

Stadt Bautzen

**Verkehrsentwicklungsplan
Innenstadt Bautzen**

Abschlussbericht



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (0351) 2 11 14-0 - Fax: (0351) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt Bautzen
Abschlussbericht

Auftraggeber: Stadtverwaltung Bautzen
Fleischmarkt 1
02625 Bautzen

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351 - 2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

unter Mitwirkung von:
Rehwaldt Landschaftsarchitekten
Bautzner Straße 133, 01099 Dresden
Tel: 0351 – 811 96-90, E-Mail: mail@rehwaldt.de

Status: Stand Oktober 2013

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung	1
2.	Verkehrliche und städtebauliche Analysen	2
2.1	Abgrenzung des Planungs- und Untersuchungsgebietes	2
2.2	Mobilität und Verkehrsmittelwahl	2
2.3	Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr	3
2.3.1	Funktion des Straßennetzes nach RIN	3
2.3.2	Verkehrsmengen im Straßenhauptnetz im Bestand	5
2.3.3	Entwicklung der Verkehrsmengen bis 2025	6
2.3.4	Kurzfristprognose 2015	7
2.4	Bedingungen im Radverkehr	8
2.4.1	Radverkehrsanlagen im Straßenhauptnetz	8
2.4.2	Touristische Radwanderwege	9
2.5	Fußgängerverkehr und Barrierefreiheit	10
2.6	Öffentlicher Personennahverkehr	11
2.7	Ruhender Verkehr	12
2.7.1	Vorbemerkungen	12
2.7.2	Stellplatzangebot im Bestand und Bewertung	12
2.7.3	Parkleitsystem	14
3.	Defizite in Städtebau und Freiraum	15
3.1	Städtebauliche Entwicklung des Untersuchungsgebietes	15
3.2	Qualität des öffentlichen Raumes	22
4.	Ableitung von Zielen für Freiraum und Verkehr	22
5.	Verträglichkeit von Hauptverkehrsstraßen	24
5.1	Grundsätzliche Anforderungen	24
5.2	Aktuelle Beispiele aus der Planungspraxis	25
5.2.1	Neue Straße Ulm	25
5.2.2	„Begegnungszone“ Opernplatz Duisburg	27
5.2.3	Bahnhofstraße Aalen	29
5.2.4	Verkehrsversuch Bahnhofplatz Konstanz	31
5.3	Fazit in Bezug auf Lauengraben und Kornmarkt	32

6.	Konzept „stadtverträglicher“ Lauengraben/ Kornmarkt	33
6.1	Vorbemerkungen	33
6.2	Planungskonzept Lauengraben/ Kornmarkt.....	33
6.2.1	Knotenpunkt An der Friedensbrücke/ Lauengraben/ Äußere Lauenstraße.....	33
6.2.2	Platzbereich an der Seminarstraße.....	35
6.2.3	Fußgänger- und Radfahrerquerung Seminarstraße.....	37
6.2.4	Querschnitt zwischen Seminarstraße und Karl-Marx-Straße	38
6.2.5	Knotenpunkt Lauengraben/ Karl-Marx-Straße/ Schulstraße	39
6.2.6	Querschnitt zwischen Schulstraße und Wendischem Graben	40
6.2.7	Platzbereich nördlich des neuen Wohn- und Geschäftshauses Kornmarkt	40
6.2.8	Knotenpunkt Kornmarkt/ Steinstraße/ Wendischer Graben	42
6.3	Verkehrsplanerische Bewertung/ Verkehrsumlegung	42
6.4	Verkehrstechnische Bewertung/ Simulation	44
6.4.1	Grundlagen der Simulation	44
6.4.2	Beschreibung Netzfall Null.....	45
6.4.3	Beschreibung Netzfall 1	45
6.4.4	Methodik und Bewertungskriterien	46
6.4.5	Ergebnisse der Simulation – Leistungsfähigkeitsbewertung Netzfall Null	47
6.4.6	Ergebnisse der Simulation – Leistungsfähigkeitsbewertung Netzfall 1.....	48
7.	Weitere Maßnahmen im Innenstadtbereich	49
7.1	Umgestaltung der Äußeren Lauenstraße	49
7.2	Friedensbrücke und Schliebenstraße.....	50
7.2.1	Knotenpunkt Dresdener Straße/ Schliebenstraße und Querschnitt Schliebenstraße.....	50
7.2.2	Straßenabschnitt von Schliebenstraße bis Am Feldschlösschen.....	51
7.2.3	Querschnitt Friedensbrücke.....	51
7.3	Umgestaltung des Wendischen Grabens	52
7.4	Weiterentwicklungen im Ruhenden Verkehr	52
7.5	Anpassung des Parkleitsystems.....	53
7.6	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.....	54
8.	Hinweise zur stufenweisen Realisierung und Priorisierung.....	56
8.1	Die 10 wichtigsten Punkte zur Umgestaltung des Straßenhauptnetzes	56
8.2	Maßnahmenbündel/ Prioritätenreihung	59
8.3	Weitere Maßnahmen.....	60
9.	Hinweise zur Evaluierung des VEP	61
10.	Zusammenfassung.....	61

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1	Übersichtskarte und Abgrenzung Untersuchungsgebiet
Abbildung 2	Verkehrsmengen SVZ 2010 und Kurzfristprognose 2015 (Netzfall 0)
Abbildung 3.1	Anlagen für den Rad- und Fußgängerverkehr Bestand 2010
Abbildung 3.2	Analyse Fußgänger- und Radverkehr an Kornmarkt/ Lauengraben
Abbildung 4	Analyse ÖPNV-Erschließung der Innenstadt Bautzen
Abbildung 5	Schwerpunkte des Ruhenden Verkehrs
Abbildung 6	Gestaltungsplan Lauengraben/ Kornmarkt Perspektive 2020
Abbildung 7	Verkehrsmengen Netzfall 1
Abbildung 8	Gestaltungsvorschlag Äußere Lauenstraße
Abbildung 9	Gestaltungsvorschlag Friedensbrücke/ Clara-Zetkin-Straße/ Schliebenstraße
Abbildung 10	Zwischenschritte zur Perspektive

1. Aufgabenstellung

In den vergangenen Jahren hat sich die Innenstadt von Bautzen sehr erfolgreich entwickelt. Die Sanierung der historischen Altstadt, sowohl hinsichtlich der hochbaulichen Substanz als auch der öffentlichen Straßen und Plätze ist enorm vorangeschritten. Der Einzelhandel hat sich mit dem Zugmagneten Kornmarktcenter und zahlreichen kleinteiligen Geschäften als Einkaufszentrum der Region entwickelt und verzeichnet eine starke Nachfrage. Durch weitere Entwicklungsoptionen können die Entwicklungsimpulse von der Altstadt in Innenstadtbereiche südlich von Lauengraben und Kornmarkt übertragen werden. Damit besteht die große Chance, dass das Gesamtentwicklungspotenzial der Innenstadt nochmals deutlich verstärkt wird.

Durch die derzeit in Realisierung befindliche Ortsumgehung im Zuge der B 6/ B 96 („Westtangente“) werden sich gleichzeitig die verkehrlichen Rahmenbedingungen nachhaltig ändern. Während eine umfassende Entlastung von Durchgangsverkehren, insbesondere im Zuge der B 96 zu erwarten ist, werden durch die Bauvorhaben und Entwicklungsoptionen gleichzeitig neue Quell- und Zielverkehre induziert. Gleichzeitig stellen die hohen verkehrlichen Belastungen des Straßenzuges Lauengraben - Kornmarkt sowie seine derzeitige Gestaltung, welche zu einer hohen Dominanz des Kfz-Verkehrs führt, ein erhebliches Entwicklungshemmnis durch die damit verbundene Barrierewirkung dar.

