

# Verkehrsstudie Innenstadt Marienberg

Schwerpunktbetrachtung  
aktueller Entwicklungsfelder

## Ergebnispräsentation

27.03.2024 (aktualisiert am 20.02.2025)





## Impressum

### Auftraggeber:

Stadt Marienberg  
Markt 1  
09496 Marienberg  
Tel.: 03735-6020  
Ansprechpartner:  
Herr Ralf Zimmermann  
Mail: [ralf.zimmermann@marienberg.de](mailto:ralf.zimmermann@marienberg.de)  
[www.marienberg.de](http://www.marienberg.de)

### Projektbearbeitung:

DKC Kommunalberatung GmbH  
Takustraße 1-3  
50825 Köln

### Ansprechpartner:

Dipl. Ing. Michael Schultze-Rhonhof  
Eylem Gülcemal M.Sc.  
Fabian Tempelmann M.Sc.

## Vorwort

Bei Betrachtung der aktuellen verkehrlichen Situation der Bergstadt Marienberg, wird schnell deutlich, dass die **Durchfahrt der B171** direkt durch das historische Stadtzentrum keine ideale Situation darstellen kann. Die Bundesstraße verläuft direkt entlang des zentralen Marktplatzes der Stadt und bringt naturgemäß eine hohe Verkehrslast mit sich, welche ebenso zahlreiche Folgeproblematiken mit sich zieht. Eine Verlagerung dieser innerstädtischen Verkehrsführung ist jedoch derzeit nicht realisierbar. Ein Teil des Verkehrs wurde in der Vergangenheit bereits durch eine östliche Umgehung der der B174 realisiert, die B171 selbst lässt sich jedoch vorerst nicht aus dem Stadtzentrum verlagern. Denkbar wäre hier perspektivisch eine Ortsumfahrung West, vorerst muss jedoch mit dem Status Quo umgegangen werden. Hier sind im Rahmen dieser Verkehrsstudie Maßnahmen zu erörtern, welche die Folgen der starken Verkehrsbelastung auf die Innenstadt Marienbergs möglichst umfangreich reduzieren und ggf. auch das Verkehrsaufkommen insgesamt teilweise umlagern können.

Dabei soll auch das **Radwegekonzept** der Stadt Marienberg aufgegriffen werden, das 2019 erstellt wurde und weiter umgesetzt und fortgeschrieben werden soll. Durch eine Förderung des Radverkehrs lässt sich ggf. eine Reduzierung der innerstädtischen Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr erreichen. Perspektivisch wird in diesem Kontext auch die Etablierung von Fahrradstraßen empfohlen. Im Vorfeld wurden durch die Stadt bereits Einbahnstraßen auf eine für den Radverkehrs mögliche Öffnung in beide Richtungen geprüft und dies an möglicher Stelle mit entsprechender Beschilderung umgesetzt.

Ein zentrales Thema der verkehrlichen Zukunft Marienbergs steht auch die in Aussicht stehende **Wiederetablierung der Bahnanbindung** Marienbergs für den öffentlichen Personennahverkehr. Hierdurch bieten sich Chancen zur Etablierung neuer Mobilitätsformen und der zukunftsorientierten Verknüpfung einzelner Verkehrsträger und Fortbewegungsmittel.

Das aktuelle **Parkraumkonzept** der Stadt Marienberg orientiert sich derzeit stark am örtlichen Zielverkehr. Darüber hinaus wäre eine Vereinheitlichung der Parkregeln im Innenstadtbereich ein Weg hin zu weniger notwendiger Beschilderung und mehr Klarheit beim Bürger. Dabei rückt auch das Thema Digitalisierung in den Vordergrund.

## Inhalt

- 1- Ausgangslage und Rahmenbedingungen
- 2- Mögliche Entwicklungen im Zuge der Entstehung des Welterbezentrums
- 3- Optimierung / Anpassung des zukünftigen ÖPNV / SPNV



# 1- Ausgangslage und Rahmenbedingungen

## Ausgangslage und Rahmenbedingungen

### Potentiale:

- UNESCO Welterbe
- Umliegende Naturgebiete
- Touristische Potentiale
- Grenzstadt
- Vielfältige Innenstadt
- Eröffnung Besucherzentrum (Welterbe)





## Ausgangslage und Rahmenbedingungen

### Herausforderungen:

- Unausgeschöpfte Potentiale im öffentlichen Raum
- Fehlende Bahnanbindung
- Topographie
- Belastung durch Autoverkehr /starke Dominanz Individualverkehr
- Zunahme E-Mobilität



- Wenig Platz für Fußgänger
- Sehr schmale Gehwege
- Keine Fahrradwege
- Zu viele Schilder „Schilderwald“
- Uneinheitliche Parkregeln
- Unzureichende Barrierefreiheit



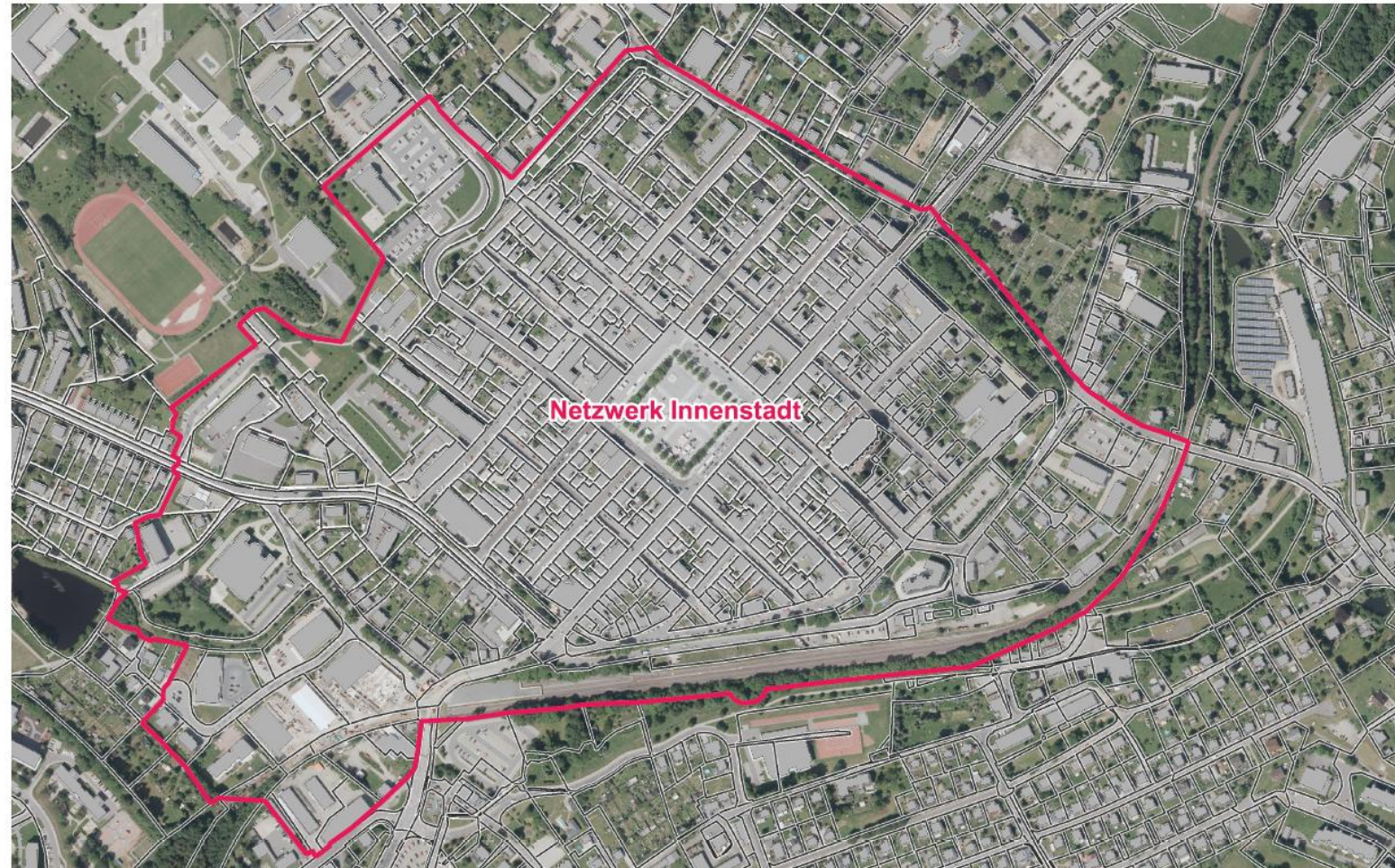
## Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Lageplan "Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren"  
Gebiet: "Netzwerk Innenstadt"

Historische Altstadt mit Bereichen der Promenaden / Grünflächen, des Bahngeländes, des Einzelhandels und touristischer Einrichtungen

Strategische Handlungsfelder:

- **Verkehrsberuhigung** zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- **Lärmreduzierung**
- Steigerung **Verkehrssicherheit**
- Verbesserte **ÖPNV Verbindung**
- Erhöhte **Barrierefreiheit**





# Ausgangslage und Rahmenbedingungen

## 1- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept 2030 (INSEK)

20.05.2019



Folgende Zielstellungen wurden für die Stadt bis zum Jahr 2030 ermittelt:

-  Mobilität wird gestärkt durch ein ausgewogenes Angebot
-  Marienberg besitzt 2030 eine lebendige Innenstadt
-  Marienberg besitzt ein attraktives Angebot für Arbeitgeber und -nehmer
-  Verstärkung und Ausbau des Marienberger Stadtmarketings
-  Marienberg besitzt ein vielfältiges und ausgewogenes Angebot im Kultur- und sozialen Infrastrukturbereich
-  Schaffung nachhaltiger Stadtteilstrukturen Mühlberg/Hirschstein
-  Marienberger Ortsteile werden weiter zukunftsfähig gestaltet
-  Digitalisierung wird verstärkt als städtisches Handlungsfeld betrachtet

Grafik 27: Zielstellungen der Stadt Marienberg bis 2030

Bergstadt Marienberg Im Erzgebirge ankommen.	H I	Mobilität wird gestärkt durch ein ausgewogenes Angebot
	H II	Marienberg besitzt 2030 eine lebendige Innenstadt
	H III	Marienberg besitzt ein attraktives Angebot für Arbeitgeber und -nehmer
	H IV	Verstärkung und Ausbau des Marienberger Stadtmarketings
	H V	Marienberg besitzt ein vielfältiges und ausgewogenes Angebot im Kultur- und sozialen Infrastrukturbereich
	H VI	Schaffung nachhaltiger Stadtteilstrukturen Mühlberg/Hirschstein
	H VII	Marienberger Ortsteile werden weiter zukunftsfähig gestaltet
	H VIII	Digitalisierung wird verstärkt als städtisches Handlungsfeld betrachtet

### H I Mobilität wird durch ein ausgewogenes Angebot gestärkt

#### Einschätzung zum Handlungsbedarf

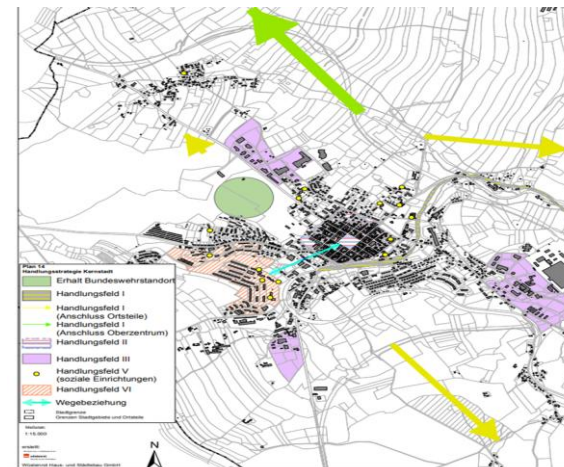
Innerhalb des Gemeindegebietes Marienberg wurden verschiedene Mobilitätsformen untersucht. Dabei stellte sich heraus, dass es Verbesserungsbedarf in den Bereichen öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr und schienengebundener Personennahverkehr gibt. Im Handlungsfeld I ist sowohl eine lokale als auch überregionale Betrachtung erforderlich. Innerhalb des Gemeindegebietes soll eine gezielte Verbesserung des Radverkehrs erfolgen als auch die Verbesserung des ÖPNV. Die Ortsteile sollen besser an das Mittelzentrum mit alternativen Mobilitätsformen außer dem Pkw angeschlossen werden. Auch weitere innovative Mobilitätsangebote sollen in Zukunft stärker betrachtet werden. Als überregionale Schwerpunkte wurde die Wiedereinrichtung des Bahnverkehrs ermittelt sowie auch der Ausbau des ÖPNV-Angebotes zwischen dem Mittelzentrum Marienberg und dem Oberzentrum Chemnitz. Als Grundlage der Verbesserung wird die aktive Zusammenarbeit mit den Trägern öffentlicher Belange im Bereich Nah- und Radverkehr gesehen.

#### Entwicklungsziel, Kernmaßnahmen (Auswahl)

- Etablierung/Wiedereinrichtung Bahnverkehr
- Verbesserung ÖPNV Situation zwischen OT und Kernstadt sowie Marienberg und Oberzentrum Chemnitz
- Aufstellung eines Radwegekonzeptes und Umsetzung der Radwegführungen
- Weitere

#### Umsetzungsinstrumente

- Bauleitplanung, Sicherstellung des Angebotes, bauliche Umgestaltung von Freiflächen
- Bündelung von Fachförderprogrammen aus den Bereichen Verkehr (durch LASUV und komm. Infrastruktur) und Städtebau.



### H II Marienberg besitzt 2030 eine lebendige Innenstadt

#### Einschätzung zum Handlungsbedarf

Die historische Altstadt ist zentrales Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum der Stadt. Weiterhin ist sie bedeutender Wohnstandort in zentraler Umgebung. Sie stellt den Identifikationsmittelpunkt für die Bewohner der Stadt dar und ist Verwaltungs- und Kulturstandort. Von ihr gehen positive Ausstrahleffekte in weitere städtebauliche Bereiche aus.

