkehr der Beschäftigten Wirtschaftsverkehr und insbesondere auch Schwerverkehr. Außer dem Gewerbegebiet Saxonia wird dieser ausschließlich über das System Straße abgewickelt.</p>
Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> ◁ Im Stadtgebiet ist ein hohes Schwerverkehrsaufkommen (über 1.000 Lkw an einem mittleren Werktag auf der B 101) zu verzeichnen. ◁ Die Verkehrsströme des Wirtschaftsverkehrs haben keine Alternative auf ihren Wegen durch das Kernstadtgebiet. ◁ Der Rad- und Fußverkehr leidet unter dieser Situation. Aufgrund der erforderlichen Infrastruktur für den MIV können teilweise keine geeigneten Radverkehrsanlagen (wie z. B. auf der Schillerstraße) eingeordnet werden. ◁ Die Standortattraktivität der Gewerbegebiete leidet. ◁ Entweder ist die Zuverlässigkeit des ÖPNV aufgrund der hohen Verkehrsmengen des Wirtschaftsverkehrs reduziert oder aber führen entsprechend großzügig geplante Fahrzeiten zu vergleichsweise hohen Reisezeiten des ÖPNV.
Analyseerkenntnis:	<p>3. Eine klare und deutlich differenzierende Straßennetzstrukturierung in ein Haupt- und Nebennetz ist nicht durchgehend vorhanden.</p>
Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> ◁ Vorhandene Sicherheitsdefizite aufgrund nicht autoplausibler Vorfahrtsregelungen (z. B. im Bereich Buchstraße) ◁ Keine stringente Zuordnung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten (Tempo-30-Zonen, Straßen mit 50 km/h) ◁ Eine Bündelung der Verkehrsströme des MIV im dafür geeigneten Straßennetz ist nicht konsequent möglich. ◁ Eine klaren Anforderungen genügende Straßenraumgestaltung ist nicht durchgängig möglich. Es überlagern sich die Anforderungen, da sich die Funktionen der Straße überlagern. ◁ Eine den Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs genügende Infrastruktur kann nicht effizient herausgearbeitet werden, da unterschiedliche Funktionen/ Kategorien der Straße verschiedene Ausbauformen zur Folge haben können.

Analyseerkenntnis:	4. Das Parkleitsystem weist aufgrund nicht autoplausibler Parkplatzbezeichnungen (bspw. Zusammenhang Tivoli – Innenstadt für Außenstehende) und einer teilweise eingeschränkten Lesbarkeit Defizite auf.
Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> ◁ Möglicherweise führt Parksuchverkehr zur zusätzlichen Belastung der Straßeninfrastruktur
Analyseerkenntnis:	5. Die gewachsene Straßen- und Knoteninfrastruktur entspricht nicht vollständig den sich ständig weiterentwickelnden Regelwerken.
Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> ◁ Teilweise unstrukturierte Verkehrsflächen führen zu einer reduzierten Übersichtlichkeit und damit zu einem eingeschränkten Sicherheitsniveau (Beispiel Knotenpunkte Gabelsberger Straße / Silberhofstraße und Goethestraße / Chemnitzer Straße). ◁ Das Fehlen von geeigneten Angeboten für Radfahrer führt zu Lücken im Angebotsnetz. ◁ Teilweise sind lange Querungswege für Fußgänger vorhanden bzw. fehlen direkte Fußwegverbindungen ◁ Einschränkungen in der Barrierefreiheit ◁ Insbesondere bei Einfallstraßen treten Sicherheitsprobleme auf, da die Straßenraumgestaltung kein städtisches Umfeld bzw. ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau suggeriert (bspw. Frauensteiner Straße und Hainichener Straße) ◁ Reduzierte Erreichbarkeiten der ÖPNV-Haltestellen
Analyseerkenntnis:	6. Die eingemeindeten Ortsteile haben hinsichtlich ihrer Infrastruktur teilweise keinen städtischen Charakter. Insbesondere für die Fußgänger existieren keine geeigneten Angebote.
Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> ◁ In den Ortsteilen Kleinwaltersdorf und Zug sind auf den Straßen einerseits 50 km/h für den MIV zulässig, andererseits existieren keine Gehwege. Damit entstehen ein Widerspruch zu Regelwerken sowie ein Sicherheitsdefizit. ◁ Die Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen ist reduziert. ◁ Der Umweltverbund wird geschwächt.
Analyseerkenntnis:	7. Der ÖPNV weist ein historisch gewachsenes Liniennetz auf. Gewohnte Angebote verkehren mit Ausrichtung auf den Busbahnhof als zentralen Umsteigepunkt auf den städtischen Linien.
Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> ◁ Durch die fehlenden Durchmesserlinien ist bei Wegen mit weit auseinanderliegenden Quellen und Zielen oftmals ein Umstieg am Freiburger Busbahn-

	<p>hof erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> ◁ Die vorhandenen Ringlinien reduzieren die Übersichtlichkeit (insbesondere für Außenstehende) und führen zu deutlichen Reisezeitunterschieden zwischen Hin- und Rückrichtung (bspw. Relation östliche Bahnhofsvorstadt – Busbahnhof). ◁ Die Lage von Busbahnhof und Bahnhof zueinander sowie das Ausrichten des Stadtverkehrs auf den Busbahnhof als betrieblichen Mittelpunkt führen zu einer nicht optimalen Anschlussgestaltung am Freiburger Bahnhof. ◁ Der städtische ÖPNV und der Busverkehr in die Region sind klar voneinander abgegrenzt und werden unterschiedlich wahrgenommen. Eine integrierte Betrachtung hat erst auf wenigen Relationen (bspw. Halsbrücke) begonnen. ◁ Die Attraktivität des Systems ÖPNV ist reduziert, er wird oftmals nicht als Alternative wahrgenommen. ◁ Nachfragepotenziale für den ÖPNV können nicht ausgeschöpft werden.
Analyseerkenntnis:	8. Der Freiburger Bahnhof stellt die Schnittstelle zwischen dem SPNV und dem Busverkehr sowie allen anderen Verkehrsarten dar. Am Freiburger Bahnhof sind Defizite in der Schnittstellengestaltung vorhanden.
Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> ◁ Fehlende oder wenig attraktive Alternative für Pendler zum eigenen Auto ◁ Schwächung des Umweltverbundes
Analyseerkenntnis:	9. Das Angebot für Radfahrer und das Fußwegenetz weisen Lücken auf, die in besonderer Weise auch mobilitätseingeschränkte Personen treffen. Der Netzzusammenhang für beide Nutzergruppen wird dadurch geschmälert.
Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> ◁ Nutzungspotenziale im Bereich des Rad- und Fußverkehrs können durch die weiterhin bestehenden Lücken nicht vollständig ausgeschöpft werden ◁ Fehlnutzungen (bspw. unzulässige Radnutzung auf Gehwegen) ◁ Reduzierte Erreichbarkeiten (bspw. der Altstadt) ◁ Sicherheitsdefizite (Konflikte der schützenswerten Verkehrsteilnehmer mit dem MIV sowie der Fußgänger und Radfahrer untereinander) ◁ Reduzierte Erreichbarkeiten von Haltestellen des ÖPNV (bspw. Himmelfahrtsgasse oder Frauensteiner Straße südlich des Bahnübergangs) ◁ Schwächung des Umweltverbundes