Deshalb sollen in einer komplexen Untersuchung Ideen und Anforderungen entwickelt werden, wie diese Barrierewirkung auf ein Minimum reduziert werden kann, ohne die grundsätzlichen verkehrlichen Anforderungen zu negieren. Dazu sind verkehrsplanerische, verkehrstechnische und gestalterische Aspekte zu bündeln.

Im Ergebnis sollen maßgebliche Optionen für die Entwicklung des öffentlichen Raumes Lauengraben/Kornmarkt von der trennenden Hauptverkehrsstraße zu einem verbindenden Element zwischen Altstadt und den sich südlich anschließenden Innenstadtarealen mit einer hohen Verträglichkeit von Aufenthalt und den verbleibenden verkehrlichen Funktionen entwickelt werden. Dafür sind verkehrsplanerische, verkehrstechnische und auch gestalterische Anforderungen in einer Untersuchung zu überlagern und so die optimalen Möglichkeiten auszuloten.

Auf Grund der Zentralität des Bereiches und der Auswirkungen auf die gesamte Innenstadt besitzt das Vorhaben eine zentrale Bedeutung für die gesamtstädtische Entwicklung. Das Untersuchungs- und Planungsgebiet ist in **Abbildung 1** dargestellt.

2. Verkehrliche und städtebauliche Analysen

2.1 Abgrenzung des Planungs- und Untersuchungsgebietes

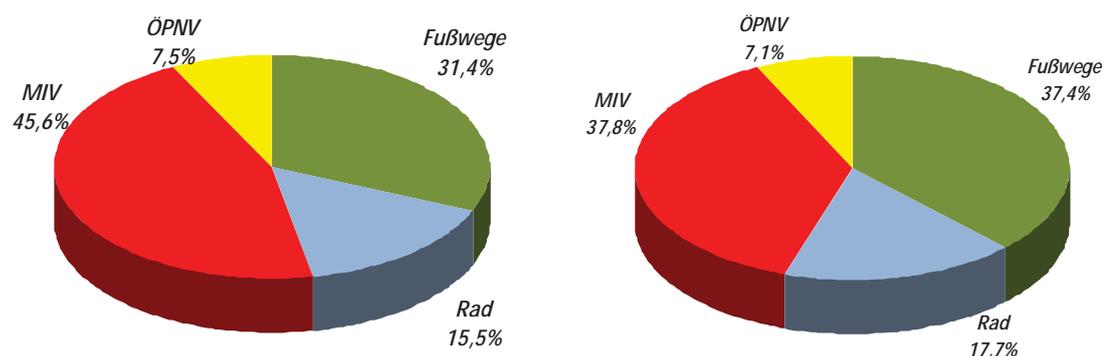
Der hier betrachtete Innenstadtbereich von Bautzen wird folgendermaßen begrenzt:

- Im Westen durch die Spree
- Im Norden durch den Stadtwall als Grünzug nördlich der Altstadt
- Im Osten und im Süden durch den die Innenstadt umgebenden Grün- bzw. Straßenzug Am Ziegelwall/ Wallstraße/ Schilleranlagen.

Dieser Bereich ist durch die topografische und landschaftliche Struktur klar zum übrigen Stadtgebiet abgegrenzt. Das Untersuchungsgebiet wird insbesondere durch den sehr leistungsfähig ausgebildeten Hauptstraßenzug Steinstraße/ Kornmarkt/ Lauengraben/ An der Friedensbrücke in einen nördlichen und einen südlichen Teil geteilt. Ursprünglich war dieser Straßenzug als Bundesstraße B 6 klassifiziert. Im Zuge der Errichtung der östlichen Teilumgehung wurde jedoch eine Herabstufung zur S 111 vorgenommen. Darüber hinaus durchläuft derzeit noch die B 96 das Untersuchungsgebiet (über Äußere Lauenstraße/ Friedensbrücke). Nach Freigabe der Westtangente Bautzen (voraussichtlich 2014) wird auch dieser Straßenzug herabgestuft.

2.2 Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Um eine Einordnung der im VEP Innenstadt aufgezeigten Defizite, Ziele und Maßnahmen vornehmen zu können ist es zweckmäßig, sich nochmals die Bedeutung der einzelnen Verkehrsmittel in Erinnerung zu rufen. Im Jahr 2009 wurde hierzu eine Mobilitätsbefragung der Bevölkerung durchgeführt (ausführliche Erläuterung siehe¹).



Grafik 1: modal split in Bautzen 2009 (links: Gesamtverkehr; rechts: Binnenverkehr)

¹ Umfrage 2009 zum Mobilitätsverhalten der Bautzener Einwohner im Auftrag der Stadtverwaltung Bautzen
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, 2009

Im Gesamtverkehr werden fast 46 % aller Wege mit dem Kfz zurückgelegt. Fußwege machen über 30 % aus. Der Anteil des Radverkehrs beträgt fast 16 % und der des ÖPNV unter 8 %. Betrachtet man den reinen Binnenverkehr der Bautzener Einwohner, also nur die Wege, die die Stadtgrenze nicht überschreiten, verschieben sich insbesondere die Anteile zwischen Kfz-Verkehr und Fußgängerverkehr und Erreichen nahezu die gleiche Höhe (37,8 bzw. 37,4 %).

Es ist davon auszugehen, dass bei alleiniger Betrachtung der Innenstadt die Bedeutung des Fußgängerverkehrs (und ggf. auch des Radverkehrs) nochmals erheblich ansteigt. Dies verdeutlicht die Rolle des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) im Gesamtverkehrssystem der Innenstadt, wobei insbesondere dem Fußgängerverkehr besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist.

2.3 Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr

2.3.1 Funktion des Straßennetzes nach RIN

Die Richtlinien für die Integrierte Netzgestaltung beschreiben die für die Einstufung der einzelnen Elemente des Straßennetzes maßgeblichen Kategorien. Nachfolgend wird ein Vorschlag für die Einstufung vorgenommen, da die letztmalige systematische Zuordnung gemäß VEP 1995 noch auf der Grundlage der vorhergehenden Richtlinien basierte. Dieser Vorschlag wird durch die im Weiteren erarbeiteten Konzepte und Maßnahmen nicht infrage gestellt, da auch die Ortsumgehung im Zuge der B 6/ B 96 Westtangente Bautzen keine grundsätzlichen Änderungen der Netzhierarchie im engeren Untersuchungsgebiet bewirkt. Die RIN sieht folgende Kategorien vor:

Anbaufreie Hauptverkehrsstraße

Kommt im Innenstadtbereich von Bautzen nicht vor.

Angebaute Hauptverkehrsstraßen HS III (regional)

Bei den angebauten Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Bedeutung handelt es sich um Straßen, die meist klassifiziert sind, einer eindeutigen Vorfahrtregelung unterliegen und den Begegnungsfall Lkw-Lkw ohne Einschränkungen der Geschwindigkeit bewältigen (Regelfahrbahnbreite 6,50 m). Im Regelfall sind diese Straßen mit 50 km/h frei gegeben und nicht verkehrsberuhigt. Die angestrebte mittlere Reisegeschwindigkeit beträgt 20-30 km/h (unter Einrechnung von z.B. LSA-bedingten Halten).

Der Radverkehr hat eine hohe Bedeutung und verfügt im Regelfall über eigene Anlagen. In zentralen Bereichen können Straßen der Kategorie HS III auch eine sehr hohe Bedeutung für Versorgung und Aufenthalt aufweisen.