Zur weiteren Stabilisierung des innerstädtischen Mischgebietsstandorts sollen sowohl die Funktionen Wohnen als auch Handel und Öffentlichkeitsraum gestärkt werden. Die Beseitigung von Leerständen und Mindernutzung von Flächen hat dabei eine hohe Bedeutung für eine ausgewogene, bauliche und funktionale Entwicklung dieser Bereiche und des gesamten Stadtgefüges. Die Weiterentwicklung der Innenstadt als attraktiven Lebensraum geht ebenfalls mit einem abwechslungsreichen Angebot von Gastronomie und Geschäften einher. Ergänzend dazu sind Maßnahmen im öffentlichen Raum notwendig, um eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu erzielen.

#### Entwicklungsziel, Kernmaßnahmen (Auswahl):

- Attraktivierung der Innenstadt; abwechslungsreiche Gastronomie/Geschäfte
- Leerstandsmanagement; Nachfolgerbörse
- Innenstadt weiterhin als attraktiven Wohnstandort etablieren
- Weiteres

#### Umsetzungsinstrumente

- Bauleitplanung
- städtebauliche Verträge gem. BauGB
- Fortführung der bestehenden Bund-Länder-Programme sowie zukünftige Neuorientierung der Programme der Stadterneuerung (z. B.: Stadtbau oder SOP), mit Schwerpunkt auf der funktionalen Verbesserung im Bereich der Gemeinbedarfseinrichtungen und Entwicklung leerstehender Handelsbereiche und Attraktivierung als Wohnstandort
- Modellprojekte z. B. „Ab in die Mitte“
- Bündelung von Fachförderungen

## Ausgangslage und Rahmenbedingungen

### 2- Regionalplan, Entwurfsstand, 2015

#### Regionalplan, Entwurfsstand 2015

Im Entwurf werden für Stadt und Region zum Teil neue Zielstellungen definiert bzw. den aktuellen Bedingungen angepasst:

- Gemeinsame Entwicklung von Städten und Umland zu Lebens-, Wirtschafts- und Kulturräumen, auch unter Beachtung der demografischen Umstände
- weitere Entwicklung der Innenstädte zu attraktiven Wohnstandorten, Handels- und Kulturzentren
- Aufwertung der Region zu einem attraktiven Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandort durch Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen und Bewahrung der kulturlandschaftstypischen Besonderheiten
- Umbau der Energie- und Verkehrsinfrastruktur
- Nachhaltigkeit in den Bereichen Bildung, Gesundheit und öffentliche Daseinsvorsorge

#### Wesentliche Aussagen die Stadt Marienberg betreffend:

- Ausweisung als Mittelzentrum
- Ortsteil Lauterbach ist Vorsorgestandort für Industrie und produzierendes Gewerbe
- Marienberg ist Teil des Aktionsraumes Erzgebirge als Initiative des SMI zur Förderung der Regionalentwicklung.
- besondere Gemeindefunktion: „Verteidigung“, nach LEP 2013 sowie Regionalplan
- Neben der Kasernenanlage existieren die Standortübungsplätze Gelobtland und Drei-brüderhöhe.
- Die Bahnstrecke Flöha – Pockau-Lengefeld – Olbernhau-Grünthal/Marienberg wird als Vorranggebiet für die Zweckbestimmung des öffentlichen Bahnverkehrs ausgewiesen.
- Der stillgelegte Bahnstreckenabschnitt Marienberg – Reitzenhain ist laut LEP 2013 (Ausweisung Karte 4 gemäß G 3.4.2) als Vorbehaltsgebiet festgelegt. Die geplante Nachnutzung als Radweg wird im Regionalplan festgehalten.
- Der Radfernweg Sächsische Mittelgebirge I-6 zwischen Marienberg und OT Reitzenhain wird als Vorrang- oder Vorbehaltsgebiet für geplante neue Radwege mit Hinweis auf die Radverkehrskonzeption 2014 ausgewiesen.
- Im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur ist als Baumaßnahme die Ortsumfahrung von u. a. Marienberg OT Reitzenhain vorzusehen.

### 3- Lärmaktionsplan der Großen Kreisstadt Marienberg 07.05.2024

#### Lärmkarte B 171 Marienberg 2022 (24 h Lärmpegel)



#### Lärmkarte B 171 Marienberg 2022 (Nachtwerte)



Quelle: Lärmaktionsplan der Großen Kreisstadt Marienberg, 2024

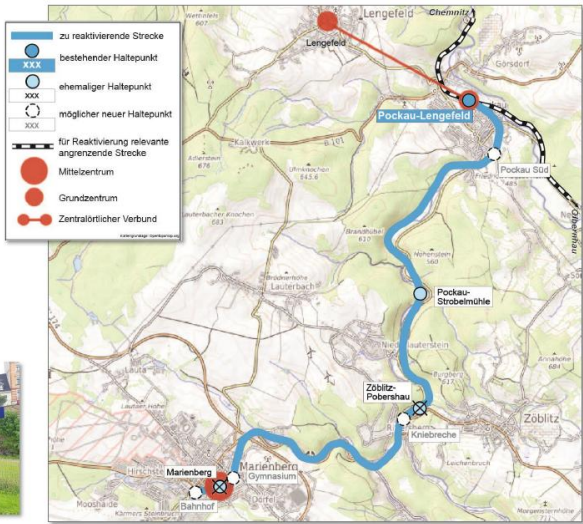


# Ausgangslage und Rahmenbedingungen

## 5- Streckenaktivierungen im Freistaat Sachsen-Basisgutachten

### 4 Pockau-Lengefeld – Marienberg

Infrastruktur
<b>Streckennummer (VzG)</b>
6619
<b>Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke</b>
12,4 km
<b>Eisenbahninfrastrukturunternehmen</b>
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI)
<b>Streckenzustand/-status</b>
in Betrieb, Nutzung durch Güterverkehr (Bundeswehr)
<b>Abbestellung SPNV</b>
Dezember 2013



9 Aktivierung von Eisenbahnstrecken | Basisgutachten – Anlage 2 – Streckenportraits

### 4 Pockau-Lengefeld – Marienberg

Reaktivierung
<b>ÖPNV-Angebot aktuell</b>
Bus 492 (Pockau-Lengefeld – Marienberg), PlusBus 207 (Chemnitz – Marienberg), Reisezeit Chemnitz – Marienberg: 60 min, Pockau-Lengefeld – Marienberg: 25 min
<b>Linienverlauf Reaktivierung</b>
Chemnitz – Pockau-Lengefeld – Marienberg Variante A) Flügelung bestehende RB 81 Chemnitz – Olbernhau in Pockau-Lengefeld Variante B) alternierende Linienführungen Chemnitz – Marienberg/ Olbernhau jeweils mit Anschluss in Pockau-Lengefeld
<b>Angebotsgestaltung</b>
stündliche Verbindung, ggf. mit Umstieg in Pockau-Lengefeld
<b>Reisezeit SPNV</b>
Chemnitz – Marienberg ca. 60 min, Pockau-Lengefeld – Marienberg: 15 min
<b>Zuständige Aufgabenträger</b>
ZVMS



10 Aktivierung von Eisenbahnstrecken | Basisgutachten – Anlage 2 – Streckenportraits

Bewertung
<b>Politische Einordnung</b>
intensive Diskussion in 2020 auf Grundlage eines vom Sächsischen Innenministeriums (SMI) beauftragten Gutachten und in Zusammenhang mit den in Aussicht gestellten Bundesmitteln für Reaktivierungskosten (GVFG)
<b>Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)</b>
500 Fahrgäste [Gutachten SMI], Potenzial aus den Zielgruppen Touristen, Pendler, Auszubildende und aus dem Bundeswehrstandort
<b>Kosten Reaktivierung</b>
5,4 Mio. Euro [Gutachten SMI], 20 Mio. Euro [Schätzung DB Netz AG] Verlegung/Neuanlage Zugangsstellen sinnvoll
<b>Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV</b>
1,6 Mio. Euro, ca. 0,80 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Pockau-Lengefeld – Marienberg), Grundsatzbeschluss ZVMS zur Reaktivierung vorbehaltlich Finanzierung
<b>Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV</b>
Direktverbindung zwischen MZ Marienberg und OZ Chemnitz
<b>Fördermöglichkeiten</b>
GVFG (zusammen mit Olbernhau – Neuhausen bzw. gemäß Kostenschätzung DB Netz)



## Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Gründung der Stadt im Jahre 1521



Quelle: <https://www.radioerzgebirge.de/beitrag/marienberger-festspiel-erinnert-an-stadtgruendung-699145/>

## historisches Erscheinungsbild



Ausschnitt der Bergkarte des Bergamtsreviers Marienberg mit Details der Bebauung, gezeichnet 1689 von Markscheider Adam Schneider

Marienberg wurde vor 500 Jahren gegründet. Eine Besonderheit ist der historische Stadtkern mit einem rechtwinkligen Straßennetz, ausgehend vom quadratischen Marktplatz als symmetrische Stadtanlage.



## Ausgangslage und Rahmenbedingungen

## historisches Erscheinungsbild

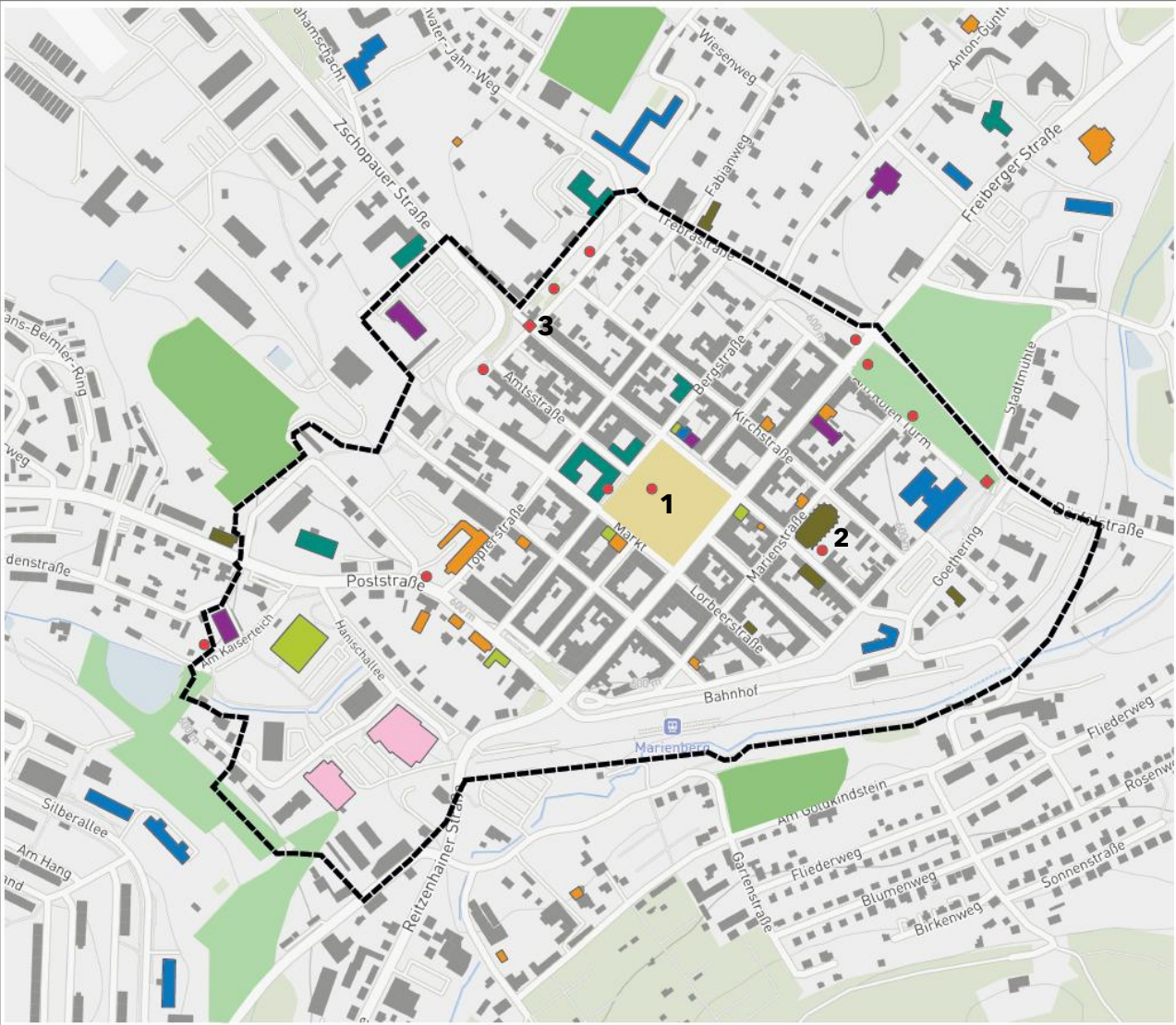


Quelle: <https://de.nailizakon.com/m/14-sn/marienberg/marienberg.html>



# Ausgangslage und Rahmenbedingungen

# Soziokulturelle und ökonomische Infrastruktur



Große Kreisstadt Marienberg  
Verkehrskonzept Innenstadt

Soziokulturelle und ökonomische  
Infrastruktur im Untersuchungsgebiet

Legende

- Kirchen
- Schulen / Kita
- Ärzte
- Kulturelle Einrichtungen
- Öffentliche Verwaltungsgebäude
- Banken
- Öffentliche Plätze
- Nahversorgung
- Sportanlagen
- Grünanlagen
- Einzelne Denkmäler
- Tor/Turm
- Untersuchungsgebiet