Tabelle 2: Kernpunkte der Analyse in Ursache- / Wirkungs-Zusammenhängen

3 Verkehrliche Zielstellungen für die Stadt Freiberg

Ausgehend von der Analyse zu den einzelnen Verkehrsarten sowie einer zusammenführenden Ursachen-/ Wirkungsanalyse lassen sich folgende Aspekte für die verkehrlichen Zielstellungen der Stadt Freiberg festhalten:

- (Der Anteil des ÖPNV und damit des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommen sollte um bis zu zwei Prozent gesteigert werden. Dies bedeutet eine Erhöhung des Anteils des ÖPNV an allen in der Stadt unternommenen Wegen von 6 % auf 7–8 %. Die Zielstellung besteht darin, für die verschiedenen Wegezwecke den ÖPNV verstärkt als wahrzunehmende Alternative zu entwickeln.
- (Die Unfallstatistik der Stadt Freiberg weist ein unbefriedigendes Bild auf. Eine Entschärfung von Unfallhäufungsstellen bzw. allgemein die Verbesserung der Verkehrssicherheit bilden ein wesentliches Element der verkehrlichen Zielstellungen der Stadt Freiberg.
- (Eine Ergänzung von Straßenverkehrsinfrastruktur ist hinsichtlich der für die wirtschaftliche Entwicklung Freibergs notwendigen verbesserten Anbindung der Gewerbegebiete und auch einer Verkehrsberuhigung im Stadtgebiet planerisch zu vertiefen und zu bewerten. Konkret wird es darum gehen, Gebiete vom Durchgangsverkehr und/oder vom Wirtschafts-/Schwerverkehr zu entlasten und eine stadtverträglichere Straßenraumgestaltung zu ermöglichen.
- (Andererseits muss angestrebt werden, die dominierende und stadt-bildprägende Rolle des Kfz-Verkehrs in sensiblen städtischen Bereichen Freibergs zu reduzieren und eine ausgewogenere Berücksichtigung aller Verkehrsarten anzustreben.
- (Der ÖPNV muss wieder stärker in den Fokus der Bewohner Freibergs und der städtischen Verkehrsentwicklung rücken. Dies kann nur durch die Schaffung von auf die Mobilitätsbedürfnisse angepassten Angeboten und durch die Beseitigung von Zugangshemmnissen erfolgen.

- (Die in der Stadt Freiberg vorhandenen Potenziale zur Verbesserung des Radverkehrsangebotes gilt es im Sinne einer gesamtstädtischen Radverkehrsförderung zu heben. Geeignete Angebote für die Radfahrer im Zuge der Bundesstraßen sind wichtige Elemente hierfür.
- (Die Entwicklung des Angebotes für Radfahrer zur Verbesserung des Netzzusammenhanges muss wesentliches Ziel sein.
- (Die Infrastruktur für den Fußverkehr gilt es weiter zu entwickeln. Neben der Optimierung der Altstadterreichbarkeit sowie der Verbesserung der Querungsbedingungen im Haupt- und Erschließungsstraßennetz insgesamt kommt der Barrierefreiheit, auch vor dem Hintergrund des steigenden Altersdurchschnittes, eine große Bedeutung zu.
- (Geeignete Angebote für Fußgänger in der Stadt Freiberg und besonders in den Ortsteilen Zug und Kleinwaltersdorf sind die Voraussetzung für eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h für Kfz in der Stadt Freiberg.

4 Prognose der Entwicklungen bis 2030

4.1 Strukturdaten der Prognose

Die Grundlagen für die Bewertung von Verkehrsströmen im Zuge der Wirkungsbestimmung einer Maßnahme sind der entwickelte und kalibrierte Analysefall und der auf dem Analysefall aufbauende Prognosenullfall im Verkehrsmodell. Dieser Prognosenullfall bildet die für den Verkehr in Freiberg relevanten und prognostizierbaren strukturellen Entwicklungen bis zum Jahr 2030 ab.

Hinsichtlich der Strukturdatenentwicklung sind alle gesicherten Erkenntnisse eingeflossen, darüber hinaus gehende mögliche Entwicklungen bedürfen einer aufsetzenden Betrachtung. Nach jetzigem Erkenntnisstand sind aber keine Strukturdatenentwicklungen in der Größenordnung zu erwarten, die eine Relativierung oder prinzipielle Neubewertung von Erkenntnissen und Planungsansätzen innerhalb des Verkehrsentwicklungsplanes erforderlich macht.

4.2 Szenarienbetrachtung

Der mit diesen Prämissen entwickelte Prognosenullfall wird entsprechend der Szenarien ohne (Szenario 1) und mit (Szenario 2) der Ortsumgehung entsprechend des Planfeststellungsbeschlusses vom 24.02.2010 ausgebildet.

Im Ergebnis der verkehrlichen Modellierung des Prognosenullfalls des Szenario 1 (ohne Umgehungsstraße) wird bis zum Jahr 2030 ein moderater Rückgang der Verkehrsbelastung im Stadtgebiet erwartet – bedingt durch die prognostizierten Bevölkerungsrückgänge im Umland Freibergs. Auf den in das Stadtgebiet einfallenden Straßenzügen

- (Frauensteiner Straße
- (Chemnitzer Straße und
- (Halsbrücker Straße

sind somit Rückgänge der Verkehrsbelastungen um bis zu 10 % prognostizierbar. Auch weitere Straßen, die Freiberg mit dem Umland verbinden, werden leichte Rückgänge der Verkehrsmengen aufweisen (Berthelsdorfer Straße, Dresdner Straße, Hainichener Straße, Hilbersdor-

rer Straße). Spürbare Entlastungen der Verkehrsmengen auf weiteren Hauptverkehrsstraßen haben im Ergebnis der verkehrlichen Modellierung eher marginalen Charakter und sind somit de facto nicht nachweisbar.