Angebaute Hauptverkehrsstraßen HS IV (nahräumig)

Die maßgeblichen Unterschiede zwischen der Kategorie HS III und HS IV bestehen darin, dass etwas mehr Verkehrsbehinderungen durch die Vorfahrtregelungen oder Einschränkungen des Begegnungsfalls durch die Anordnung von Ruhendem Verkehr zugelassen werden. Daraus ergibt sich eine angestrebte Fahrgeschwindigkeit von 15 bis 25 km/h.

Nahräumige Erschließungsstraße ES IV („Sammelstraße“)

Nahräumige Erschließungsstraßen können auch mit dem bisher gebräuchlichen Begriff Sammelstraßen beschrieben werden. Sie dienen der Erschließung und Anbindung bebauter Gebiete und sind im Regelfall als Gemeindestraßen klassifiziert. Auch ÖPNV wird über die Straßen der Kategorie ES IV abgewickelt. Vorfahrtregelungen bei Verknüpfung der Straßen der Kategorie ES IV sind möglich, aber nicht erforderlich.

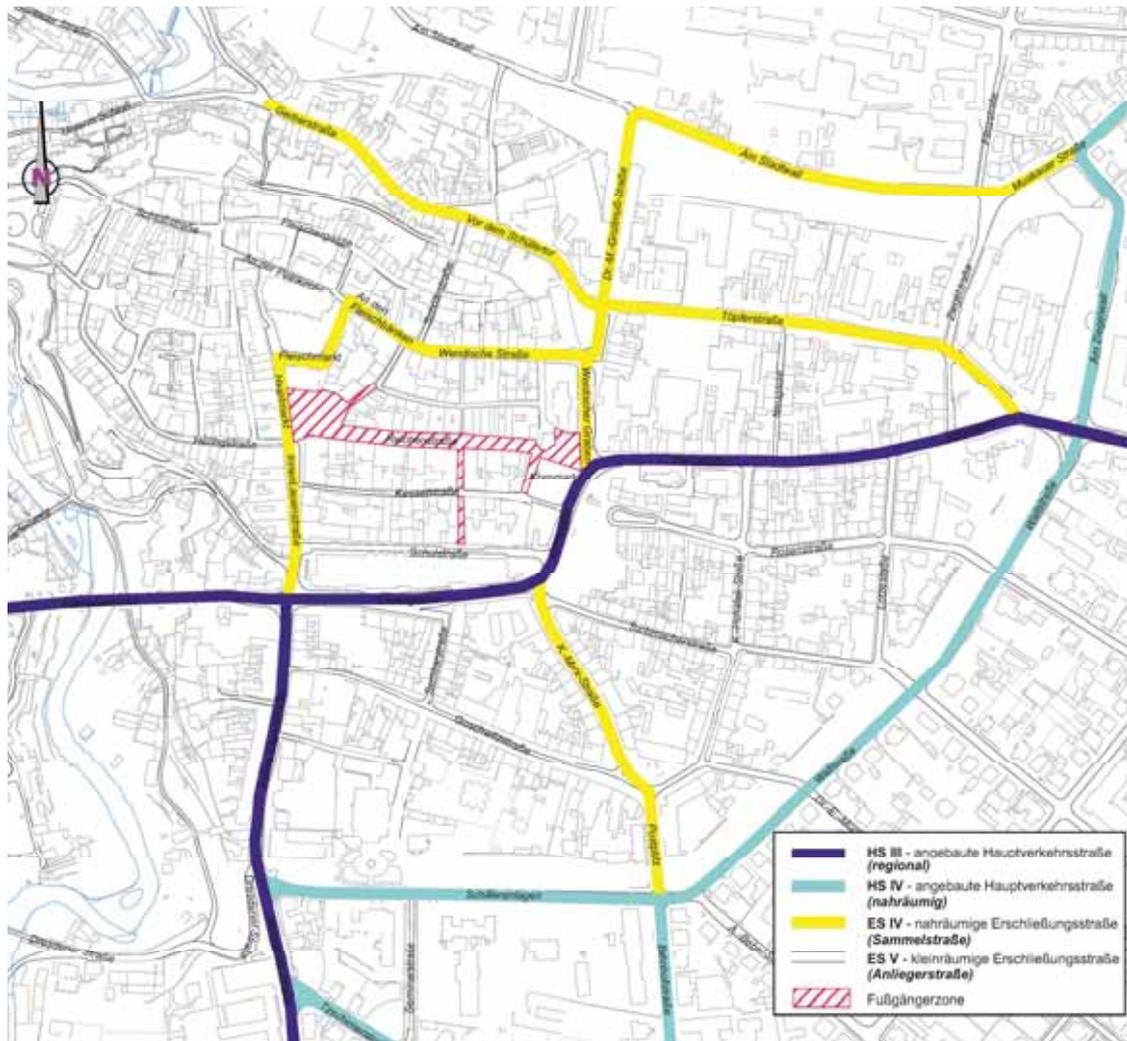
Radverkehrsanlagen sind wegen der geringen Verkehrsmengen in der Regel verzichtbar, ebenso Lichtsignalanlagen. Die Höchstgeschwindigkeit wird oft auf 30 km/h begrenzt. Die Fahrbahnbreiten liegen in der Regel zwischen 5,5 und 6,5 m.

Kleinräumige Erschließungsstraße ES V („Anliegerstraße“)

Kleinräumige Erschließungsstraßen dienen lediglich noch der Erschließung der Gebiete in der Tiefe und sind durch eine sehr geringe Verkehrsbedeutung gekennzeichnet. ÖPNV wird über diese Straße nicht abgewickelt. Im Regelfall gibt es Beschränkungen der Geschwindigkeit und keine Vorfahrtregelung an den Knotenpunkten. Fahrbahnbreiten betragen oft deutlich weniger als 6 m, teilweise bis zu 4 m.

Ausgehend von dieser Beschreibung können die Straßen im Untersuchungsgebiet folgendermaßen eingestuft werden:

- Steinstraße, Kornmarkt und Lauengraben, An der Friedensbrücke (und weiterführend Clara-Zetkin-Straße/ Dresdener Straße), Äußere Lauenstraße von Süden kommend bis zum Lauengraben als **HS III**. Unabhängig von einer weiteren Herabstufung in Folge der Freigabe der Ortsumgehung oder planerischen Empfehlungen binden diese Straßen das Umland an die Innenstadt des Oberzentrums Bautzen an.
- Am Ziegelwall, Wallstraße, Schilleranlagen (in der Gegenrichtung Tzschirnerstraße/ Bahnhofstraße) werden als **HS IV** eingestuft
- Am Stadtwall, Dr. Maria-Grollmuß-Straße, Wendischer Graben, Töpferstraße, Holzmarkt, Postplatz, Karl-Marx-Straße, Innere Lauenstraße, Fleischmarkt, Wendische Straße und Gerberstraße werden als **ES IV** eingestuft.
- Alle anderen Straßen werden als **ES V** eingestuft.