100 meter

Kartengrundlage: OpenStreetMap



1-Marktplatz



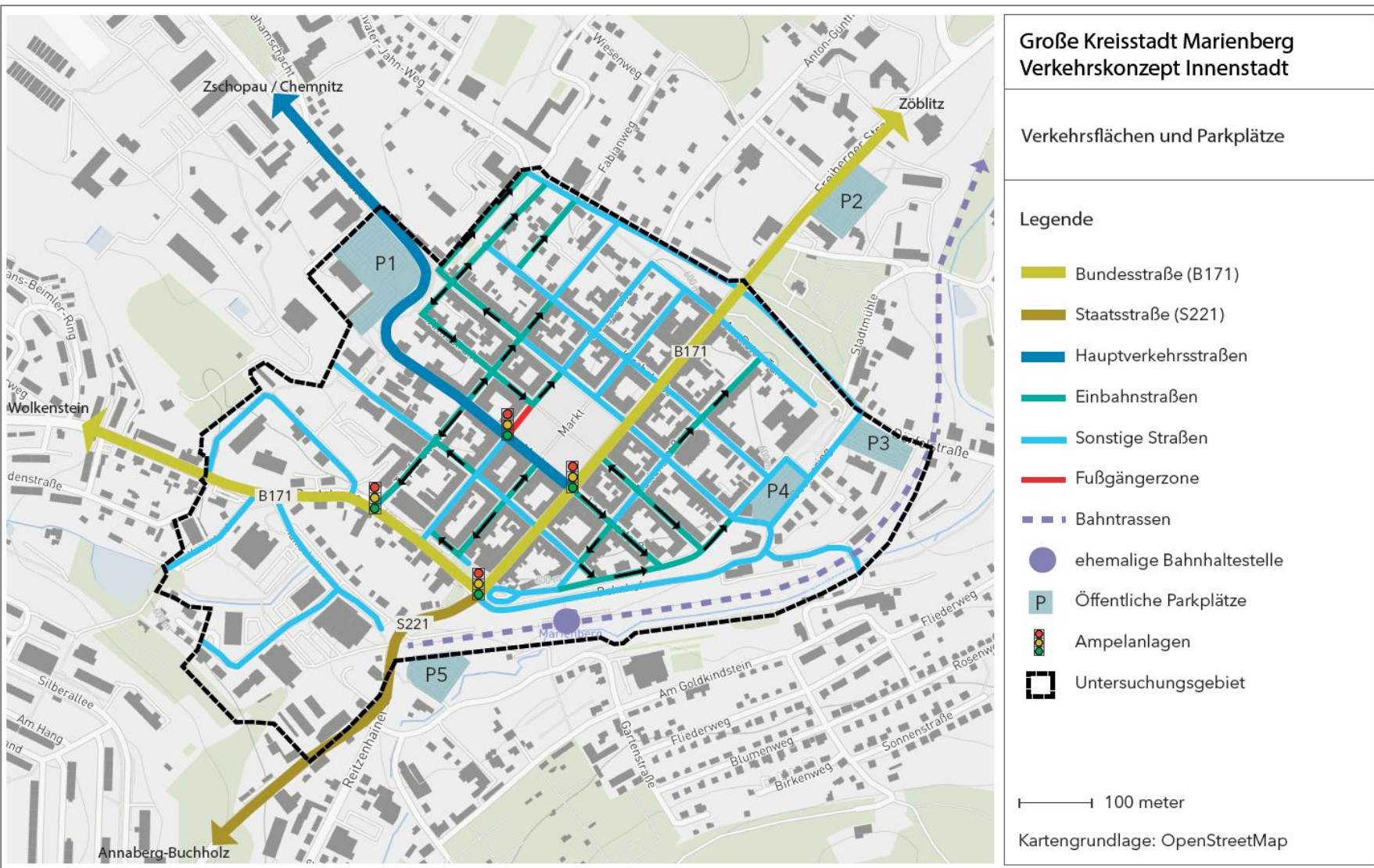
2-St. Marien Kirche



3-Zschopauer Tor



## Ausgangslage und Rahmenbedingungen



## Verkehrsflächen und Parkplätze



### Kapazität der Parkplätze:

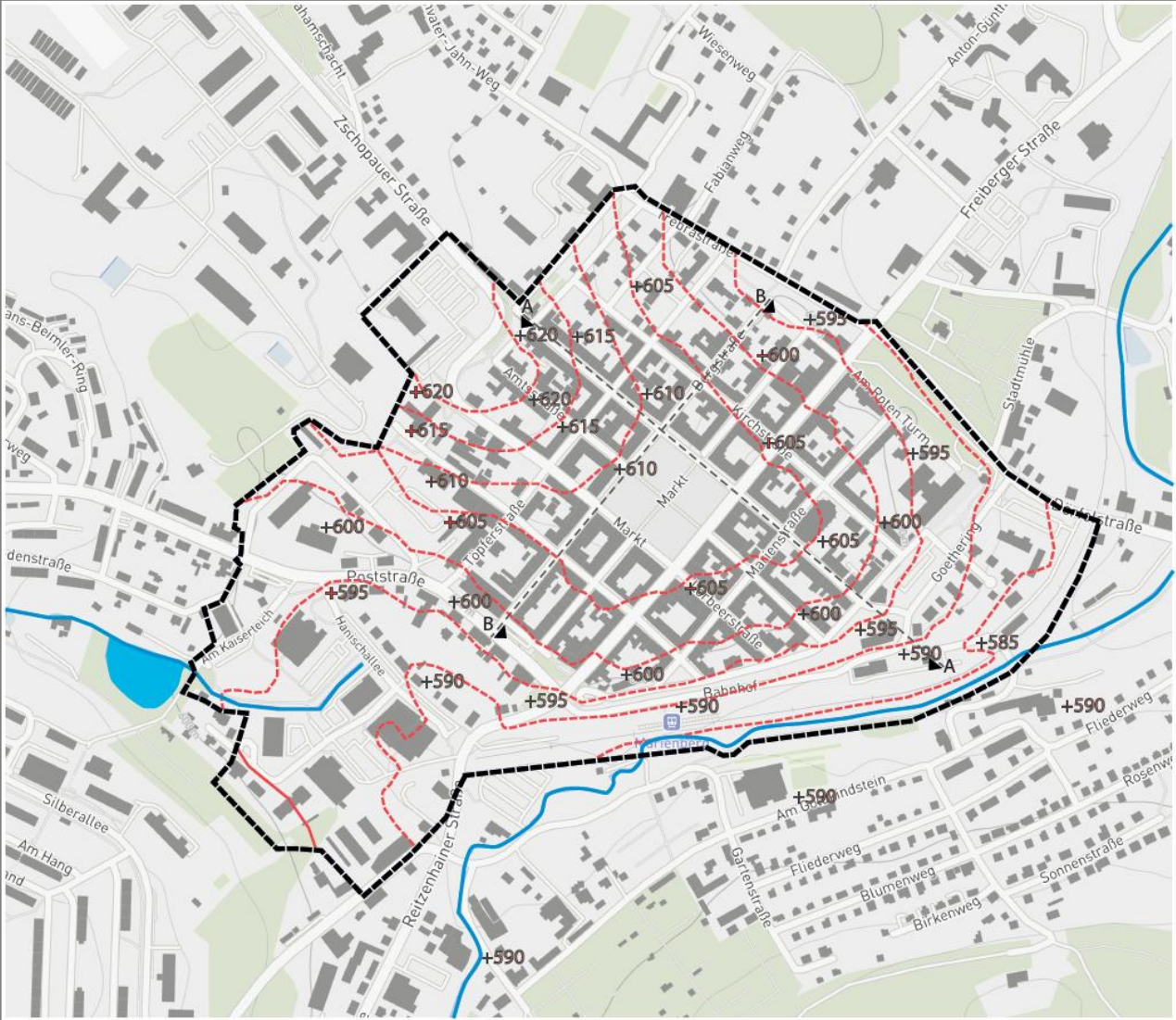
P1 (Stadthalle)	→ 221
P2 (Freiberger Straße)	→ 124
P3 (Polizei)	→ 104
P4 (Gymnasium)	→ 60
P5 (Reitzenhainer Straße)	→ 120

Gesamt: 629



# Ausgangslage und Rahmenbedingungen

# Topographie



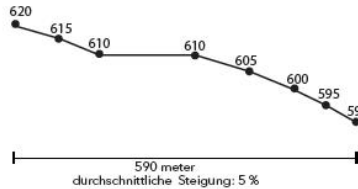
## Große Kreisstadt Marienberg Verkehrskonzept Innenstadt

### Topographie

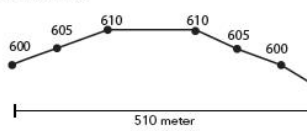
#### Legende

- Höhenlinie
- +600 Höhe
- Fließgewässer
- Stehendes Gewässer
- Untersuchungsgebiet

#### A-A Abschnitt:

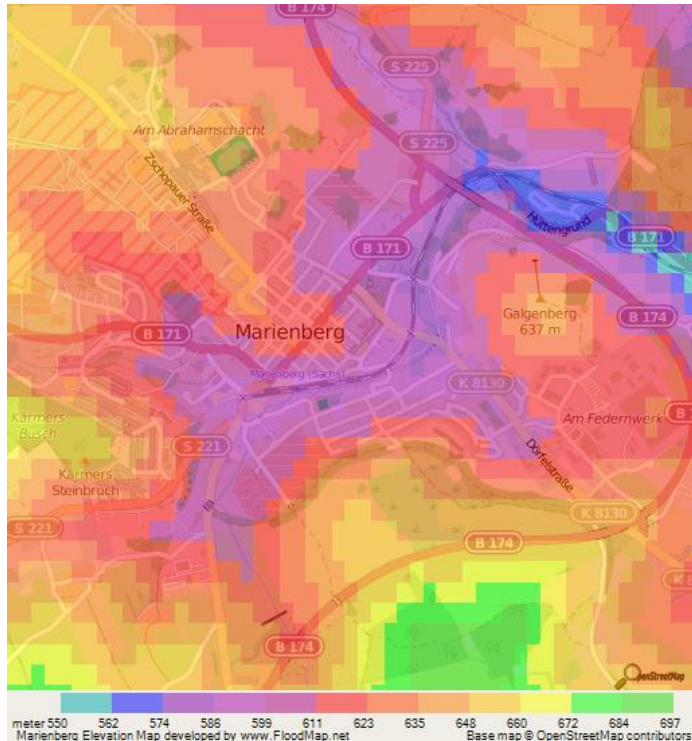


#### B-B Abschnitt:



100 meter

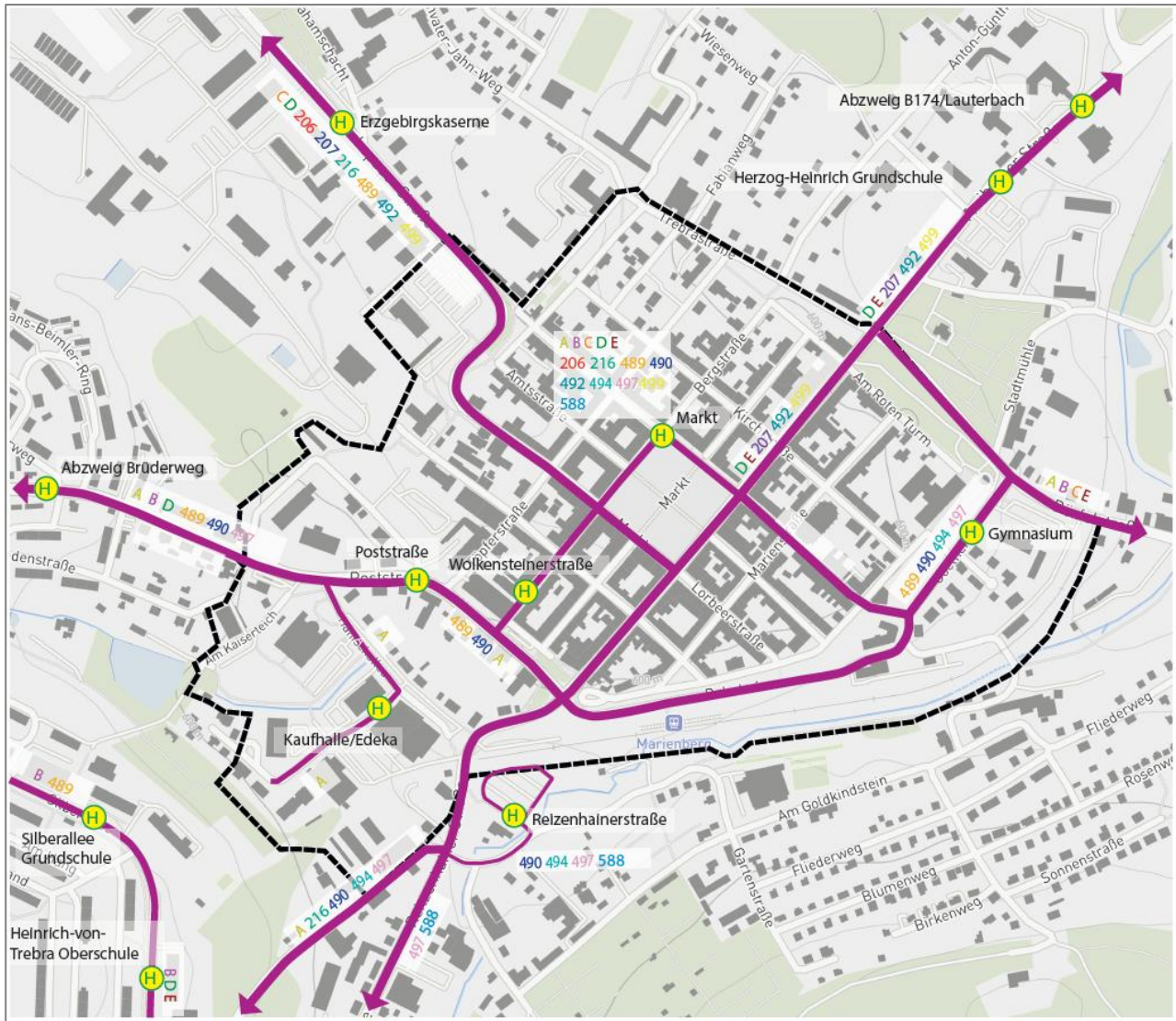
Kartengrundlage: OpenStreetMap



Quelle: www.floatmap.net



# Ausgangslage und Rahmenbedingungen



## Große Kreisstadt Marienberg Verkehrskonzept Innenstadt

### ÖPNV Netz Innenstadt

#### Legende

- Buslinien
- Bushaltestellen
- Untersuchungsgebiet

**Linie A:** Markt-Mooshaide-Mühlberg-Markt

**Linie B:** Marienberg-Dörfel-Gelobtland-Gebirge-Dörfel-Marienberg

**Linie C:** Dörfel-Gebirge-Pobershau-Lauterbach, Lauta

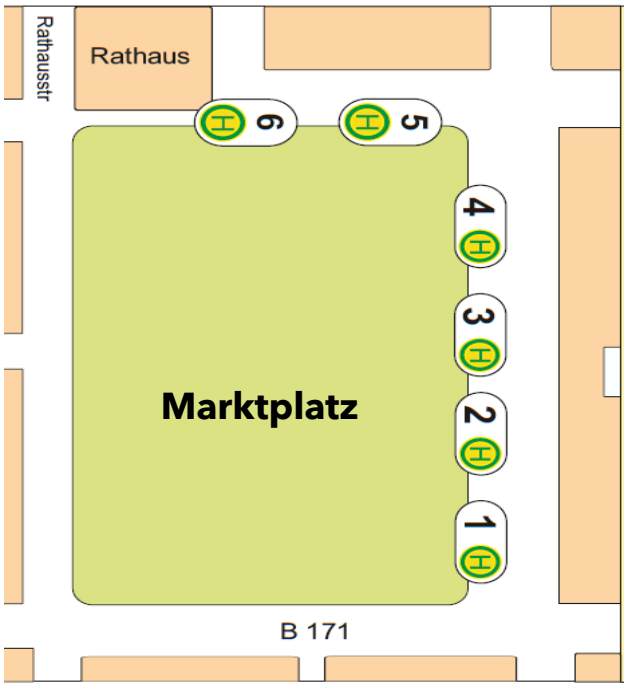
**Linie D:** Marienberg-Lauterbach-Pobershau-Marienberg