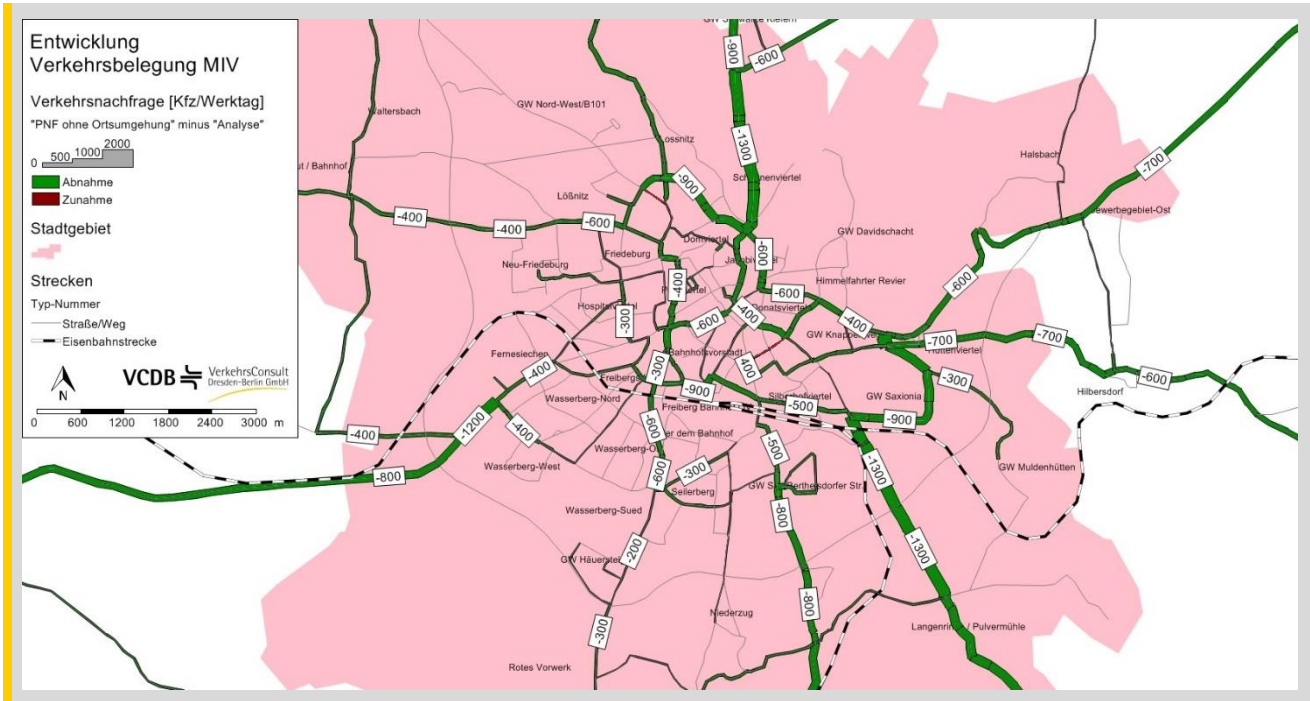


Abbildung 3: Vergleich der verkehrlichen Nachfrage des Prognosenullfalls mit dem Analysefall

Der Vergleich der verkehrlichen Auswirkung der zwei Szenarien des Prognosenullfalls zeigt die wesentlichen Rückgänge der Verkehrsbelastungen im gesamten Stadtgebiet bei Einrichtung der Ortsumgehung.

Die Ortsumgehung wird von bis zu 20.000 Kfz an einem Werktag genutzt und ist somit aufgrund ihrer ortsnahen Lage und der Vielzahl an Verknüpfungspunkten zum städtischen Straßennetz als verkehrlich wirksam einzuschätzen. Sie bietet nicht nur dem Durchgangsverkehr durch Freiberg eine Umfahrungsmöglichkeit des Stadtgebiets, sondern auch für die Quell-, Ziel- und Binnenverkehre Reisezeitvorteile auf vielen Relationen (bspw. von Brand-Erbisdorf zum Gewerbegebiet Saxonia).