Grafik 2: Vorschlag zur Einstufung des innerstädtischen Straßennetzes nach RIN

2.3.2 Verkehrsmengen im Straßenhauptnetz im Bestand

Für die Beschreibung der Verkehrsmengen im Straßennetz im Bestand wird auf die Daten der SVZ 2010 (Straßenverkehrszählung des Bundes und der Länder) zurückgegriffen. Im engeren Stadtgebiet von Bautzen sind Verkehrsmengen an insgesamt vier Zählstellen erfasst worden:

Zählstelle Nr.	Straße	2005 DTV W			2010 DTV W		
		Kfz/ 24 h	Sv/ 24 h	Sv-Anteil	Kfz/ 24 h	Sv/ 24 h	Sv-Anteil
4852 1110	B 6 West	13.185	2.215	16,8%	20.384	1.527	7,5%
4852 1111	B 96 Süd	14.087	1.293	9,2%	15.700	1.138	7,2%
4852 1109	S 111	14.098	1.145	8,1%	12.916	550	4,3%
4852 1112	B 96 Nord	15.850	1.484	9,4%	10.872	843	7,8%

Tabelle 1: Verkehrsmengen SVZ 2005 – SVZ 2010 im Vergleich

- ⇒ Auf der Schliebenstraße zwischen Dresdener Straße und Schmolter Weg (B 96 Nord) wurden 10.872 Kfz/24 h im DTV-W gezählt. Der Schwerverkehrsanteil (>3,5 t) wurde mit 7,8 % ermittelt. Gegenüber der SVZ 2005 ist ein sehr starker Verkehrsmengentrückgang um ca. 31 % zu verzeichnen, was insbesondere auf die Freigabe der neuen Ortsumgehung im Abschnitt zwischen der Brücke über die Seidau und der B 6 zurückzuführen ist.
- ⇒ Die Belastungen der Friedensbrücke wurden mit 20.384 Kfz/24 h ermittelt (SV-Anteil 7,5 %). Ein direkter Vergleich mit der SVZ 2005 ist hier nicht möglich, da dort offenbar ein Fehler enthalten ist, der vermutlich auf die ständige Überstauung der Brücke zurückzuführen ist. Seit Jahren stagnieren die Verkehrsmengen auf der Friedensbrücke etwa auf gleichem Niveau. Im Lärmaktionsplan von 2009 ist die Verkehrsmenge mit 22.100 Kfz/ 24 h ermittelt worden. Entwicklungstendenzen lassen sich aus diesen Zahlen nicht belastbar ableiten.
- ⇒ Der Verkehr auf der B 96 Süd (Neusalzaer Straße südlich Tzschirnerstraße) hat im Zeitraum 2005 bis 2010 gemäß SVZ um etwa 11 % auf 15.700 Kfz/24 h zugenommen (SV-Anteil 2010 bei 7,2 %).
- ⇒ Auf der S 111 (Löbauer Straße östlich Am Ziegelwall) hat der Verkehr in den vergangenen Jahren wiederum abgenommen. 2010 wurde eine Verkehrsmenge von 12.916 Kfz/ 24 h erfasst, das sind immerhin ca. 8 % weniger als noch 2005. Der SV-Anteil liegt hier mit 4,3 % insgesamt sehr niedrig.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es in den vergangenen Jahren bereits teilweise Verkehrsrückgänge gab, die Friedensbrücke und die B 96 von Süden jedoch nach wie vor erhebliche Verkehrsmengen aufweisen. Die Schwerverkehrsanteile liegen in einem für klassifizierte Straßen „normalen“ Bereich, was jedoch in den teils beengten Straßenräumen dennoch zu erheblichen Belastungen des Umfeldes führt. Am höchsten belastet sind insbesondere noch diejenigen Netzabschnitte, die von der Freigabe der Ortsumgehung am meisten profitieren sollen.

2.3.3 Entwicklung der Verkehrsmengen bis 2025

Die zukünftige Entwicklung der Verkehrsmengen in Bautzen einschließlich der Innenstadt ist von zahlreichen Randbedingungen abhängig. Insbesondere zu benennen sind folgende Faktoren:

- ⇒ Die Bevölkerungsentwicklung in Bautzen und der umgebenden Region. Hierbei ist insbesondere zu benennen, dass die gesamte Region bis 2025 deutliche Einwohnerrückgänge zu verzeichnen hat und sich gleichzeitig der Anteil älterer und hoch betagter Menschen deutlich erhöht.
- ⇒ Die Art und Weise wie Mobilität realisiert wird. Hier wird der Pkw nach wie vor eine sehr große Rolle spielen. Gleichzeitig gewinnt jedoch der Radverkehr an Bedeutung (insbesondere auch unter Berücksichtigung von Pedelecs) und es erhöht sich auch der Anteil derjenigen, die nicht mehr in der Lage sind einen Pkw zu führen (hoch betagte).

- ⇒ Maßnahmen im Straßennetz, die die Verteilung des Verkehrs in und um Bautzen beeinflussen. Bis 2025 sind insbesondere die B 178 mit dem Anschluss an die A 4 bei Weißenberg, die B 6/ B 96 Westtangente Bautzen, die S 106 südwestlich von Bautzen und ggf. auch die Verlängerung der Baschützer Straße bis zur Löbauer Straße zu benennen.

In der Überlagerung dieser Einflüsse ergeben sich langfristig deutliche Entlastungen des gesamten Stadtgebietes und auch der Innenstadt von Bautzen, die in der Verkehrsprognose Bautzen 2025² beschrieben sind.

2.3.4 Kurzfristprognose 2015

Zur Bewertung der in den weiterführenden Untersuchungen vorgeschlagenen Maßnahmen mit Auswirkungen auf das Straßennetz ist der Rückgriff auf die Prognose 2025 nicht zweckmäßig. Auf Grund der demografischen Entwicklung ist nach derzeitigem Erkenntnisstand davon auszugehen, dass – wie bereits in den zurückliegenden Jahren beobachtet – grundsätzlich eine weitere Abnahme der Verkehrsmengen zu verzeichnen sein wird. Daraus resultiert, dass Maßnahmen, deren Funktionsfähigkeit für den Zeitpunkt 2025 nachgewiesen wurde, nicht zwangsläufig auch zum Zeitpunkt ihrer Umsetzung funktionieren müssen. Darüber hinaus sind in der Prognose 2025 auch Maßnahmen enthalten, deren Umsetzung tatsächlich erst zu einem späten Zeitpunkt erwartet wird oder gar entfallen kann.

Deshalb war es für die hier anstehenden Betrachtungen erforderlich, eine Kurzfristprognose 2015 (Netzfall 0) zu erstellen, welche die bis zu diesem Zeitpunkt gesicherten Maßnahmen beinhaltet und die derzeitigen Bevölkerungsstrukturen reflektiert. Einbezogen wurden darüber hinaus die aktuellen Innenstadtentwicklungen und die Option eines zusätzlichen Einzelhandelschwerpunktes am Lauengraben. Insbesondere sind folgende Annahmen hervorzuheben:

- Wohn- und Geschäftshaus am Kornmarkt ist realisiert
- damit im Zusammenhang ist Linksausbiegen aus der Karl-Marx-Straße möglich
- Einzelhandelsschwerpunkt am Lauengraben mit etwa 10000 m² Verkaufsraumfläche und einem zugehörigen Parkhaus mit etwa 400 Stellplätzen als Maximalentwicklungsoption
- Ortsumgehung im Zuge der B 6/ B 96 ist freigegeben
- die Geschwindigkeit auf Kornmarkt und Lauengraben beträgt unverändert 50 km/h

Somit sind in der Kurzfristprognose die aus einer weiteren dynamischen Innenstadtentwicklung resultierenden potenziellen Maximalbelastungen des Straßennetzes enthalten.