**Linie E:** Marienberg-Gebirge-Pobershau-Zöblitz

100 meter

Kartengrundlage: OpenStreetMap

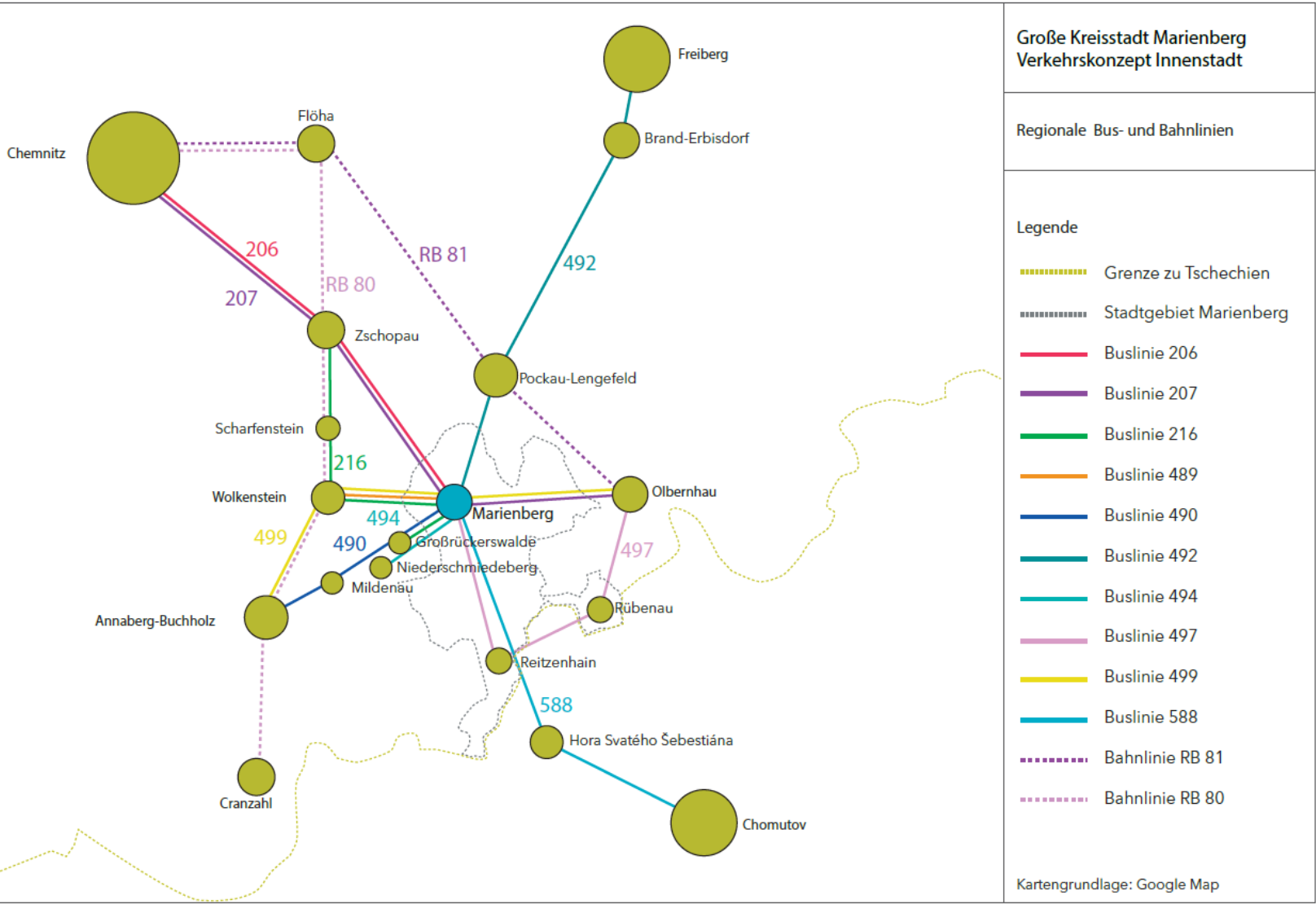
# ÖPNV Netz Innenstadt



<b>1</b> Mooshaide - Mühlberg - Markt - Gewerbegebiet 588 Hora Sv. Šebestiána - Chomutov	<b>4</b> 206 Zschopau - Gomau - Chemnitz 207 Zschopau - Chemnitz 216 Wolkenstein/Großobersdorf - Scharfenstein - Zschopau 216 Großrückerswalde 499 Wolkenstein - Annaberg-Buchholz
<b>2</b> B Dörfel - Gelobtland - Gebirge - Dörfel - Markt C Dörfel - Gebirge - Pobershau - Lauterbach - Lauta D Lauta - Lauterbach - Pobershau - Gebirge - Dörfel E Lauterbach - Pobershau	<b>5</b> 207 Olbernhau 489 Marienberg, Gymnasium - Silberallee, Grundschule 492 Lengfeld - Forchheim/Wernsdorf - Brand-Elbsdorf - Freiberg 497 Marienberg, Gymnasium 497 Reitzenhain - Rübenau - Olbernhau 499 Olbernhau
<b>3</b> 489 Wolkenstein 490 Großrückerswalde - Mildenau - Geyersdorf - Annaberg-Buchholz 490 Marienberg, Gymnasium 494 Großrückerswalde - Niederschmiedeberg 494 Marienberg, Gymnasium	<b>6</b> Ankunft

# Ausgangslage und Rahmenbedingungen

# Regionale Bus- und Bahnlinien



- Linie 206:** Chemnitz-Gornau-Zschopau-Marienberg
- Linie 207:** Chemnitz-Zschopau-Marienberg-Olbernhau
- Linie 216:** Zschopau-Scharfenstein - Großolbersdorf/Wolkenstein-Marienberg-Großenbrückerswalde
- Linie 489:** Marienberg-Wolkenstein
- Linie 490:** Marienberg-Mildenaü-Annaberg-Buchholz
- Linie 492:** Marienberg-Lengefeld-Forchheim-Wernsdorf-Brand-Erbisdorf-Freiberg
- Linie 494:** Niederschmiedeberg-Marienberg
- Linie 497:** Olbernhau-Rübenau-Reitzenhain - Marienberg
- Linie 499:** Olbernhau-Marienberg-Wolkenstein - Annaberg-Buchholz
- 588:** Chomutov-Hora Svatého Šebestiána-Marienberg



# Ausgangslage und Rahmenbedingungen

# Regionale Buslinien

**Chemnitz-Gornau-Zschopau-Marienberg**



206

**Chemnitz-Zschopau-Marienberg-Olbernhau**



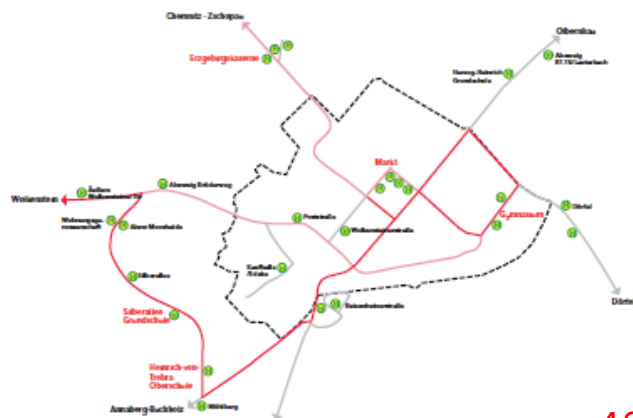
207

**Zschopau-Scharfenstein-Wolkenstein-Marienberg-Großbrückerwalde**



216

**Marienberg-Wolkenstein**



489

**Marienberg-Mildenau-Annaberg-Buchholz**

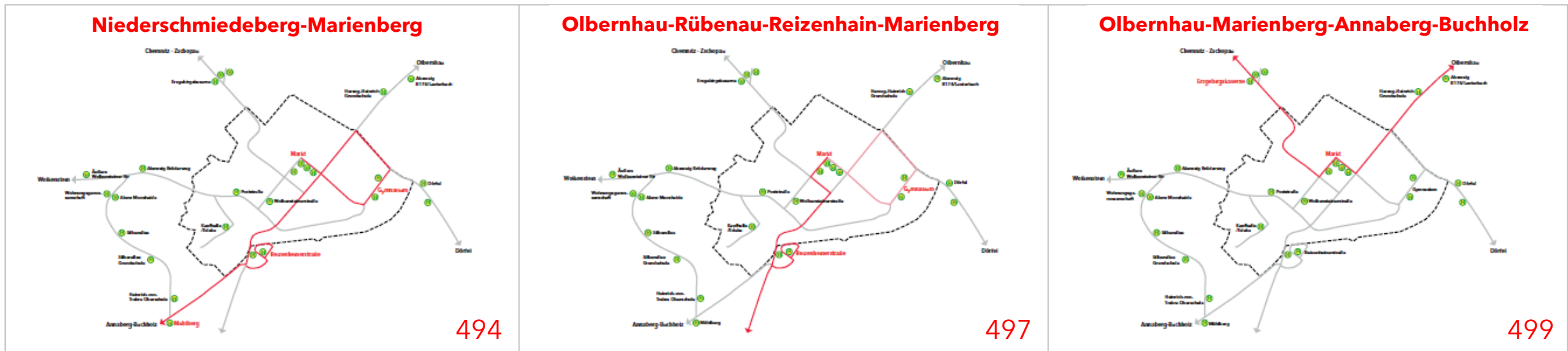


490

**Marienberg-Lengefeld-Forchheim-Freiberg**



492

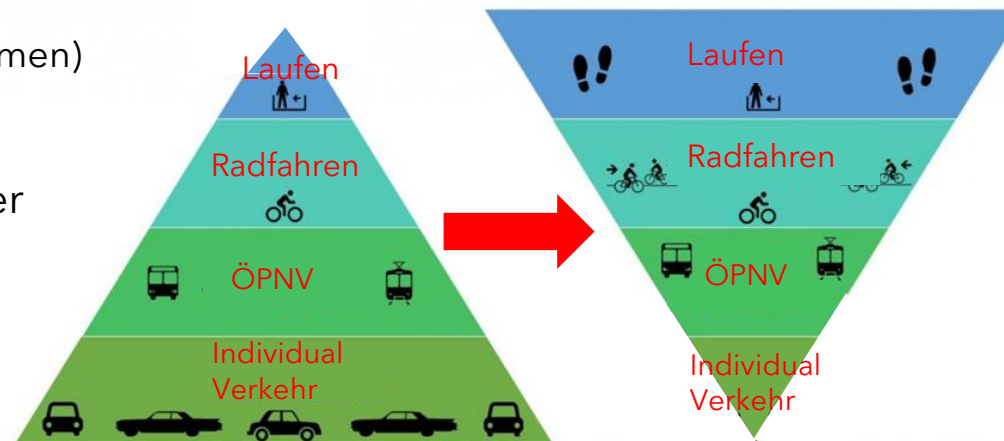




## **2- Mögliche Entwicklungen im Zuge der Entstehung des Welterbezentrums**

## Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

- Funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes (*Begrünung, Beleuchtung, Möblierung, Sitzgelegenheiten, Veranstaltungen*)
- Vielfalt der Aktivitäten in der Innenstadt stärken (*Wohnen, Arbeit, Soziales, Kultur, Erholung, Gastronomie, Einkaufen*)
- mehr Platz für
  - Fußgänger
  - Radfahrer
  - Grün (Bäume, Sträucher, Blumen)
  - Sicherheit und Beleuchtung
- Idealerweise Anbindung der Grünflächen an Fußgängerinfrastrukturen



Quelle der Bilder:  
<https://tr.pinterest.com/pin/844493671954268/>  
<https://tr.pinterest.com/pin/347692033717879640/>  
<https://tr.pinterest.com/pin/1125968649201275/>

Quelle des Schemas (links)  
<https://www.archdaily.com/954928/creating-a-pedestrian-friendly-utopia-through-the-design-of-15-minute-cities>





## Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

## Umgestaltung Zschopauerstraße in eine verkehrsberuhigte Zone

### Aktueller Zustand:

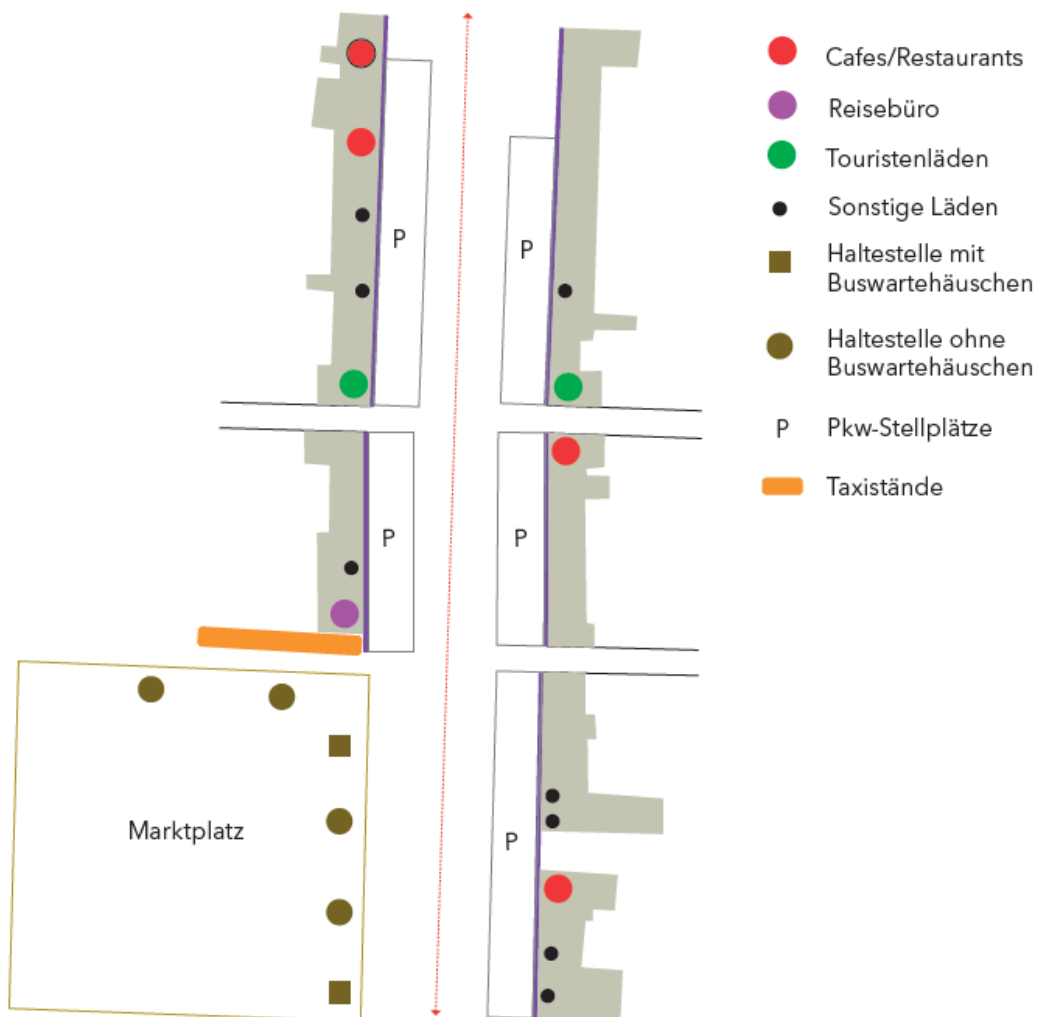
- Zschopauerstraße: innerstädtische Verbindung zwischen Zschopauer Tor und Marktplatz mit Potential
- aber: Verkehrsführung und -belastung verhindern Aufenthaltsqualität

### Vorschlag:

- Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone
  - Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
  - Erhöhung der Attraktivität des Einzelhandels / der Gastronomie
- Konfliktpotential Anwohnerparken für kurzfristige Aufenthalte ggf. weiterhin ermöglichen
- Verbesserung der Klimaresilienz und der Aufenthaltsqualität durch mobile Begrünung
- Barrierefreiheit:
  - Begehrbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen schaffen
  - Einrichtung von Sitz- und Ruhelementen



Bestand (schematische Darstellung)



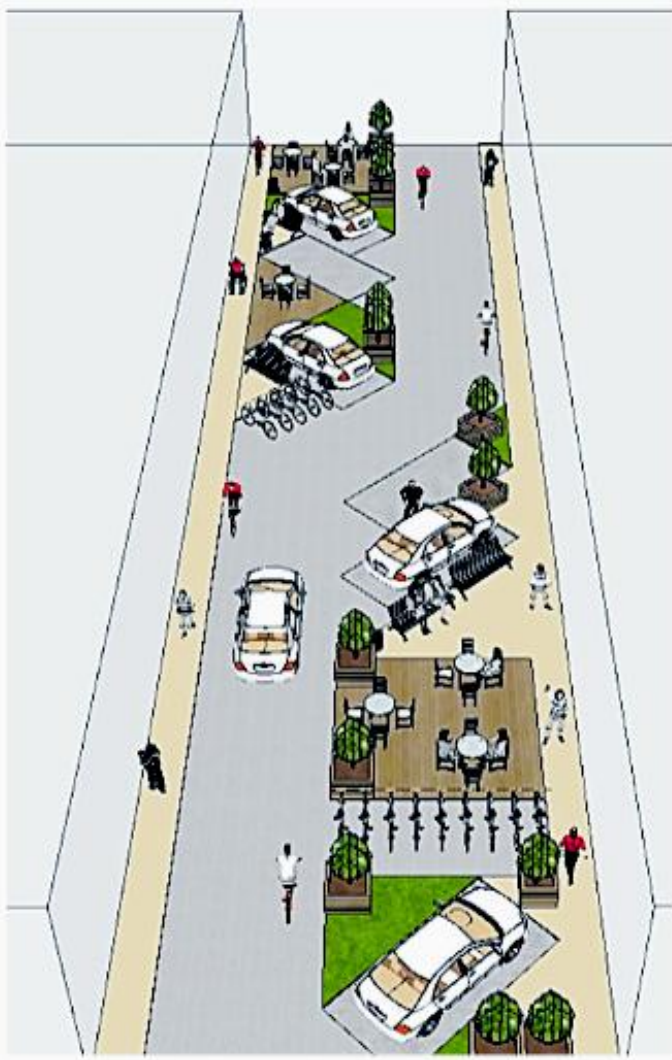
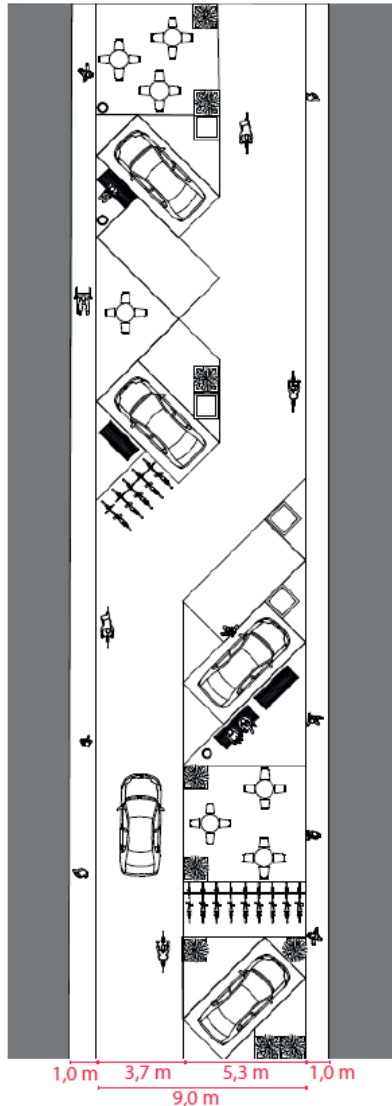
Vorschlag (schematische Darstellung)





## Perspektivischer Vorschlag

## Umgestaltung Zschopauerstraße in eine verkehrsberuhigte Zone



Beispiele für mobile Straßenmöbel und mobile Begrünung





## Aufwertung des Marktplatzes

- Nutzung des Marktplatzes überwiegend für soziale und kulturelle Aktivitäten
- Umwandlung der Straßen auf beiden Seiten des Marktplatzes in „Fußgängerzonen“ bzw. „verkehrsberuhigte Zone“
- Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten am Marktplatz ggf. Optimierung Begrünung und Beschattung
- Erweiterung von Aufenthaltsmöglichkeiten, Sitzgelegenheiten
- Verbesserung der Barrierefreiheit (Taktile Elemente/ Gesicherte Ampelquerungen)
- Parkverbot für Busse am Marktplatz
- Parken nur von Vertriebs- und Lieferfahrzeugen bei Bedarf
- Reduzierung der Anzahl der Bushaltestellen und Gestaltung der übrigen Bushaltestellen barrierefrei und für schlechte Wetterbedingungen geeignet
- Einrichtung eines Reisebusparkplatzes am Rande des Marktplatzes

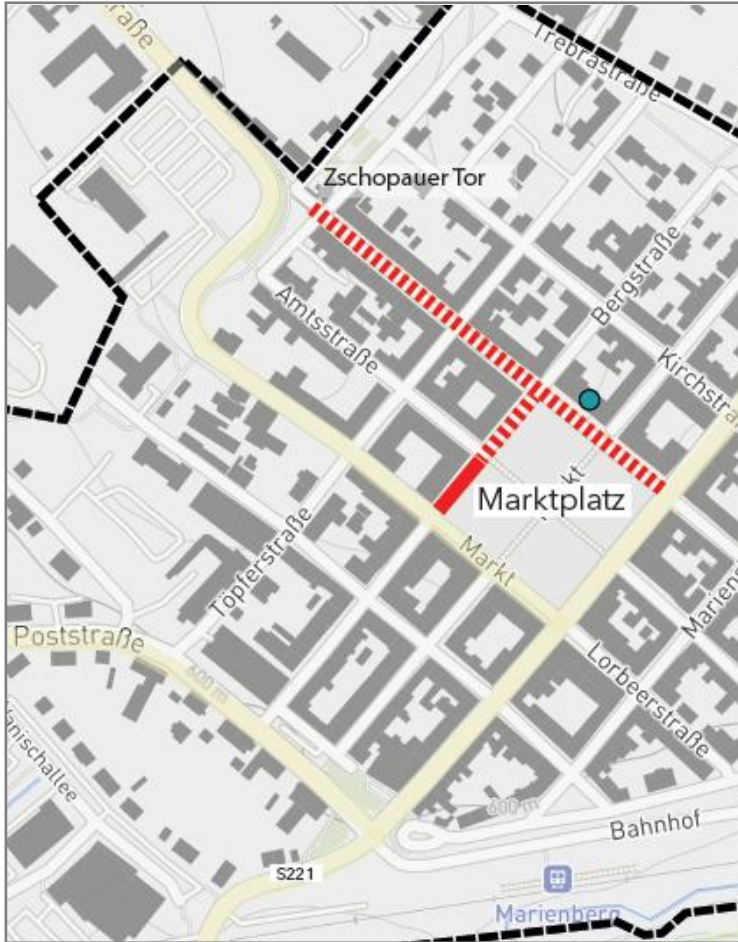
## Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Verkehrsberuhigung



Quelle: Ballerup City Centre regeneration | C.F. Møller  
<https://worldlandscapearchitect.com/ballerup-city-centre-regeneration-c-f-moller/?v=3a52f3c22ed6>



**Variante-1**



**Variante-2**



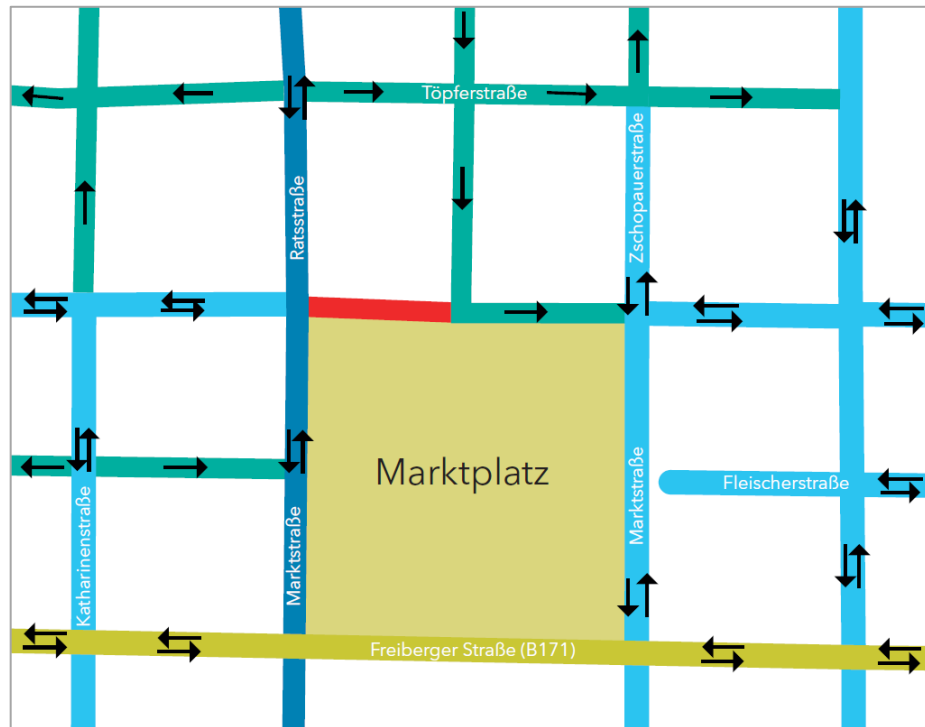
## Legende

- verkehrsberuhigte Zone
- Fußgängerzone  
(nur Busse & Fahrräder erlaubt)
- Hauptstraßen
- Welterbe-Besucherzentrum
- Untersuchungsgebiet

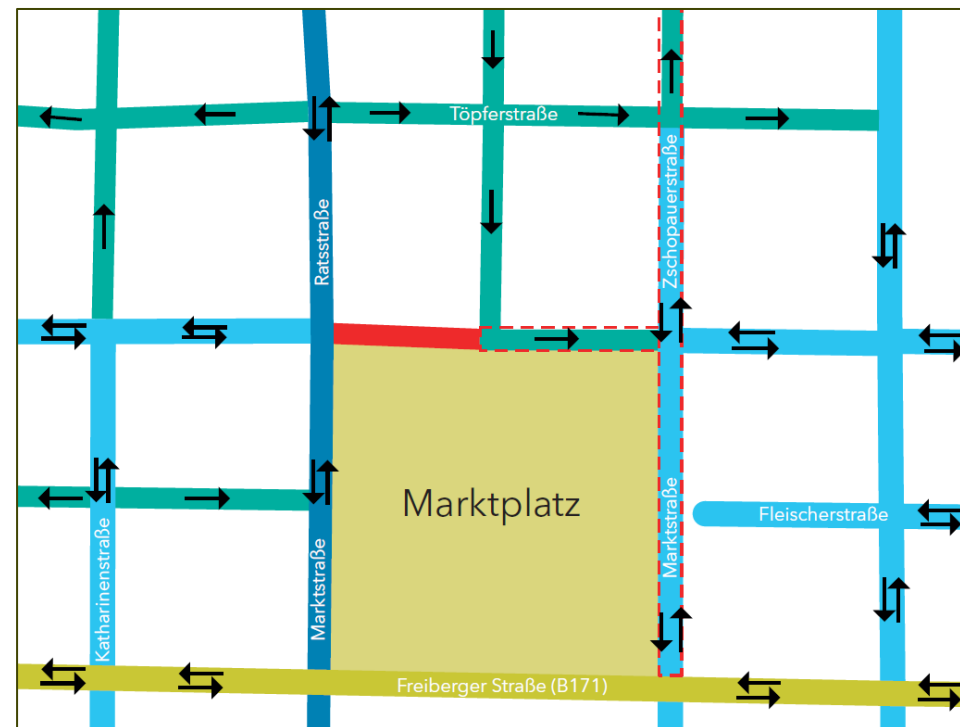
Kartengrundlage: OpenStreetMap







# Aufwertung des Marktplatzes

**Bestand**



**Variante-1**



- |  |  |  |
|--|--|--|
|  Bundesstraße (B171) |  Einbahnstraßen   |  Fußgängerzone          |
|  Hauptverkehrsstraße |  Sonstige Straßen |  Verkehrsberuhigte Zone |