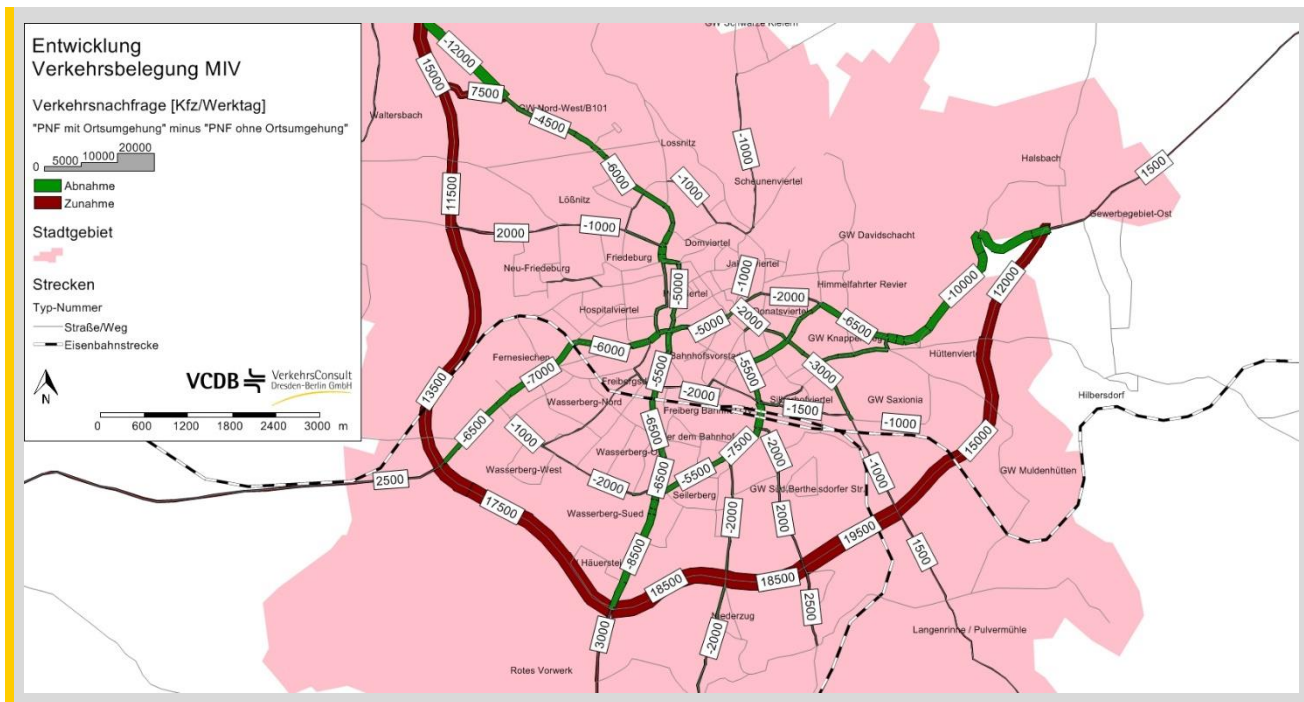


Abbildung 4: Vergleich der verkehrlichen Nachfrage im Prognoseullfall mit der verkehrlichen Nachfrage im Prognoseullfall ohne Ortsumgehung

Eine moderate zusätzliche Steigerung der verkehrlichen Attraktivität und entsprechende zusätzliche Verkehrsströme des MIV sind lediglich auf der Berthelsdorfer Straße und auf der Hainichener Straße zu erwarten.

Die Einrichtung der Umgehungsstraße in Szenario 2 beeinflusst wesentlich die derzeit bestehenden verkehrlichen Ursachen- und Wirkungszusammenhänge im Stadtgebiet (vgl. Kapitel 2.2).

Durch die prägende Wirkung dieses Netzelementes wird im Folgenden auf dessen Einfluss hinsichtlich der herausgearbeiteten Ursachen-/ Wirkungszusammenhänge hingewiesen:

- (Die hohe verkehrliche Verlagerungswirkung der Umgehungsstraße führt im Bereich der Kernstadt zu erheblichen Verkehrsreduktionen und senkt somit ganz entscheidend die Auswirkungen des Verkehrs in der Kernstadt in Bezug auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Hauptverkehrsstraßen.
- (Aufgrund dann möglicher Infrastrukturgestaltungen können die Barrierewirkungen der Hauptverkehrsstraßen für den Rad- und Fußverkehr signifikant reduziert werden.

- (So können durch die reduzierten Verkehrsmengen bspw. neue Radverkehrsangebote oder fußgängerfreundlichere Lichtsignalsteuerungen ohne größere Widerstände umgesetzt werden. In Szenario 1 (ohne Umgehungsstraße) sind dagegen durch die fortbestehenden hohen Verkehrsmengen in der Kernstadt immer wieder bedeutende Widerstände bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds zu verzeichnen.
- (Im gleichen Maße gelten die obengenannten Ausführungen auch für die verbesserte Anbindung der Gewerbestandorte Freibergs. So kann zwar durch die Umgehungsstraße nicht der gesamte Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehr zu den Gewerbegebieten verlagert werden, jedoch kann der von diesen Gewerbestandorten ausgehende regionale und überregionale Wirtschafts-/ Schwerverkehr (auch durch etwaige Fahrverbote in der Kernstadt) fast vollständig auf die Trasse der Umgehungsstraße verlagert werden.
- (Das darüber hinaus festgestellte Ausweichen ins Nebennetz auf bestimmten Relationen wird mit einer Umgehungsstraße deutlich reduziert, da mit dem Hauptstraßennetz auch diese Verkehrsströme in einer akzeptablen Verkehrsqualität bedient werden können und das Ausweichen somit keine sinnvolle Alternative mehr darstellt.
- (Dies wiederum erhöht den Gestaltungsspielraum bei der ausgewogenen Straßenraumgestaltung im nachgeordneten Netz (bspw. Dammstraße, Schönlebestraße).

5 Handlungskonzept

Im Ergebnis der Bestandsanalyse und der verkehrlichen Analyse der einzelnen Verkehrsarten wurde auf Basis des Prognosenullfalls und der definierten Handlungsstrategien ein breites Spektrum von möglichen Maßnahmen entwickelt.

Die Maßnahmen dienen der Behebung erkannter Defizite und der Verfolgung der verkehrlichen Zielstellungen der Stadt Freiberg. Die Maßnahmen werden Ursachen-/ Wirkungszusammenhängen zugeordnet, damit ist der Zusammenhang zwischen Defizitbehebung und Wirkungsverbesserung bei jeder Maßnahme erkennbar.

Sollten zwischen den beiden Szenarien (mit und ohne Ortsumgehung) Unterschiede in der Umsetzungsmöglichkeit bzw. der Umsetzungsart bestehen, wird explizit darauf hingewiesen. Eine Übersichtskarte über alle entwickelten Maßnahmen befindet sich im Anhang dieses Dokuments. Die Nummerierung der Maßnahmen ist fortlaufend nach den Zeithorizonten der Umsetzbarkeit vorgenommen.

Für jede empfohlene Maßnahme wird ein Zeithorizont zur möglichen Umsetzbarkeit in drei Klassen ausgewiesen.

- (Kurzfristig: Umsetzung der Maßnahme bis 2020
- (Mittelfristig: Umsetzung der Maßnahme bis 2025
- (Langfristig: Umsetzung der Maßnahme nach 2025

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Zeithorizonten erfolgte damit

- (in Abhängigkeit der erwarteten verkehrlichen Wirkungen und des Zusammenhangs zwischen Kosten und Wirkungen,
- (hinsichtlich möglicher Abhängigkeiten bzw. Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen.

Die Empfehlung zur zeitlichen Einordnung leitet sich aus folgenden Aspekten ab:

- (Kurzfristig sollten die Maßnahmen realisiert werden, die eine hohe Sicherheitsrelevanz aufweisen.