² *Verkehrsprognose Bautzen 2025 und Aktualisierung Verkehrsgutachten Lauencenter
Im Auftrag der Stadtverwaltung Bautzen
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme Dresden, 2011*

Nicht berücksichtigt wurden insbesondere die S 106 OU Bautzen im 3. BA und die Verlängerung der Baschützer Straße. Die sich in der Kurzfristprognose 2015 ergebenden Verkehrsmengen sind in **Abbildung 2** dargestellt und können folgendermaßen erläutert werden:

- ⇒ Im Vergleich zur SVZ 2010 treten trotz angenommener Innenstadtentwicklung nochmals nachhaltige Entlastungen des Straßenhauptnetzes auf. Insbesondere im Verlauf der B 96 werden Rückgänge der Verkehrsmengen um etwa ein Drittel erreicht (die in Abbildung 2 dargestellten SVZ-Werte wurden zur Vergleichbarkeit abweichend von Tabelle 1 hier als DTV Mo-Fr dargestellt).
- ⇒ Davon profitieren insbesondere Neusalzaer Straße/ Äußere Lauenstraße, Friedensbrücke und Schliebenstraße. Auf diesen Straßen werden erstmals seit mehr als 20 Jahren deutlich geringere Verkehrsmengen mit der Folge einer höheren Verträglichkeit der verkehrlichen Funktionen mit dem bebauten Umfeld erreicht.
- ⇒ Auch die Verkehrsbelastungen auf der S 111 nehmen nochmals deutlich ab. Westlich der Wallstraße ist ein Rückgang gegenüber der SVZ um ca. 18 % zu verzeichnen. Lauengraben/ Kornmarkt sind mit 13.200 bis 14.800 Kfz/24 h werktags belastet.
- ⇒ Als Straßenabschnitte mit noch nennenswerten Verkehrsbelastungen sind insbesondere die die Innenstadt östlich/ südöstlich tangierenden Straßen und weitere zu benennen:
 - Muskauer Straße/ Am Ziegelwall mit bis zu 12.500 Kfz/24 h
 - Wallstraße mit bis zu 7.700 Kfz/24 h
 - Schilleranlagen und Bahnhofstraße mit 3.100 bis 4.000 Kfz/ 24 h
 - Wendischer Graben und Töpferstraße mit 3.000 und 4.000 Kfz/24 h

Somit verbessern sich mit der Freigabe der Ortsumgebung und trotz der angenommenen verkehrintensiven Einzelhandelsentwicklung die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Innenstadt nachhaltig.

2.4 Bedingungen im Radverkehr

2.4.1 Radverkehrsanlagen im Straßenhauptnetz

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet sind in **Abbildung 3.1** dargestellt. Demnach sind straßenbegleitende Radwege bzw. Radstreifen oder Schutzstreifen insbesondere im Zuge des Ost-West-Straßenzuges Steinstraße (Radweg) – Kornmarkt/ Lauengraben (Radstreifen) – Friedensbrücke (getrennter Radweg- und Fußweg mit Z 241 StVO) vorhanden. Auch am Straßenzug Wallstraße/ Schilleranlagen sind Radspuren vorhanden (Schilleranlagen auch im Gegenverkehr zum Kfz-Verkehr, da Einbahnstraße), ebenso auf der Südseite der Tzschirnerstraße und an der Seminarstraße zwischen Goschwitzstraße und Lauengraben (entgegen der Einbahnstraße). Teilweise entsprechen die Breiten der Radverkehrsanlagen nicht mehr den Forderungen des aktuellen Empfehlungswerkes (Breite von Radstreifen gemäß ERA 1,85 m).

An allen anderen Straßen sind separate Radverkehrsanlagen nicht vorhanden. Dies muss unter gegenwärtigen Bedingungen insbesondere an der Äußeren Lauenstraße als defizitär beschrieben werden, westlich der Altstadt auch an der Schliebenstraße. Hinzu kommt, dass insbesondere in Jahreszeiten einer starken Nachfrage im Städtetourismus und im Radverkehr auch die Friedensbrücke nicht als optimal zu bezeichnen ist. Hier sind immer wieder Konflikte zwischen flanierenden Touristen (insbesondere auf der der Altstadt zugewandten Nordseite) und dem Radverkehr zu beobachten. Der Radweg ist an dieser Stelle mit Z 241 beschildert, so dass es eine Nutzungspflicht für den Radverkehr gibt. Andererseits sind Geh- und Radweg im gleichen Material ausgebildet und nur durch eine weiße Markierung voneinander getrennt.

An allen weiteren Straßen sind die Belastungen im Kfz-Verkehr so gering, dass separate Verkehrsanlagen für den Radverkehr im Regelfall nicht erforderlich sind. Zudem sollen in geschwindigkeitsbeschränkten Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen gemäß StVO und ERA ohnehin keine Radverkehrsanlagen eingeordnet werden. Eine Ausnahme können dabei Radverkehrsanlagen in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs bilden, die ggf. für die Sicherheit vorteilhaft sein können. Die Sinnfälligkeit bzw. Notwendigkeit ist hierbei jedoch grundsätzlich im Einzelfall zu prüfen.

2.4.2 Touristische Radwanderwege

Die Altstadt wird von zwei touristischen Radwegen tangiert. Der **Spreeradweg** verläuft im Spreetal über Dresdener Straße/ Fischergasse/ Unterm Schloss/ Seidauer Straße. Er berührt somit nicht das Straßennetz. Die **Sächsische Städtetour** kommt von der Muskauer Straße und wird ab der Straße am Ziegelwall über die Straße Am Stadtwall geführt. Im Weiteren führt auch die Städtetour zur Seidauer Straße. Die beschriebenen Straßenzüge sind grundsätzlich für den Radverkehr geeignet und bedürfen keiner weiteren besonderen Vorkehrungen. Die Vor-Ort-Aufnahme von ggf. vorhandenen Defiziten im Detail war nicht Gegenstand der Aufgabenstellung und ist nicht Gegenstand des Strategischen Entwicklungskonzeptes für die Innenstadt.

2.5 Fußgängerverkehr und Barrierefreiheit

Der Fußgängerverkehr stellt die wichtigste Säule des Umweltverbundes in Bautzen dar. Wie bereits beschrieben wird im Innenstadtbereich der absolut größte Teil der Wege zu Fuß zurückgelegt. Die Bedingungen für den Fußgängerverkehr in der Innenstadt sind durchaus als sehr günstig zu bezeichnen. An allen die Innenstadt umgebenden Straßen des Hauptnetzes sind mit LSA gesicherte Querungsstellen oder Querungshilfen in Form von Mittelinseln vorhanden (siehe hierzu ebenfalls Abbildung 3.1). An diesen bündelt sich der Fußgängerverkehr und erreicht immense Größenordnungen.

Durch die Verwaltung und ergänzend durch IVAS wurden im September/ Oktober 2012 Zählungen des den Lauengraben/ Kornmarkt querende Fußgänger- und Radverkehrs vorgenommen. Die Ergebnisse sind in **Abbildung 3.2** dargestellt. Deutlich wird die enorme Bedeutung des Fußgängerverkehrs (und des Radverkehrs) an der Schnittstelle der südlichen Innenstadt zur Altstadt. Herauszuheben ist hier insbesondere die Querung Seminarstraße, die in der Spitzenstunde von mehr als 1.000 Fußgängern und Radfahrern frequentiert wird. Dies bedeutet, dass in der Spitzenstunde des Fußgänger- und Radverkehrs (um die Mittagszeit) deutlich mehr Fußgänger und Radfahrer Lauengraben und Kornmarkt queren, als Kraftfahrzeuge diesen Straßenzug passieren. Auch der Fußgängertunnel an der Karl-Marx-Straße und die Querungshilfe in Verlängerung der Rosenstraße werden durch beachtliche Fußgängerströme genutzt.