## Aufwertung des Marktplatzes

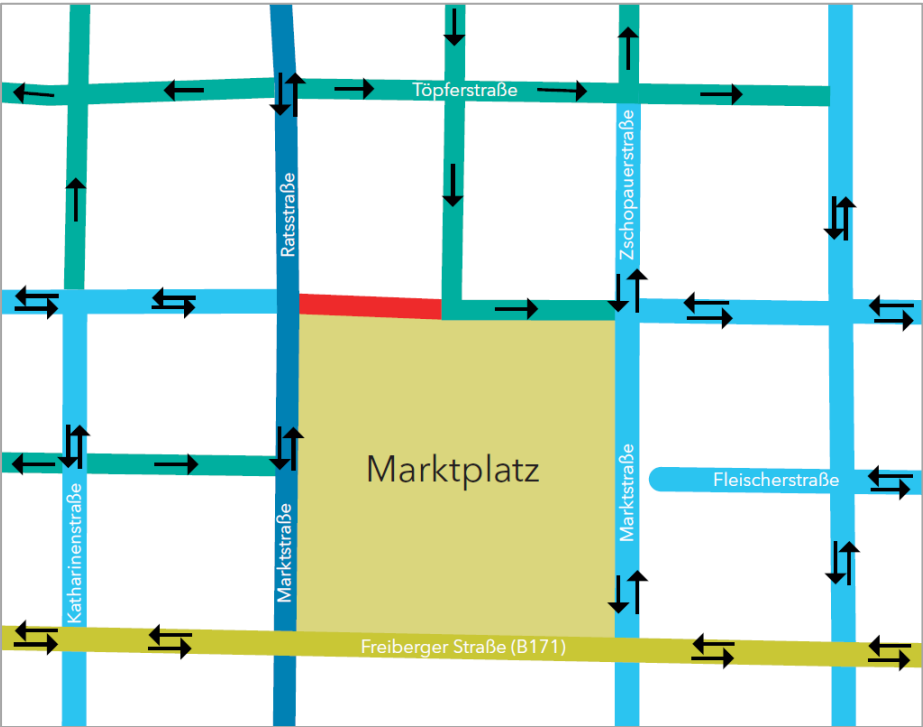
## Verkehrliche Neuordnung Marktplatz (Variante-1)



# Aufwertung des Marktplatzes

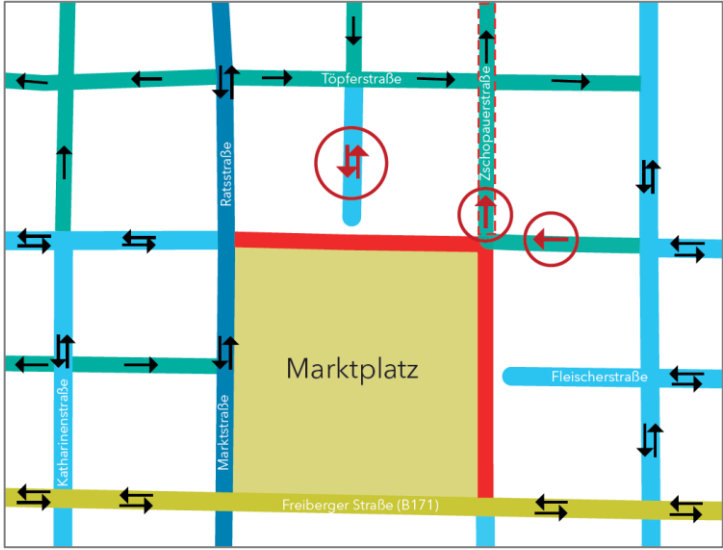
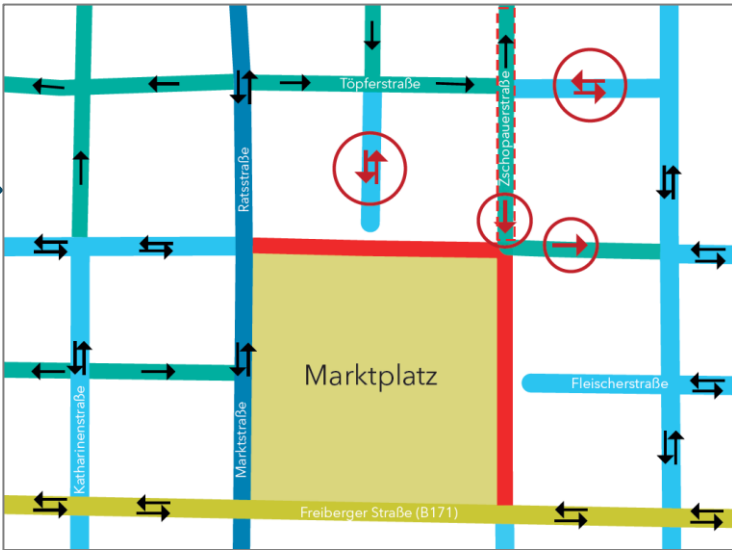
## Betrachtung bei Umsetzung Fußgängerzone (Variante-2)

### Bestand



### Variante-2 Verkehrsanpassungsvorschläge:

Falls die Straßen auf zwei Seiten des Marktplatzes in eine Fußgängerzone und die Zschopauerstraße in eine verkehrsberuhigte Zone umgewandelt werden, ist eine Neuordnung der Fahrtrichtungen der umliegenden Straßen erforderlich.



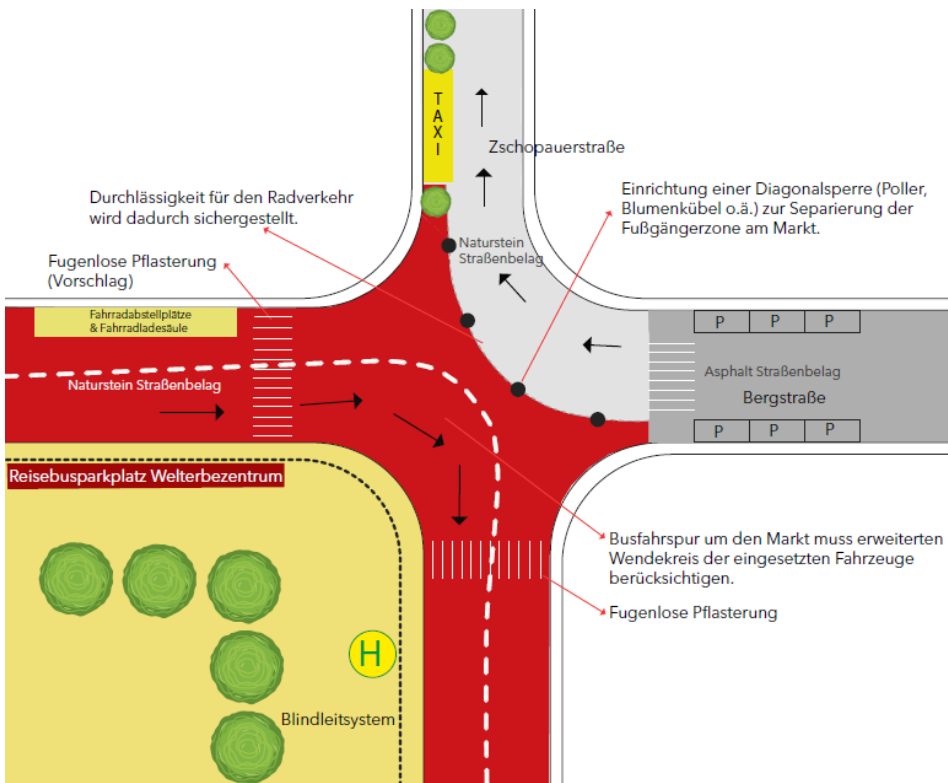
- Bundesstraße (B171)
- Hauptverkehrsstraße
- Einbahnstraßen
- Sonstige Straßen
- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigte Zone



# Aufwertung des Marktplatzes

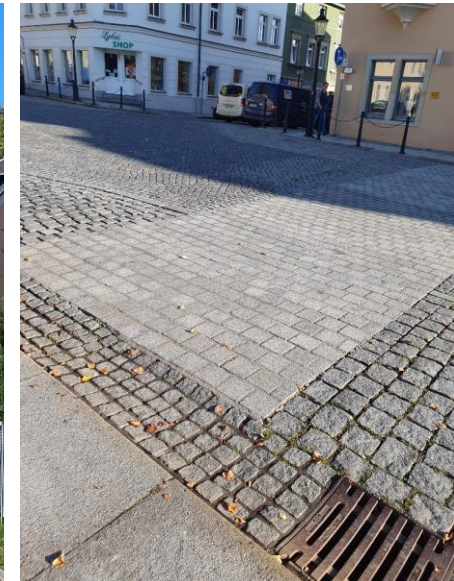
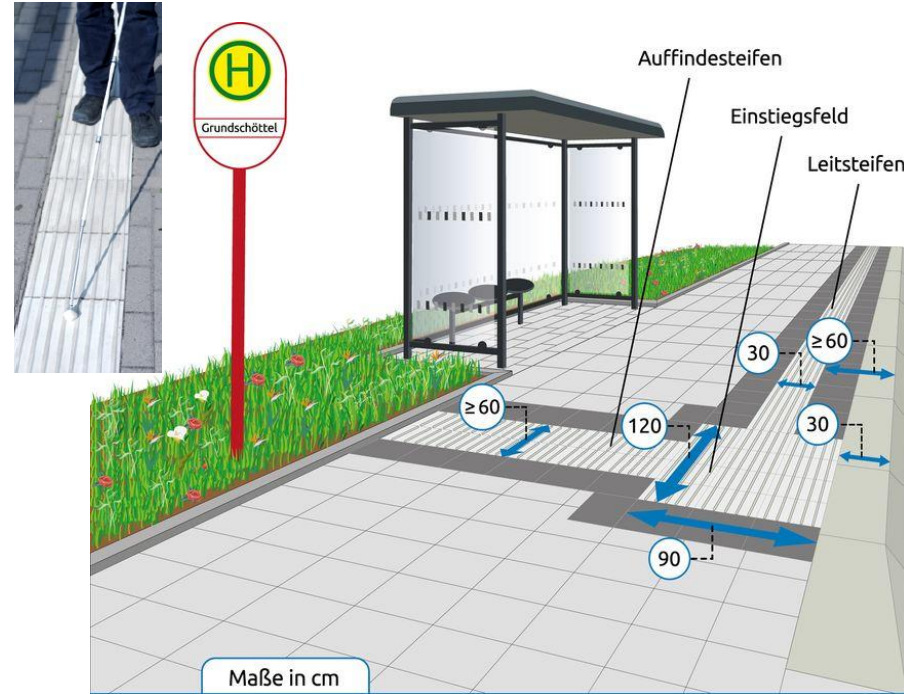
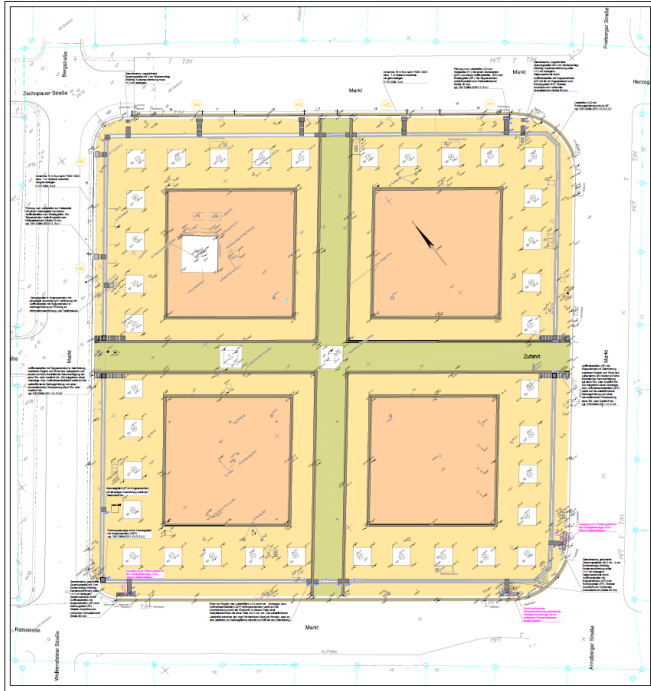