- (Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen sollten in ihrer Ausprägung unabhängig von der Existenz der Umgehungsstraße sein. Andernfalls entsteht ein Risiko, dass Planungs- und Investitionsgelder nicht zielführend eingesetzt werden.
- (Die Einordnung der Maßnahmen erfolgt darüber hinaus in Abhängigkeit von:
 - , ihren Kosten- und Wirkungszusammenhängen,
 - , ihrem Beitrag zur Behebung von Defiziten in Zusammenhang mit den erkannten Ursachen-/ Wirkungszusammenhängen,
 - , erkennbaren Wechselwirkungen zwischen Maßnahmen, ggf. verändert die Umsetzung einer Maßnahme die Anforderungen an eine andere Maßnahme (bspw. Verkehrsorganisation Bahnhofsvorstadt und Straßenraumgestaltung Schönlebestraße) oder eine Maßnahme ist Voraussetzung für eine Folgemaßnahme (beispielsweise die Begradigung der Lessingstraße für die Führung des Stadtbusses über diese Straße)
 - , planerischen Vorläufen zur Vorbereitung und Umsetzung,
 - , erkennbaren Abstimmungsbedarfen mit Dritten.

Der Schwerpunkt der entwickelten Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans liegt bei kurz- und mittelfristigen Maßnahmen, die bei einer konsequenten Herangehensweise in einem Zeitraum bis 2025 umgesetzt werden können und die damit die Realisierung der Ziele der verkehrlichen Entwicklung in der Stadt Freiberg in einem absehbaren Zeitrahmen vorantreiben können.

1. Alle wesentlichen Verkehrsströme müssen das Kernstadtgebiet (Altstadt / Bahnhofsvorstadt) passieren.

Im *Szenario 1 (ohne Umgehungsstraße)* wird die Schaffung von Wegealternativen, die dazu dienen, nicht alle Verkehrsströme durch das Kernstadtgebiet zu führen, nur sehr eingeschränkt möglich sein. Eine Infrastrukturverbindung zwischen der Frauensteiner Straße und der B 101 in Höhe Häuersteig (Maßnahme 56) ist ein wesentlicher Baustein dafür, dass dies zumindest in Grundzügen gelingt. Dennoch werden Maßnahmen nicht (Reduzierung der Trennwirkung Wallstraße – Maßnahme 52) oder nur im Ergebnis vertiefender Prüfungen und mit wahrscheinlichen Einschränkungen (Straßenraum Leipziger Straße – Maßnahme 31) umgesetzt werden können.

Die Rahmenbedingungen zur Umsetzung von Maßnahmen, die eine angepasste Verkehrsraumgestaltung zur Folge haben, sind aufgrund der höheren Verkehrsmengen schwieriger als im Szenario 2. Dennoch sollte die Einordnung von Radverkehrsanlagen unter den dann zu verzeichnenden Randbedingungen umgesetzt werden (Maßnahmen 2 und 6).

Im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung wurden ebenso Maßnahmen geprüft, die im Ergebnis dieser Untersuchung nicht zur Umsetzung empfohlen werden können bzw. bei denen formulierte Ziele nicht erreicht werden (Innenstadt Ring Einbahnstraße – Maßnahme 62; Nordumfahrung - Maßnahme 63; Westanbindung Friedeburg – Maßnahme 64 oder Ausbau der Silberhofstraße – Maßnahme 65). Somit sind diese Maßnahmen auch kein Bestandteil des Handlungskonzepts.

Mit dem Bau der Umgehungsstraße und der dadurch bedingten Verlagerung von Verkehrsströmen zurück auf das Hauptstraßennetz (verursacht durch allgemein zurückgehende Verkehrsmengen im Stadtgebiet und frei werdende Kapazitäten), ergibt sich im Szenario 2 die weitaus umfassendere Möglichkeit, aufgrund zurückgehender Verkehrsmengen unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten den Straßenraum neu zu gestalten. Folgende Maßnahmen sind davon berührt:

- (Prüfung des Einsatzes von Kreisverkehren - Maßnahme 57
- (Eingliederung RVA – Dresdner Straße – Maßnahme 2
- (Eingliederung RVA – Käthe-Kollwitz-Straße – Maßnahme 5
- (Eingliederung RVA – Chemnitzer Straße – Maßnahme 6

Dadurch können darüber hinaus beispielsweise folgende Ansätze weiter verfolgt werden:

- (Anpassung Straßenraum Schönlebestraße - Maßnahme 44
- (Anpassung Straßenraum Dammstraße – Maßnahme 43
- (Spursignalisierung des Linksabbiegers von der Hornstraße in den Donatsring

Die Diskussion der Maßnahmen 43 und 44 kann sinngemäß auf weitere Straßenräume, die unter beengten Verhältnissen eine hohe Verkehrsbelastung aufweisen, übertragen werden (z. B. Friedeburger Straße, Lessingstraße, Berthelsdorfer Straße)..

2. Gewerbegebiete verursachen neben dem Verkehr der Beschäftigten Wirtschaftsverkehr und insbesondere auch Schwerverkehr. Außer dem Gewerbegebiet Saxonia wird dieser ausschließlich über das System Straße abgewickelt.

Im *Szenario 1 (ohne Umgehungsstraße)* wird eine leistungsfähige Anbindung an das Hauptstraßennetz ohne bedingte Verkehre durch den Kernstadtbereich oder generell den städtischen Raum nur sehr eingeschränkt möglich sein. Eine Infrastrukturverbindung zwischen der Frauensteiner Straße und der B 101 in Höhe Häuersteig (Maßnahme 56) ist ein wesentlicher Baustein dafür, dass dies zumindest in Grundzügen gelingt. Verkehre von/nach dem Gewerbegebiet Süd können dadurch direkt zur B 101 oder zur Frauensteiner Straße geführt werden.

Einen wesentlichen Effekt bringt die Anbindung des Gewerbegebietes Davidschacht/Reiche Zeche an die Dresdner Straße (Maßnahme 34) und darüber hinaus die verbesserte Anbindung der Gewerbebestandorte an der Halsbrücker Straße (Maßnahme 58). Die Maßnahme 58 sollte unter Berücksichtigung der prioritären Maßnahme 34 geplant werden.

Im *Szenario 2 (mit Umgehungsstraße)* wird dieses Ziel mit dem Bau der Umgehungsstraße erreicht. Die Umsetzung der Maßnahme 34 sollte darüber hinaus weiter verfolgt werden.

In beiden Szenarien muss, um Alternativen zur Nutzung des Pkw zu schaffen, das städtische Busnetz besser auf die Belange der Pendler ausgerichtet werden. Konkrete Maßnahmen hierzu werden derzeit innerhalb der Angebotskonzeption zum städtischen ÖPNV ausgearbeitet.