Bei den Anlagen für den Fußgängerverkehr sind aber durchaus auch einige Defizite vorhanden, die sich mit einer zunehmenden Intensität der Innenstadtentwicklung weiter verschärfen werden. Insbesondere sind zu benennen:

- Fehlende durchgehende Anlagen für den Fußgängerlängsverkehr zwischen Einmündung Schulstraße in den Lauengraben und Seminarstraße vor dem Kornmarktcenter
- ein früher sehr nützlicher, heute aber nicht mehr zeitgemäßer Fußgängertunnel zwischen Karl-Marx-Straße und der Ostseite des Kornmarktcenters, jedoch fehlt eine adäquate ebenerdige Fußgängerfurt
- ungünstige Querungsmöglichkeiten über den Wendischen Graben im Zuge der Laufrichtung Steinstraße/ Kornmarkt
- zu wenig Querungsmöglichkeiten zwischen der „Vogelkreuzung“ (bei welcher auf der Westseite keine Fußgängerfurt vorhanden ist) und dem Knotenpunkt mit der Schliebenstraße (auch touristischer Querungsbedarf)
- hohe Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen (KP Lauengraben/ Äußere Lauenstraße und FG-LSA an der Seminarstraße) durch die hohen Umlaufzeiten von 120 s und nur geringen Freigabezeiten für den Fußgängerverkehr
- schlechte Querbarkeiten der Äußeren Lauenstraße zwischen Knotenpunkt Lauengraben und Parkhaus Centrum

- Sicherheitssituation für den Fußgängerverkehr auf Grund der starken Ströme und Konflikte mit dem Kfz-Verkehr

Mit den Bauvorhaben am Kornmarkt und den weiteren Entwicklungsoptionen werden sich die Fußgängerströme nochmals erhöhen, so dass hier dringender Handlungsbedarf entsteht.

Die **Barrierefreiheit** aller Anlagen des Fußgängerverkehrs konnte im Rahmen der Analysen auf Grund der Kleinteiligkeit nicht geprüft werden. Die vorhandenen Querungshilfen sind regelgerecht ausgebildet und die (im Rahmen der Vor-Ort-Aufnahmen mit erfassten) Gehwege weitgehend in einem guten Zustand. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklungen ist jedoch noch einmal explizit auf die Bedeutung der Barrierefreiheit als Zielstellung hinzuweisen.

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Innenstadt ist durch die Buslinien des Stadtverkehrs weitgehend gut erschlossen. Die Haltestellen und ihre Einzugsbereich sind in **Abbildung 4** dargestellt. Erschließungsdefizite sind auf Grund der topografischen und baulichen Besonderheiten insbesondere im nordwestlichen Teil der Altstadt vorhanden. Eine Linienführung durch die Altstadt ist mit Standardbussen nicht möglich. Die farblich hinterlegte Erschließung von der Haltestelle Gerberstraße ist auf Grund der Höhenunterschiede und Wegebeziehungen in der Realität nicht nutzbar.

Die Haltestelle Vor dem Schülertor ist demnach die von der Distanz her nächste Haltestelle zum westlichen Altstadtrand, wo als wichtiges Ziel insbesondere die Ortenburg mit Sorbischem Museum, Theater und Oberverwaltungsgericht hervorzuheben ist. Jedoch wird diese Haltestelle nur von einer Linie mit sehr großer Taktfolge (etwa alle zwei Stunden) bedient. Somit dürften Lauengraben und Kornmarkt/ Reichturm die für die Erreichung der Altstadt wichtigsten Haltestellen sein. Diese werden jeweils von mehreren Buslinien angefahren, so dass sich eine sehr dichte Taktfolge ergibt, die auch zukünftig erhalten werden soll. Bis zur Ortenburg betragen die Luftlinienentfernungen von diesen Haltestellen aus jedoch mehr als 600 m, so dass für die nordwestlichen Altstadtteile tatsächlich klare Erschließungsdefizite konstatiert werden müssen.

Auf Grund der dichten Taktfolge sind die Haltestellen auf der Ostseite des Kornmarktes sowie der Nordseite des Lauengrabens weiterhin als Doppelhaltestellen einzuordnen. Dies konnte in den erarbeiteten Gestaltungsvorschlägen berücksichtigt werden. Mindestens zwei Standardbusse können jeweils zeitgleich in den gegenüber dem Bestand leicht veränderten Haltestellen anhalten. Auch an der Südseite des Lauengrabens wurden zwei Halteplätze eingeordnet.

Über die Linienführungen der bestehenden Buslinien wird die Altstadt relativ gut an die umliegenden Stadtteile sowie an den Bahnhof (über den ZOB) angebunden.

2.7 Ruhender Verkehr

2.7.1 Vorbemerkungen

Der Erfolg der Bautzener Innenstadt als Einzelhandelszentrum von regionaler Bedeutung ist maßgeblich von der Erreichbarkeit mittels der verschiedenen Verkehrsmittel abhängig. Während innerstädtisch der Fußgänger- und Radverkehr eine besonders wichtige Rolle innehaben, sind es im Sinne der Erreichbarkeit aus der Region der ÖPNV und insbesondere der Pkw-Verkehr. Die Erreichbarkeit mittels Pkw wird dabei neben dem Verkehrsablauf im Straßennetz maßgeblich durch die Verfügbarkeit einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen geprägt.

Jedoch sind es nicht nur die Kunden und Besucher der Innenstadt, die einen entsprechenden Stellplatzbedarf aufweisen. Hinzu kommen vor allem die Nutzergruppen Bewohner und Beschäftigte. Darüber hinaus müssen auch Dienstleister und Lieferanten ausreichend Möglichkeiten für das Abstellen von Fahrzeugen vorfinden. Die verschiedenen Nutzergruppen stehen dabei teilweise in erheblicher Konkurrenz zueinander, weshalb es der Parkraumbewirtschaftung als steuerndem Element bedarf. Deshalb wurde diese auch schon frühzeitig in Bautzen eingeführt.

Aufgabe im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Innenstadt Bautzen soll es nicht sein, dass derzeitige System der Parkraumbewirtschaftung nachzujustieren. An dieser Stelle sollen vor allem Aussagen zu grundsätzlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Innenstadtentwicklung betrachtet werden.

2.7.2 Stellplatzangebot im Bestand und Bewertung

Eine vollständige und aktuelle Erfassung des Stellplatzangebotes für den gesamten Innenstadtbereich einschließlich Bewirtschaftungsform liegt nicht vor. Die letzte Erhebung erfolgte im Jahr 2005. Für die Besucher und Gäste der Innenstadt sind vor allem die größeren Parkierungsschwerpunkte maßgeblich. Hier sind insbesondere folgende Parkierungsschwerpunkte zu benennen:

- Parkhaus Kornmarkt-Center (330 Stellplätze)
- Tiefgarage Kornmarkt/ Sparkasse (86 Stellplätze)
- Tiefgarage Kornmarkt-Passagen (150 Stellplätze)
- Parkhaus Centrum (283 Stellplätze)
- Parkplatz Schützenplatz (ca. 134 Stellplätze)
- Parkplatz Am Stadtwall (102 Stellplätze)
- Parkplatz Töpferstraße (ca. 142 Stellplätze)
- Parkplatz Holzmarkt (ca. 36 Stellplätze)
- Parkplatz Fleischmarkt (ca. 30 Stellplätze)

Hinzu kommt der touristische Parkplatz an der Schliebenstraße mit etwa 140 Stellplätzen, der noch eine gewisse Relevanz für die Besucher der Altstadt besitzt. Perspektivisch kommen in der Tiefgarage zum Wohn- und Geschäftshaus Kornmarkt 123 Stellplätze hinzu, die jedoch weitgehend vormals ebenerdige Stellflächen auf der ehemaligen Brache ersetzen. Die räumliche Verteilung der Parkierungsschwerpunkte ist in **Abbildung 5** dargestellt.