# Betrachtung bei Umsetzung Fußgängerzone (Variante-2)



# Barrierefreie Umgestaltung

## Marktbereich



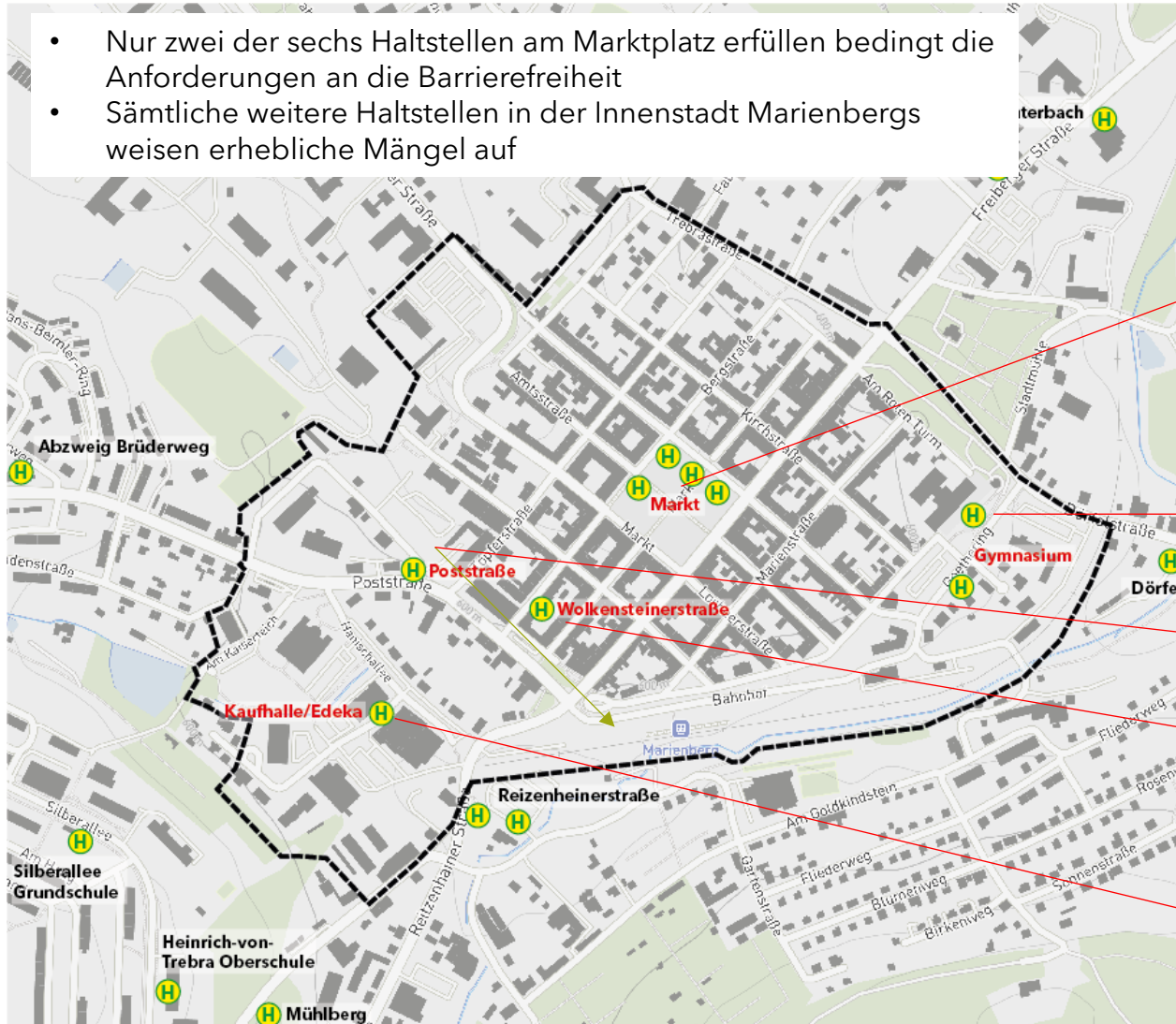
- Taktile Leitsysteme
- Bordhöhen und Bordvarianten
- Geeigneter Straßenbelag
- Barrierefrei Ampelanlagen
- Bodenindikatoren
- Barrierefreie Querungsmöglichkeiten
- Beschilderung und Wegeführung





## Barrierefreie Umgestaltung

- Nur zwei der sechs Haltstellen am Marktplatz erfüllen bedingt die Anforderungen an die Barrierefreiheit
- Sämtliche weitere Haltstellen in der Innenstadt Marienbergs weisen erhebliche Mängel auf



## Bushaltestellen





# Barrierefreie Umgestaltung

# Gesicherte Querungen



## Große Kreisstadt Marienberg Verkehrskonzept Innenstadt

### Gesicherte Querungen

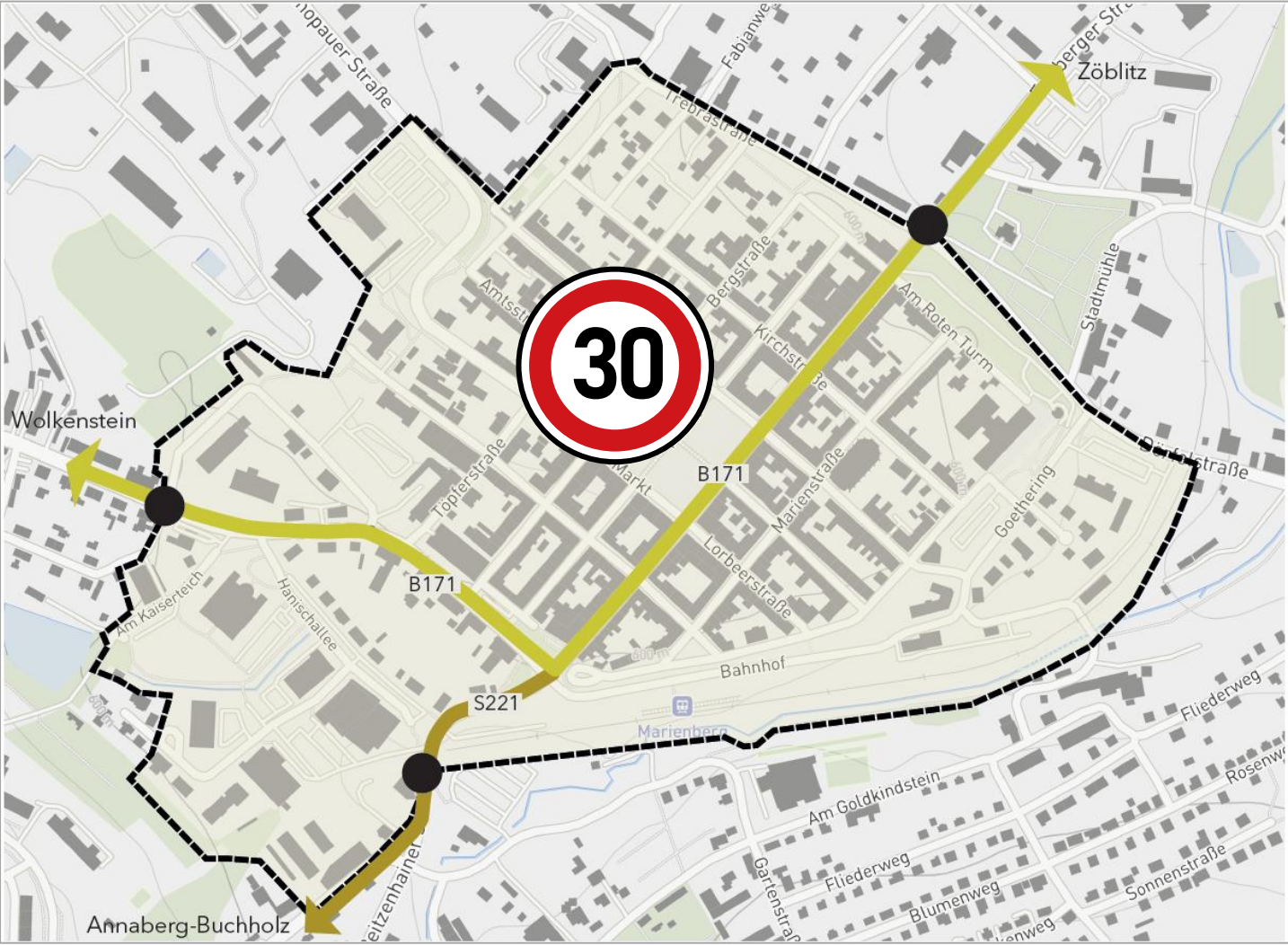
#### Legende

- 1** Bestand (Verkehrinsel)
- 2** Bestand (Ampel)
- 3** Bestand (Ampel)
- 4** Bestand (Ampel) -> Erweiterung um Fahrrad-Ampel und Fahrradhaltepunkte (perspektivisch)
- 5** Bestand (Verkehrinsel)
- 6** Bestand (Ampel) -> Geplant Erweiterung um barrierefreie Wegeführung für sehingeschränkte Personen Bodenindikatoren als gesicherte Querung
- 1** Geplant (Verkehrinsel)
- 2** Geplant (Ampel)
- 3** Geplant (Bodenindikatoren) -> für ungesicherte Querungsstellen in den Bereichen Zufahrt Markt und Baderstraße

Kartengrundlage: OpenStreetMap



# Geschwindigkeitsbegrenzung in der Innenstadt



## Große Kreisstadt Marienberg Verkehrskonzept Innenstadt

Geschwindigkeitsbegrenzung  
in der Innenstadt

### Legende

- Bundesstraße (B171)
- Staatsstraße (S221)



Quelle: Lärmaktionsplan der Großen Kreisstadt Marienberg, 2024

100 meter

Kartengrundlage: OpenStreetMap

- Vorschlag: Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h im gesamten Innenstadtbereich (einschließlich Freiburger Straße, Annaberger Straße, Poststraße (B 171))
- Zulässigkeit gemäß Novelle des Straßenverkehrsgesetzes sowie der Straßenverkehrsordnung (am 11.10.24 in Kraft getreten)
- Berücksichtigung der Barrierefreiheit (Taktile Elemente/ Gesicherte Ampelquerungen)

## Geschwindigkeitsbegrenzung in der Innenstadt

### Rechtliche Grundlagen der Geschwindigkeitsbegrenzung

#### **Novelle des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung**

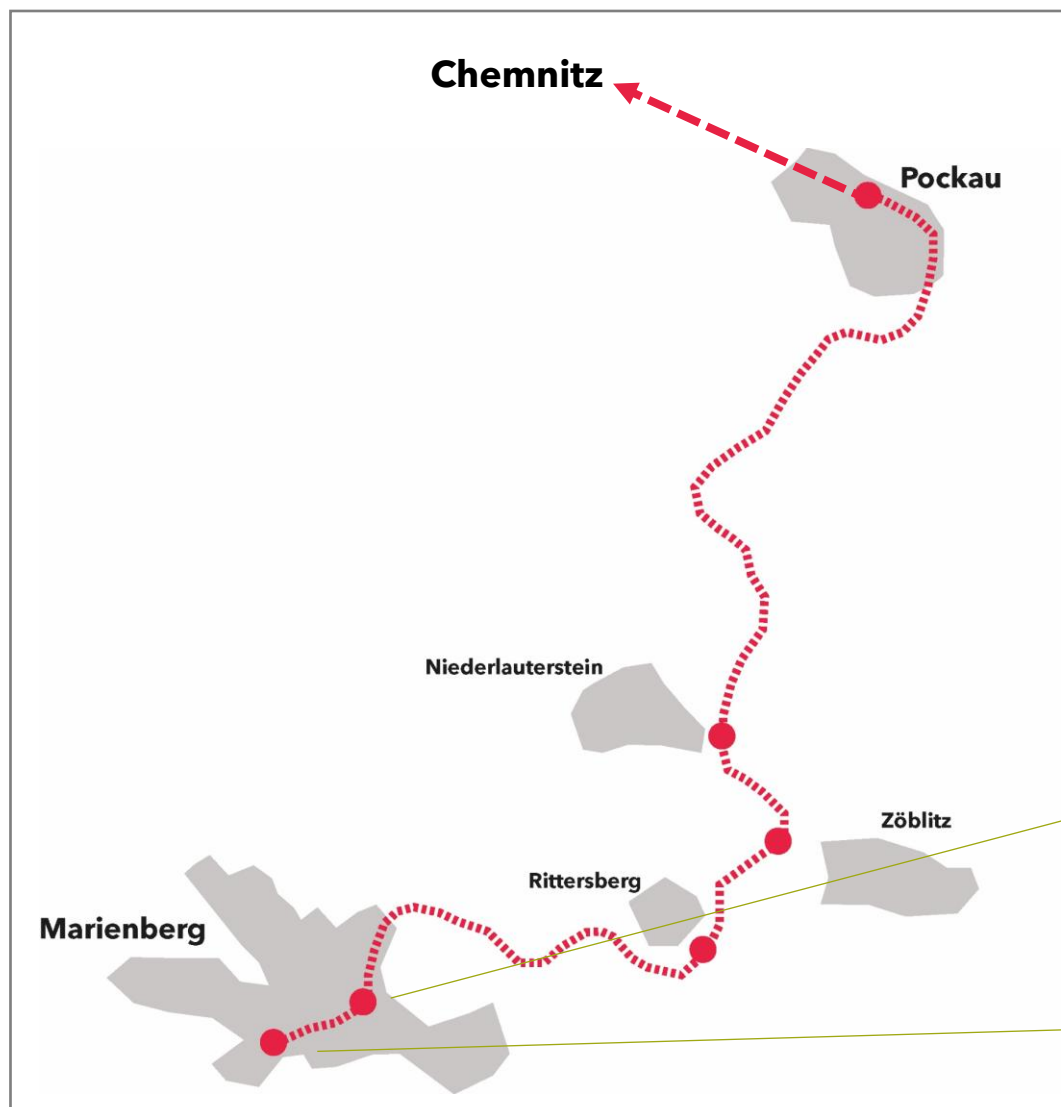
*(am 11.10.24 in Kraft getreten)*

*„Das Gesetz hat das Ziel, den Ermächtigungsrahmen des Verordnungsgebers zum Erlass konkreter straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (z. B. Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung) zu erweitern. Es wird eine neue zusätzliche Ermächtigungsgrundlage geschaffen, die zum Erlass von Verordnungen berechtigt. Danach können zukünftig Verordnungen und darauf fußende Anordnungen der Behörden vor Ort – ausschließlich – zum Zweck der Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung erlassen werden. Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind dabei stets zu berücksichtigen.“*

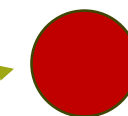
Quelle: BMDV - Kabinett beschließt Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ([bund.de](https://www.bund.de))



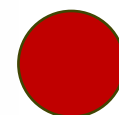
## **Optimierung / Anpassung des zukünftigen ÖPNV / SPNV**