3. Eine klare und deutlich differenzierende Straßennetzstrukturierung in ein Haupt- und Nebennetz ist nicht durchgehend vorhanden.

Die Straßennetzstrukturierung als wesentlicher Punkt in der Ursachen-/Wirkungsdarstellung wird mit folgenden Maßnahmen erreicht, die szenarienunabhängig umzusetzen sind:

- (Verkehrsorganisation Bahnhofsvorstadt – Maßnahme 11
- (Verkehrsorganisation Halsbach - Maßnahme 4
- (Verkehrsorganisation Kleinwaltersdorf - Maßnahme 9

4. Das Parkleitsystem weist aufgrund nicht autoplausibler Parkplatzbezeichnungen (bspw. Zusammenhang Tivoli – Innenstadt für Außenstehende) und einer teilweise eingeschränkten Lesbarkeit Defizite auf.

Unabhängig vom Bau der Umgehungsstraße sollte die Ertüchtigung des Parkleitsystems erfolgen. Folgende Maßnahmen dienen diesem Ziel:

- (Ertüchtigung Parkleitsystem – Maßnahme 10

Der ruhende Verkehr wird szenarienunabhängig darüber hinaus mit der Straßenraumgestaltung des Forstwegs (Maßnahme 46) aufgegriffen.

Des Weiteren sollte szenarienunabhängig der ergangene Hinweis zur regelmäßigen Prüfung der Situation im Umfeld des Krankenhauses bzw. im Hospitalviertel erfolgen.

5. Die gewachsene Straßen- und Knoteninfrastruktur entspricht nicht vollständig den sich ständig weiterentwickelnden Regelwerken.

Mit der Anpassung der gewachsenen Straßen- und Knoteninfrastruktur an die Erfordernisse der sich ständig weiterentwickelnden Regelwerke und diesbezüglichen Empfehlungen kann Straßenraum attraktiver und sicherer gestaltet werden. Hinsichtlich der Szenarien wird auf den unterschiedlichen Gestaltungsspielraum zwischen dem Szenario 1 (ohne Umgehungsstraße) und 2 (mit Umgehungsstraße) verwiesen. Der Ge-

gestaltungsspielraum ist im Szenario 2 generell höher und kann im Einzelfall zu sehr unterschiedlichen Gestaltungserfordernissen bzw. Gestaltungsmöglichkeiten bei der Ausgestaltung der Maßnahmen führen.

Folgende Maßnahmen sind vordergründig diesem Ursachen-/ Wirkungszusammenhang zuzuordnen:

- (Umgestaltung von Knotenpunkten:
 - , G.-Zeuner Straße / Merbachstraße – Maßnahme 32
 - , Leipziger Straße / Clausthaler Straße – Maßnahme 12 (Maßnahme mit einem wichtigen Beitrag für die Verbesserung der Verkehrssicherheit)
 - , Frauensteiner Straße / Dammstraße / Carl-Schiffner-Straße – Maßnahme 55
 - , B 101 (Brander Straße) / Olbernhauer Straße – Maßnahme 37
 - , Silberhofstraße / Gabelsberger Straße – Maßnahme 40
 - , Anton-Günther-Straße / Chemnitzer Straße – Maßnahme 13
 - , Chemnitzer Straße / Beethovenstraße – Maßnahme 15
 - , Chemnitzer Straße / Goethestraße – Maßnahme 16
- (Straßenraumgestaltung:
 - , Leipziger Straße im Campusbereich – Maßnahme 53
 - , Schaffung Ortseingangssituation Hainichener Straße – Maßnahme 33 (prioritäre Maßnahme, da hier ein hohes Konfliktpotenzial beseitigt werden kann)
 - , Schaffung Ortseingangssituation Frauensteiner Straße – Maßnahme 35 (prioritäre Maßnahme, da hier eine Unfallhäufungsstelle beseitigt werden kann)
- (Schaffung von Querungsmöglichkeiten:
 - , B 101 (Brander Straße) / Olbernhauer Straße – Maßnahme 37
 - , B 101 (Brander Straße) in Höhe Seilerberg – Maßnahme 38 (als Beispiel, in dem in beiden Szenarien unterschiedliche Ausführungen zum Tragen kommen müssen)

6. Die eingemeindeten Ortsteile haben hinsichtlich ihrer Infrastruktur teilweise keinen städtischen Charakter. Insbesondere für die Fußgänger existieren keine geeigneten Angebote.

Dem Widerspruch zwischen zulässiger Geschwindigkeit für den MIV und fehlender Infrastruktur für Fußgänger in den Ortsteilen bzw. weiteren dort befindlichen Defiziten wird mit folgenden Maßnahmen begegnet:

- (Fehlende Gehwege in Langenrinne – Maßnahme 14
- (Verkehrsorganisation Kleinwaltersdorf – Maßnahme 9

Die Diskussion der Maßnahme 14 kann sinngemäß auf die weitere Infrastruktur in den Ortsteilen Zug, und Rosine oder dem Münzbachtal übertragen werden.

7. Der ÖPNV weist ein historisch gewachsenes Liniennetz auf. Gewohnte Angebote verkehren mit Ausrichtung auf den Busbahnhof als zentralen Umsteigepunkt auf den städtischen Linien.

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV tragen szenarienunabhängig folgende Maßnahmen bei:

- (Verbesserung der Haltestellenaushänge – Maßnahme 24 (Verbesserung der Information)
- (Integration von Informationen zum ÖPNV auf der Homepage der Stadt Freiberg – Maßnahme 25 (Verbesserung der Information)
- (Verknüpfung der Linien B und E – Maßnahme X2
- (Verknüpfung der Linien A und H – Maßnahme X1
- (Neustrukturierung des Busangebotes in der Bahnhofsvorstadt – Maßnahme 27
- (Führung Stadtbus Lessingstraße – Maßnahme 50
(Hinweis: diese Maßnahme setzt die Umsetzung der Maßnahme 47 - Begradigung Lessingstraße- voraus)
- (Verbessertes ÖPNV-Angebot Kleinwaltersdorf – Maßnahme X5

8. Der Freiburger Bahnhof stellt die Schnittstelle zwischen dem SPNV und dem Busverkehr sowie allen anderen Verkehrsarten dar. Am Freiburger Bahnhof sind Defizite in der Schnittstellengestaltung vorhanden.