Von einzelnen Nachfragespitzen abgesehen wird aus den eigenen Aufnahmen vor Ort abgeschätzt, dass die Stellplatzanzahl insbesondere für Gäste und Besucher der Innenstadt dem Grunde nach ausreichend ist. Auch die Verteilung der Parkierungsschwerpunkte um die Altstadt und in Bezug auf die wichtigsten Einkaufsschwerpunkte ist grundsätzlich als günstig zu bezeichnen. Die größte Entfernung zu öffentlichen Stellplätzen weist wiederum der Bereich um die Ortenburg auf. Jedoch stehen hier mit dem Fleischmarkt in ca. 300 m Entfernung und dem Schützenplatz in ca. 500 m Entfernung durchaus noch akzeptable Parkplätze zur Verfügung.

Im westlichen Teil der Altstadt stehen bis auf zwei zeitlich beschränkte Stellplätze auf der Schloßstraße keine öffentlichen Stellplätze zur Verfügung. Die vorhandenen Stellplätze im Straßenraum sind als Bewohnerparkplätze ausgewiesen. Diese Einschränkung der Nutzbarkeit auf eine maßgebliche Nutzergruppe ist vor dem Hintergrund der hohen Stellplatznachfrage durch die Bewohner und dem Grundsatz der Verkehrsvermeidung in der Altstadt als maßgeblichem Faktor für die touristische Erlebbarkeit sowie die Gewährleistung einer hohen Aufenthalts- und Wohnqualität zwingend erforderlich.

Das Stellplatzangebot für die zentralen Bereiche des Einzelhandels wird sich mit Umsetzung des Bauvorhabens Kornmarkt nochmals erhöhen. So sind in der Tiefgarage des Bauvorhabens Kornmarkt etwa 120 Stellplätze vorgesehen, jedoch sind 70 ebenerdige entfallen.

Über die Stellplatzsituation im südlichen und östlichen Innenstadtbereich kann an dieser Stelle wenig ausgeführt werden. Hier stehen für das Parken fast nur die Stellplätze im Straßenraum sowie einige in den Blockinnenbereichen zur Verfügung. Nachfrageschwerpunkte, die einer konzeptionellen Betrachtung bedürfen, sind nicht vorhanden. Eine Ausnahme dabei stellt das Theater dar, dessen Stellplatzbedarf bei Veranstaltungen jedoch durch das Parkhaus Centrum und die Stellplätze an den Schilleranlagen abgedeckt wird.

2.7.3 Parkleitsystem

Seit dem Jahr 2000 besteht in Bautzen ein dynamisches Parkleitsystem für die Innenstadt, welches folgende Parkierungsschwerpunkte verwaltet:

- Parkhaus Kornmarkt-Center (330 Stellplätze)
- Tiefgarage Kornmarkt/ Sparkasse (86 Stellplätze)
- Parkhaus Centrum (280 Stellplätze)
- Parkplatz Schützenplatz (ca. 80 Stellplätze)

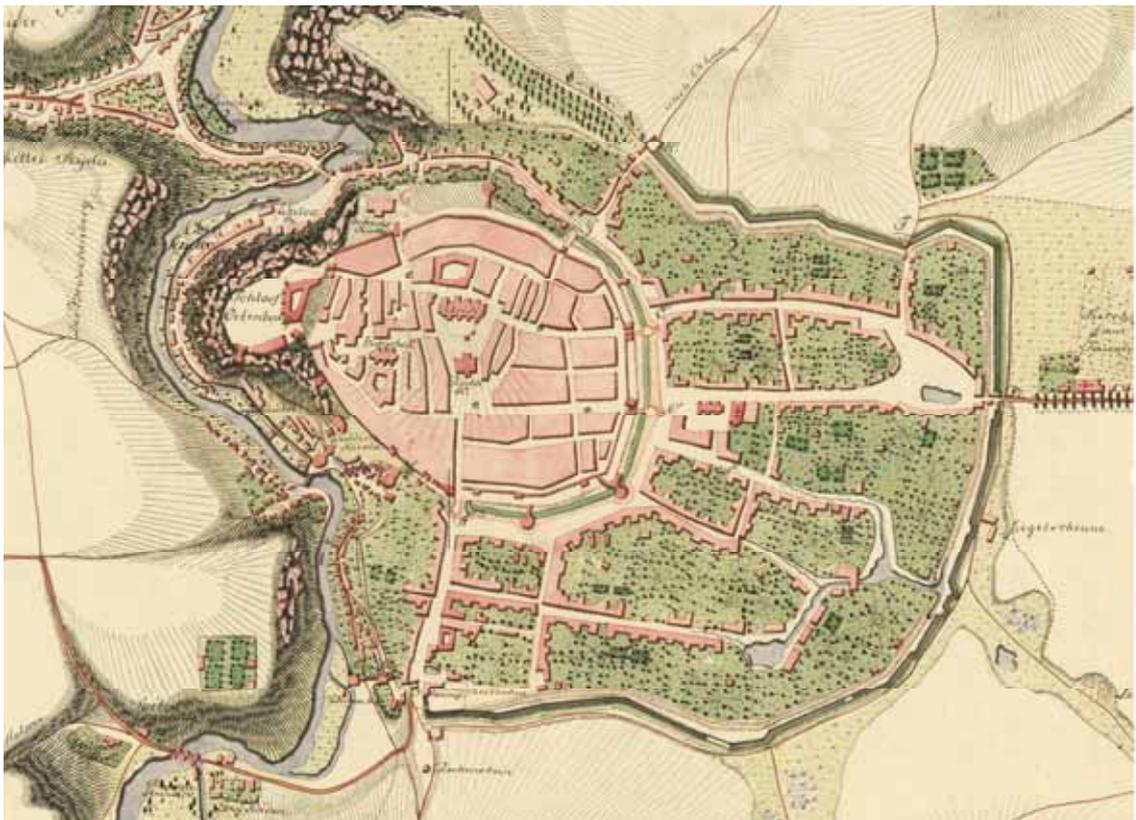
Das Parkleitsystem macht einen zeitgemäßen Eindruck und wird den Anforderungen aus der Funktion eines regionalen Einkaufsschwerpunktes gerecht. Im Rahmen der konzeptionellen Überlegungen ist zu prüfen, welche weiteren Parkierungsschwerpunkte ggf. in das Parkleitsystem einzubeziehen sind.

3. Defizite in Städtebau und Freiraum

3.1 Städtebauliche Entwicklung des Untersuchungsgebietes

Der zentrale Hauptteil des Untersuchungsgebietes verläuft entlang der südlichen Grenze der Altstadt über den Straßenzug Lauengraben-Kornmarkt und nimmt aufgrund seiner stadträumlichen Lage und Funktion eine Sonderstellung in der Betrachtung und im planerischen Umgang ein.

Dieser Stadtraum hat innerhalb der letzten Jahrhunderte eine mehrfache Änderung seiner Funktionen und einen damit verbunden stetigen Gestaltwandel erlebt. Wirkte der Lauengraben als Teil der mittelalterlichen Befestigungsanlage ehemals als starke räumliche Zäsur und als markanter äußerer Ring, so wandelte sich diese Funktion mit dem Schleifen der Festungsanlagen zu Beginn des 19. Jh stark. Es entstand ein bandartiger, breiter öffentlicher Raum, der mit eher repräsentativen und öffentlichen Funktionen, wie Stadttheater und Lutherschule, eingebettet in breite öffentliche Grünanlagen mit Schmuckrabatten besetzt wurde.