Zwei vorgeschlagene Haltepunkte für die  
Bahn in der Innenstadt



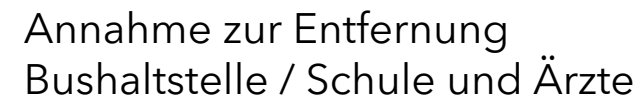
Haltepunkt-1: Gymnasium



Haltepunkt-2: Bahnhof



## Prüfung der Erreichbarkeit von Schulen und Ärzten



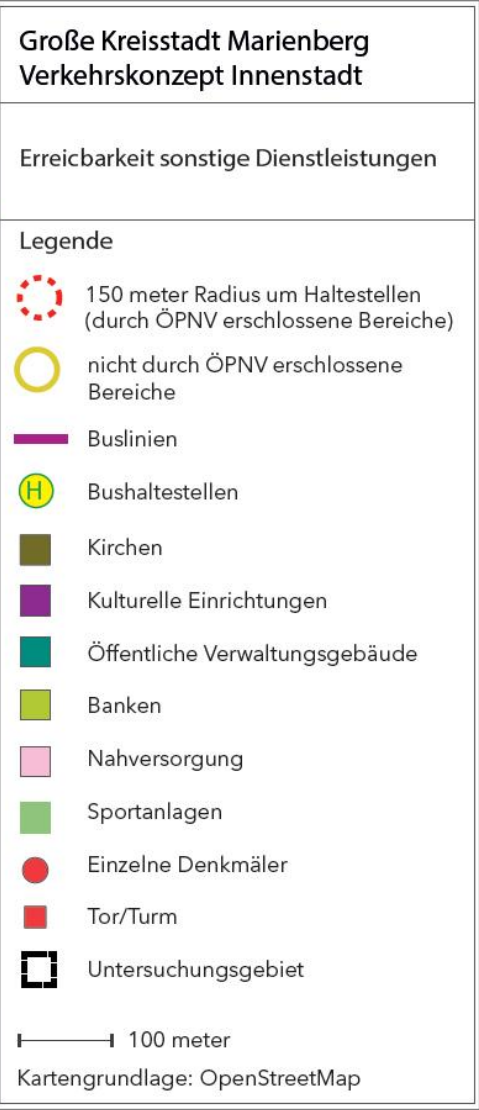
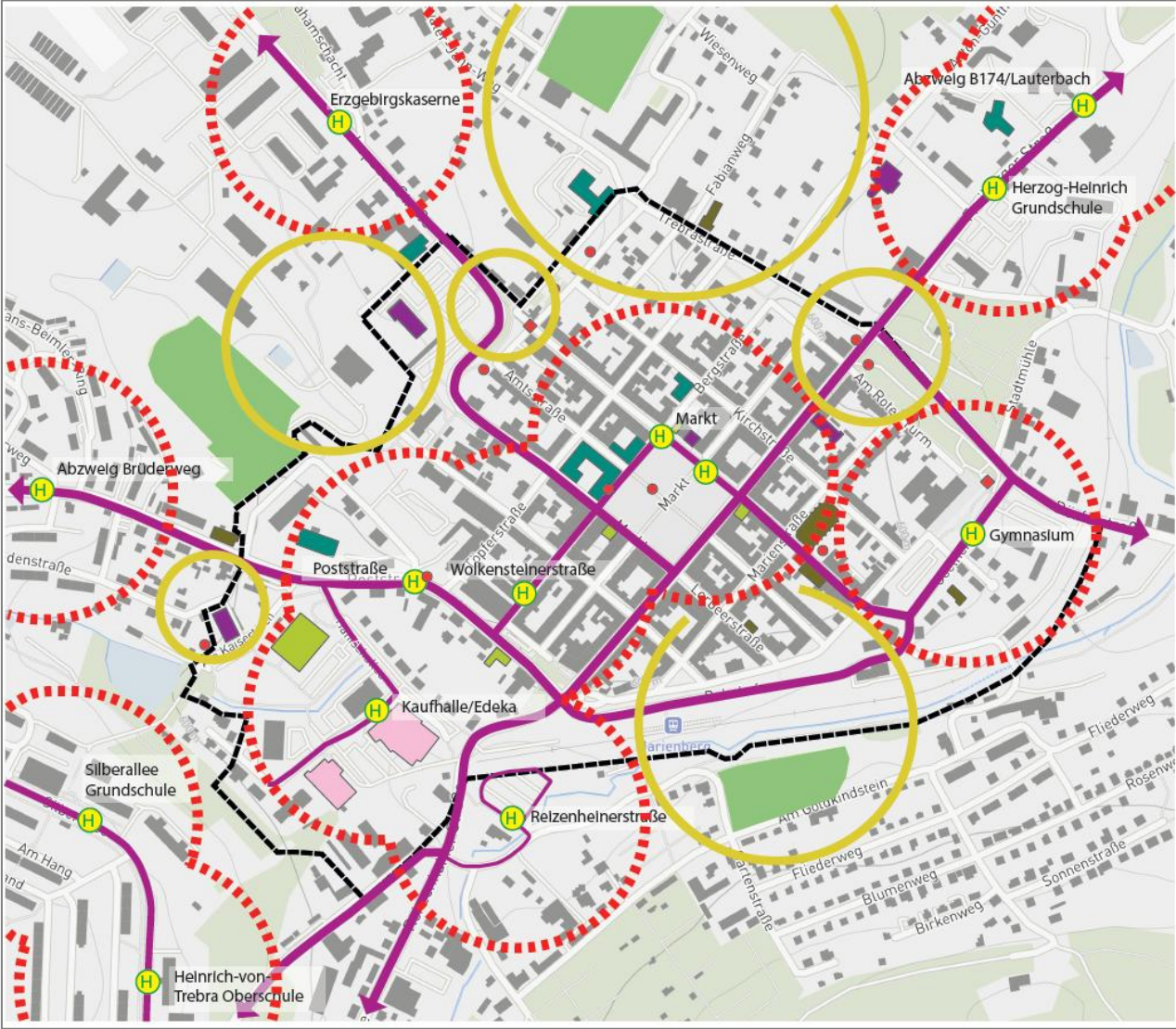
Gewählt: 150 m

Quelle: Qualitätsziele und Indikatoren  
nachhaltige Mobilität, Umweltbundesamt, 2016

- Pestalozzi-Förderschule liegt außerhalb 150 m Radius
- Klärungsbedarf:
  - Schülertransportverkehre über Schulbuslinien?
  - ggf. Verlegung bestehender Linie möglich?

Bereiche im gelben Kreis kennzeichnen Bereiche, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar sind.





Annahme zur Entfernung  
Bushaltestelle / sonstige  
Dienstleistungen  
Gewählt: 150 m

Quelle: Qualitätsziele und Indikatoren  
nachhaltige Mobilität, Umweltbundesamt, 2016

Bereiche im gelben Kreis kennzeichnen  
Bereiche, die mit öffentlichen  
Verkehrsmitteln nicht erreichbar sind.





Quelle (Grafik): <https://www.intelligenttransport.com/transport-articles/120069/mobility-hubs-uk/>



## Große Kreisstadt Marienberg Verkehrskonzept Innenstadt

Mobilstation

### Legende

- M Bahnhaltapunkt für Mobilstation
- G Bahnhaltapunkt für Gymnasium
- Reaktivierung der Eisenbahn (zwischen Marienberg und Pockau-Lengefeld) für Personenverkehr

100 meter

Kartengrundlage: OpenStreetMap



# Optimierung / Anpassung ÖPNV & SPNV

## Mobilstation







- Neuer SPNV-Haltepunkt „Mobilstation“ entsteht am Ende der bestehenden Bahntrasse
- Mobilstation ist weniger eine bauliche Leistung, sondern größtenteils eine strukturelle, organisatorische Aufgabenstellung
  - Umstrukturierung des Parkplatzes Reitzenhainer Str., um den Bedürfnissen der Mobilstation gerecht zu werden
  - Ausweitung und Umstrukturierung des Busverkehrs der Haltestelle „Reitzenhainer Str.“
  - Integration weiterer Mobilitätslösungen (Car Sharing, E-Bikes, Elektromobilität, etc.)
  - Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationssystemen
- Erweiterung und Umstrukturierung der Bushaltestellen
  - Haltepunkt an Äußerer Annaberger Str. entfällt → Busse biegen über Dr.-Wilhelm-Külz-Allee in Mobilstation ein
  - Erweiterung um zweiten Haltepunkt auf dem Parkplatz
  - Möglichst alle regionalen Buslinien sollen Mobilstation ansteuern
  - Schaffung von Warteflächen für Reisebusse
- Interkonnektivität zwischen SPNV, regionalem Busverkehr und städtischen Linien muss hergestellt werden
- Entflechtung von Individual- und ÖPN-Verkehren
- Anpassung und Optimierung der Fahrpläne (Abfahrtzeiten & Taktungen) aller Verkehrsträger sind zwingend notwendig
- Im Nordosten der Fläche Stellplätze für Reisebusse, im Südosten Haltestelle und Kurzzeitparken für Busse, in der Mitte Car-Sharing und E-Auto Ladesäulen vorgesehen
- Im Nord-Westen der Fläche teils gesicherte Fahrradstellplätze, ein Bereich zum Fahrradverleih sowie ein beschilderter Info-Bereich, Fußgängerweg zwischen Bushaltestellen und Bahnhof
- Stellplätze mit Elektroladesäulen
- Östlicher, auch heute ungenutzter Teil des Grundstücks bleibt als mögliche Erweiterungsfläche erhalten

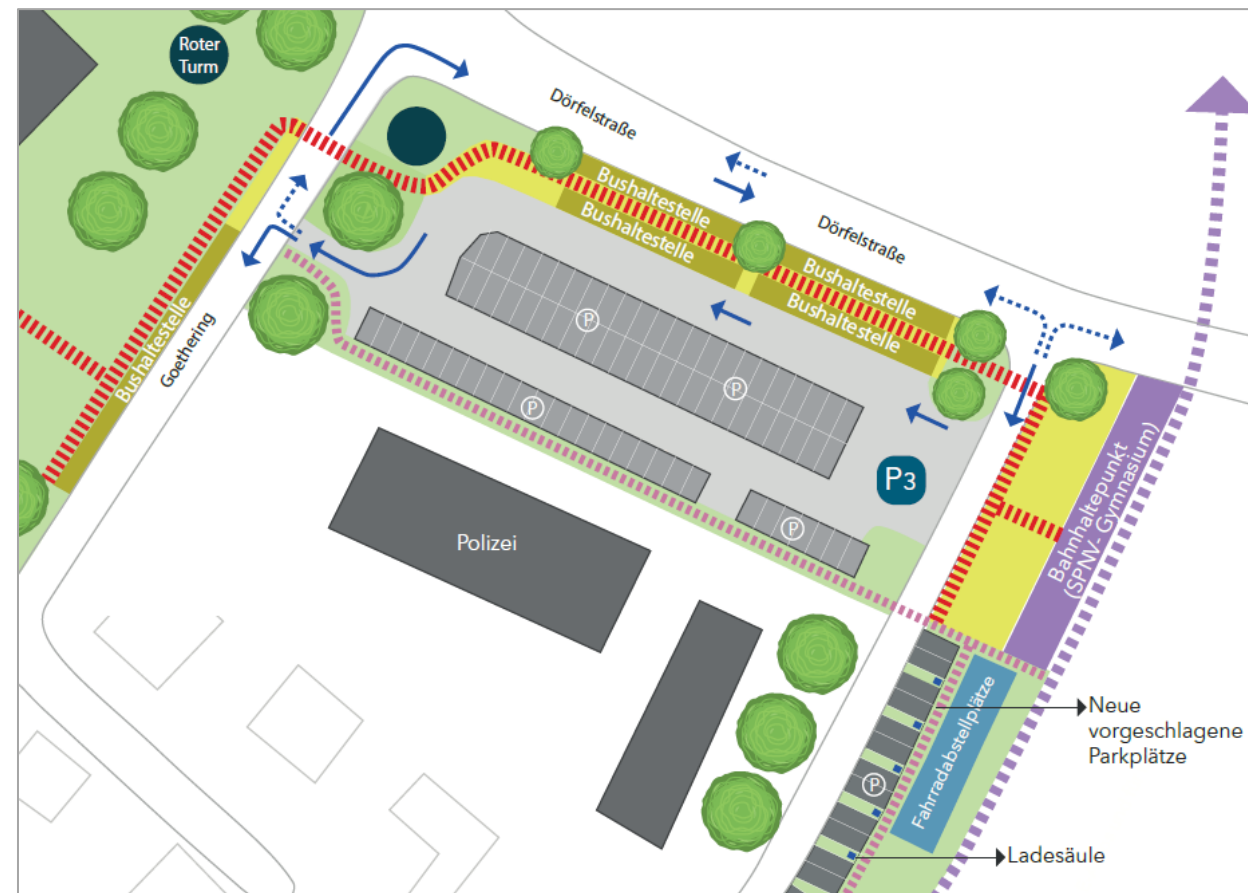


- Reaktivierung der Bahntrasse ermöglicht Schaffung eines neuen Haltepunkts → bessere Anbindung des Gymnasiums
- Flurstück 236/12 ist hierfür bereits vorgesehen, Anbindung an Gymnasium über P3 Parkplatz „Polizei“
  - Neuer SPNV-Haltepunkt „Gymnasium“
  - Neuordnung der Bushaltestelle „Gymnasium“
  - Neuordnung des Parkplatzes „Polizei“
- der Parkplatz P4 neben dem Gymnasium könnte ggf. als Ausweichfläche für wegfallende Parkplätze genutzt werden



## Gymnasium:

- Einrichtung der neuen Bushaltestellen im nördlichen Bereich des Parkplatzes P3
- Entlastung der Verkehrssituation am Goethering (insbesondere Schülerverkehre) durch Verlängerung der bestehenden Haltebuchten
- Busse aus Osten nutzen Haltestelle auf dem Parkplatz, Busse aus Westen die Haltestellen an der Dörfelstraße
- Schaffung weiterer Parkflächen als Ausgleich durch Nutzung des südlichen Bereichs des Flurstücks 236/12
- Zufahrt erfolgt ausschließlich über die nördliche Anbindung an der Dörfelstraße
- Integration von E-Ladesäulen für E-Bikes und Elektroautos



## **Projektverantwortliche:**

Michael.Schultze-Rhonhof@dkc-kommunalberatung.de

Eylem.Gülcemal @dkc-kommunalberatung.de

Fabian.Tempelmann@dkc-kommunalberatung.de

**DKC** Kommunalberatung GmbH

Takustraße 1-3

50825 Köln

**www.dkc-kommunalberatung.de**

0221 - 987 470 77

info@dkc-kommunalberatung.de