Den Defiziten am Freiburger Bahnhof in seiner Schnittstellenfunktion kann szenarienunabhängig mit folgenden Maßnahmen begegnet werden:

- (Generell alle Angebotsmaßnahmen im ÖPNV, die einer verbesserten Verbindung mit dem Freiburger Bahnhof und wesentlichen Zielen im Stadtgebiet von Freiberg dienen
- (Berücksichtigung des P&R im Parkleitsystem – Bestandteil der Maßnahme 10
- (Radabstellanlagen Bahnhof – Maßnahme 41
- (Attraktivierung Bahnstraße – Maßnahme 36
- (Barrierefreie Knotenpunkte – Maßnahme 49

9. Das Angebot für Radfahrer und das Fußwegenetz weisen Lücken auf, die in besonderer Weise auch mobilitätseingeschränkte Personen treffen. Der Netzzusammenhang für beide Nutzergruppen wird dadurch geschmälert.

Zur Verbesserung des Netzzusammenhangs für Radfahrer und Fußgänger wird wiederum szenarienunabhängig mit der Umsetzung folgender Maßnahmen beigetragen:

- (Generell alle zuvor aufgeführten Maßnahmen für die Umgestaltung von Knotenpunkten und zur Straßenraumgestaltung
- (Barrierefreie Knotenpunkte – Maßnahme 49
- (Sonstige Radabstellanlagen – Maßnahme 17
- (Fußgängerüberwege an Kreisverkehrsplätzen – Maßnahme 3
- (Schließung Gehweglücke Dresdner Straße – Maßnahme 61
- (Fehlende Gehwege Langenrinne – Maßnahme 14
- (Gehwegüberfahrten – Maßnahme 44
- (Querungsanlagen Karl-Kegel-Straße – Maßnahme 45
- (Querungsanlage Goethestraße – Maßnahme 7
- (Sackgassenfreigabe Oberzug – Maßnahme 8
- (Barrierefreie Haltestellen – Maßnahme 26
- (Aufhebung von Benutzungspflichten für Radfahrer:
 - , Lampadiusstraße – Maßnahme 1
 - , Eherne Schlange – Maßnahme 18
 - , Carl-Schiffner-Straße – Maßnahme 19
 - , Am St.-Niclas-Schacht – Maßnahme 20
- (Einbahnstraßenfreigabe für Radfahrer:
 - , Körnerstraße – Maßnahme 60
 - , Silberhofstraße – Maßnahme 21
 - , Lindenweg – Maßnahme 22

Anhang

Nr	Name	Umsetzbarkeit	MIV	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	Verantwortung
kurzfristige Umsetzbarkeit							
1	Aufhebung der Benutzungspflicht - Lampadiusstraße	kurzfristig		+	+		Stadt Freiberg
2	Eingliederung von Radverkehrsanlagen I Dresdner Straße	kurzfristig	+	+	+		Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
3	Fußgängerüberwege an Kreisverkehrsplätzen - Beispiel Eherne Schlange	kurz-/mittelfristig	+		+		Stadt Freiberg
4	Verkehrsorganisation in Halsbach	kurzfristig	+	+	+		Stadt Freiberg
5	Eingliederung von Radverkehrsanlagen - Käthe-Kollwitz-Straße	kurzfristig	+	+	+		Stadt Freiberg
6	Eingliederung von Radverkehrsanlagen - Chemnitzer Straße	kurzfristig	+	+	+		Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
7	Querungsanlage Goethestraße am Eingang des Tierparks	kurzfristig	+		+		Stadt Freiberg
8	Prüfen der Durchlässigkeit von Sackgassen für den Fuß- und Radverkehr	kurzfristig		+	+		Stadt Freiberg
9	Verkehrsorganisation Kleinwaltersdorf	kurzfristig	+	+	+	+	Stadt Freiberg
10	Integriertes Parkleitsystem für die Stadt Freiberg	kurzfristig	+				Stadt Freiberg / Tourismusverband
11	Verkehrsorganisation im Entwicklungsgebiet Bahnhofsviertel (Tempo-30-Regelung)	kurz-/langfristig	+	+	+		Stadt Freiberg
12	Gestaltung des Knotenpunkts Leipziger Str./ Clausthaler Str.	kurzfristig	+				Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
13	Verbesserung der Verkehrssicherheit an der östlichen Einmündung Anton-Günther-Straße/ Chemnitzer Straße	kurz-/mittelfristig	+	+	+		Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
14	Fehlende Gehwege im Ortsteil Langenrinne	kurz-/langfristig	+		+		Stadt Freiberg
15	Gestaltung des Knotenpunkts Chemnitzer Str./ Beethovenstr.	kurzfristig	+				Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
16	Gestaltung des Knotenpunkts Chemnitzer Str./ Goethestr.	kurzfristig	+				Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
17	Sonstige Radabstellanlagen (Campusgelände, Betriebe, Wohnungsgenossenschaften, Einzelhandel, Vermieter, etc.)	kurzfristig		+			Stadt Freiberg / einzelne Partner
18	Aufhebung der Benutzungspflicht - Eherne Schlange	kurzfristig	+	+	+		Stadt Freiberg
19	Aufhebung der Benutzungspflicht - Carl- Schiffner Straße	kurzfristig		+	+		Stadt Freiberg
20	Aufhebung der Benutzungspflicht Am-St.-Niclas-Schacht	kurzfristig		+	+		Stadt Freiberg
21	Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr - Silberhofstraße	kurzfristig		+			Stadt Freiberg
22	Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr - Lindenweg	kurzfristig		+			Stadt Freiberg
23	Bau einer Haltestelle Fuchsmühlenweg/Zentralfriedhof stadtauswärts	kurzfristig				+	Regiobus GmbH / Stadt Freiberg
24	Erhöhung der Übersichtlichkeit von Haltestellenaushängen	kurzfristig				+	Regiobus GmbH
25	Integration von Informationen zum ÖPNV-Angebot in die Homepage der Stadt Freiberg	kurzfristig				+	Stadt Freiberg
26	Regelkonforme Ausprägung von Bushaltestellen: Beispiel KP Berthelsdorfer Straße/Dorfstraße Niederzug	kurz-/mittelfristig				+	Regiobus GmbH / Stadt Freiberg
27	Neustrukturierung der Linienverläufe der Stadtbusse in der Bahnhofsvorstadt	kurzfristig				+	Regiobus GmbH / Stadt Freiberg
mittelfristige Umsetzbarkeit							
29	Weiterentwicklung des Angebotes für den touristischen Radverkehr	mittelfristig		+			Stadt Freiberg
30	Mobilitätszentrale	mittel-/langfristig	+	+		+	Stadt Freiberg / Regiobus GmbH / E-Betreiber
31	Verkehrsorganisation im Knotenpunktverbund Leipziger Str./ Wallstr. bis Meißner Ring	mittelfristig (Szenario 2)	+	+	+		Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
32	Gestaltung des Straßenraumes Merbachstraße und des Knotenpunkts G.- Zeuner-Str./ Merbachstraße	mittel-/langfristig	+		+	+	Stadt Freiberg
33	Schaffung einer Ortseingangssituation und Erleichterung der Fahrbahnquerung an der Haltestelle Kretzschmarstift	mittelfristig	+		+	+	Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
34	Anbindung der Standorte Davidschacht und Reiche Zeche über das Gelände am Ostbahnhof	mittel-/langfristig	+		+	+	Stadt Freiberg
35	Schaffung einer Ortseingangssituation und Erleichterung der Fahrbahnquerung an der Haltestelle Gewerbegebiet PAMA	mittel-/langfristig	+		+	+	Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
36	Attraktivierung der Bahnhofstraße als Fußgängerachse	mittel-/langfristig	+	+	+		Stadt Freiberg
37	Umgestaltung/ Querungsmöglichkeit des Knotenpunktes B 101 Brander Straße/ Olbernhauer Straße	mittelfristig	+	+	+		Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
38	Querungsmöglichkeiten an der Haltestelle Brander Str./ Siedlung	mittelfristig	+	+	+	+	Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg

39	Umgestaltung Knotenpunkt Am Seilerberg / Thomas-Müntzer-Straße und Verbesserung der Querungsbedingungen der Käthe-Kollwitz-Straße	mittel-/langfristig	+	+	+		Stadt Freiberg
40	Umgestaltung Knotenpunkt Silberhofstraße/ Gabelberger Straße	mittel-/langfristig	+	+	+		Stadt Freiberg
41	Erweiterung der Radabstellanlagen am Bahnhof	mittelfristig		+			Stadt Freiberg / Deutsche Bahn
42	Straßenraumgestaltung der Dammstraße (Abschnitt Berthelsdorfer Straße-Silberhofstraße)	mittel-/langfristig	+	+	+		Stadt Freiberg
43	Straßenraumgestaltung der Schönebestraße	mittel-/langfristig	+	+	+		Stadt Freiberg
44	Abgrenzung des Nebennetzes mittels Gehwegüberfahrten am Beispiel Karl-Kegel-Straße	mittel-/langfristig	+		+		Stadt Freiberg
45	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge der Karl-Kegel-Straße	mittel-/langfristig	+	+	+		Stadt Freiberg
46	Straßenraumgestaltung Forstweg	mittelfristig	+	+	+	+	Stadt Freiberg
47	Begradigung des südlichen Abschnitts der Lessingstraße	mittel-/langfristig	+		+	+	Stadt Freiberg
48	Fahrradverleihsystem	mittel-/langfristig		+			Stadt Freiberg
49	Verbesserung der Barrierefreiheit an Knotenpunkten mit fehlenden Bordabsenkungen	mittelfristig			+		Stadt Freiberg
50	Führung des Stadtbusses über die Lessingstraße am Johannisbad	mittelfristig				+	Regiobus GmbH / Stadt Freiberg
langfristige Umsetzbarkeit							
51	Förderung von Elektromobilität	langfristig	+	+			Stadt Freiberg / E-Betreiber
52	Reduzierung der Trennwirkung der Wallstraße	kurz-/langfristig	+		+		Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
53	Straßenraumgestaltung Leipziger Straße- Campusgelände (Meißner Ring - Schulweg)	langfristig	+	+	+		Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
54	Eingliederung von Radverkehrsanlagen - Schillerstraße, Hornstraße	langfristig	+		+		Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
55	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Frauensteiner Straße/ Dammstraße und Carl- Schiffner- Straße	langfristig	+		+		Landesamt für Straßenbau und Verkehr / Stadt Freiberg
56	Bau eines Teils der Umgehungsstraße als Südspange zwischen B 101 und Frauensteiner Straße	langfristig	+				Stadt Freiberg
57	Prüfung des Einsatzes von Kreisverkehren an hochbelasteten Knotenpunkten	langfristig (Szenario 2)	+				Stadt Freiberg
58	Alternative Anbindung der Gewerbegebiete Halsbrücker Straße und Davidschacht	langfristig	+				Stadt Freiberg
59	Alternative Anbindung des Gewerbegebiets Süd an die Frauensteiner Straße	langfristig	+				Stadt Freiberg
60	Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr - Körnerstraße	langfristig	+				Stadt Freiberg
61	Schließung der Gehweglücke auf der Dresdner Straße im Abschnitt Turmhofschacht- Ortsausgang	langfristig			+		Stadt Freiberg
Maßnahmen der ÖPNV-Liniennetzgestaltung							
X1	Verknüpfung der Linien A und H zu einer gemeinsamen Linie (Halsbrücke-Innenstadt-Bahnhof-Wasserberg)	kurzfristig				+	Regiobus GmbH
X2	Verknüpfung der Linien B und E zu einer gemeinsamen Linie (Brand-Erbisdorf-Zug-Bahnhof-Innenstadt-Friedeburg) und Anpassungen im Linienvverlauf	kurzfristig				+	Regiobus GmbH
X3	Anpassung der Linie C (Hirtenplatz Ì Busbahnhof - Häuersteig)	kurzfristig				+	Regiobus GmbH
X4	Anpassung der Linie D (Franz-Kögler-Ring Ì Busbahnhof Ì Reiche Zeche)	kurzfristig				+	Regiobus GmbH
X5	Prüfung der Verdichtung des ÖPNV-Angebots im Ortsteil Kleinwaltersdorf	kurzfristig				+	Regiobus GmbH
X6	Verknüpfung der Linien 749 und 785 zur Angebotsverdichtung in Weißenborn	kurzfristig				+	Regiobus GmbH
X7	Gestaltung des ÖPNV-Angebots am Wochenende	kurzfristig				+	Regiobus GmbH