Grafik 3: Stadtgrundriss 1778: Innere Stadtmauer mit vorgelagerter Grabenfläche



Grafik 4: Stadtstruktur 1905
Ehemalige Befestigungsanlage = Grünanlage/ Marktplatz mit südlichem Baumsaum
(Standort Lutherschule + Stadttheater)



Grafik 5: 1905 Lauengraben Westseite, Blick auf Lutherschule und Theater



Grafik 6: 1928 Lauengraben Ostseite, Blick Theater

Der Straßenzug trug dabei eher den Charakter einer Promenade mit breiten Gehwegen und war einseitig mit einer alleearartigen Baumreihe gesäumt, die bis zum Kornmarkt führte. Teile dieser Reihe sind heute noch rudimentär auf dem Kornmarkt erhalten. Mit dem zunehmenden Ausbau der Verkehrsanlagen mit allen Begleiterscheinungen wie Absperrgitter, Beschilderungen, Pollern und Lichtsignalanlagen und der optischen farbigen Separierung des Straßenraumes in Radwege und Farbbahnen sowie der Zunahme der Verkehrsmengen entwickelte sich der promenadenartige Charakter allmählich immer stärker hin zu einem Standardstraßenausbau mit einer stark trennenden Raumwirkung.

Mit dem Abriss des Theaters 1969 entstand eine große Freifläche. Dieses Potential wurde jedoch nicht zu einer - dem Ort angemessenen - Gestaltung genutzt, sondern schlug sich langjährig als schlichte funktionale Parkplatznutzung nieder.



Grafik 7: Ansicht Lauengraben (1996)

	<p>14. Jh bis 1795</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bestand Stadtmauer & Graben
	<p>1796-1968</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau Bautzener Theater - Neubau Lutherschule
	<p>1968 - 2001</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Abriss Gebäude - Grünanlage - Parkplatznutzung
	<p>2001-2014</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau Kornmarkt-center - Ausbau S11 - Neugestaltung Fußgängerzone Reichenstraße
	<p>Ab 2014</p>	<ul style="list-style-type: none"> - optionale Quartiersentwicklung - Umgestaltung S11

Grafik 8: Wandel des öffentlichen Raumes Lauengrabens

Durch Abriss der Lutherschule und des Hochhauses entstanden im Umfeld des Lauengrabens weitere großflächige Brachen. Diese wurden im westlichen Bereich ab 2000 mit dem Neubau des Kornmarktcenters besetzt.

Gegenwärtig zeigt sich der Lauengraben als städtebaulich sehr kompakter Raum, dessen Ost- und Westseiten jedoch noch nicht geschlossen sind. Die städtebauliche Entwicklung dieses Areals wird fortgeführt, mit Errichtung des Gebäudes am Kornmarkt wird das Raumgefüge des Lauengrabens einen neuen, markanten Abschluss erhalten. Die westliche Auftaktsituation an der Vogelkreuzung ist seit dem Abbruch des Wendischen Hauses räumlich nicht mehr gefasst und bedarf einer baulichen Neuordnung. Dies kann dabei sowohl mit Erhalt des Gebäudebestandes und einer Wiedererrichtung des Eckgebäudes als auch mit einer umfassenderen Neubebauung dieses Quartiers geschehen.

Die Grafik zum Wandel des öffentlichen Raumes Lauengrabens verdeutlicht, dass der beschriebene hochbauliche Wandel stets auch enorme Auswirkungen auf den öffentlichen Raum und dessen Verflechtung in das Umfeld hatte bzw. hat. Die derzeitige bereits bestehende und künftig geplante bauliche Verdichtung schafft außerordentlich urbane Stadträume, in denen der Anteil an Verkehrsfläche gegenwärtig noch maximal ist. Der Anteil an Grünflächen, an Baumbestand und öffentlichem Freiraum ist hingegen über die Jahrhunderte stetig und rasant geschrumpft und ist im Bereich des Lauengrabens – im Kontrast zum Kornmarkt - nicht mehr existent.

Die Bauvorhaben und Entwicklungsoptionen werden künftig eine noch stärkere Frequentierung durch Fußgänger und eine wesentlich stärkere kleinräumige Vernetzung der drei ‚Ankerstandorte‘ – Kornmarktcenter, Neubau Kornmarkt und Entwicklungsfläche am Lauengraben – bewirken. Um eine vollständige Implosion des öffentlichen Raumes in das Innere neuer Baukörper zu vermeiden, ist es elementares Grundanliegen und besonders wichtig die verbleibenden Qualitäten und Potentiale im öffentlichen Straßenraum zu erkennen und auszuloten. Wesentliches Augenmerk sollte dabei auf einer größtmöglichen baulichen Öffnung und Transparenz potenzieller Gebäudekomplexe liegen um negative Abriegelungseffekte für Fußgängerströme auch außerhalb der Öffnungszeiten zu vermeiden.

Wesentliches Planungsparameter, das die gewünschte Verflechtung von Bebauung und öffentlichem Raumes grundsätzlich vorbestimmt, ist die optimale Einordnung und Strukturierung neuer EG-Zonen. Je intensiver und je kleinteiliger sich die EG-Zonen zum Straßenraum öffnen lassen, umso besser kann eine individuelle Adressbildung gelingen. Voraussetzung für eine langfristig optimale Nutzung ist zudem eine möglichst höhengleiche Einordnung der EG-Niveaus um barrierefreie Zugänge zu schaffen und aufwendige Rampenlösung zu Lasten des öffentlichen Raumes zu vermeiden.

Aufgrund der Höhensituation des EG-Niveaus des Kornmarktcenters ist eine stärkere Öffnung in Richtung Lauengraben nicht praktikabel. Breitere Gehweganlagen können hier keine positiven Effekte generieren, da die Bespielung durch die bestehende EG-Zone nicht hergestellt werden kann. Jedoch ist die durchgehende Begehrbarkeit in Längsrichtung wenigstens durch ein „Mindestangebot“ zu sichern. Flächenzugewinne aus einer Verkleinerung des Straßenraumes sollten hier also vorrangig der südlichen Raumkante zugeordnet werden. Eine Verbreiterung des südlichen Gehweges ist besonders im Hinblick auf die zu erwartenden Fußgängerströme auf dieser Straßenseite ratsam.

Ziel muss es sein, den Wandel des Straßenzuges Lauengraben-Kornmarkt von der gegenwärtigen Funktion als **Transitraum** hin zur Urbanität eines eigenen **qualitätvollen Stadtraumes** zu gestalten. Die Urbanität, welche die Ankerstandorte auch überregional verheißen, sollten sich im Bereich des Lauengrabens in einer gemeinsamen neuen ‚Adresse‘ bündeln.

In der übergeordneten Betrachtung mit der prognostizierten Verkehrsentwicklung ist festzustellen, dass es ein großes Potential in der Minimierung der Dominanz der Verkehrsflächen gibt, die Flächenpotentiale im öffentlichen Raum sind hingegen begrenzt.



Grafik 9: 2012 Stadtstruktur mit Kornmarktcenter und Neubau Kornmarkt

Die Gestaltungsspielräume innerhalb des Straßenzuges Lauengraben-Kornmarkt umfassen hauptsächlich Flächenzugewinne in den Seitenräumen (den Gehwegen), das Bewahren und die Qualifizierung von bestehenden Platzräumen und das Formulieren höchster Gestaltqualität der Oberflächen und der Ausstattung.



Grafik 10: ca. 2015 Stadtstruktur mit Neubebauung an der Vogelkreuzung

Aufgrund der bereits erfolgten Verdichtung des städtebaulichen Raumes ist es nicht mehr möglich ein übergreifendes Element, wie z.B. Baumreihen, -alleen oder Grünstreifen zu setzen, welches die ehemalige Wallanlage nachzeichnet.

Der neu entstehende Stadtraum trägt aufgrund der ausgesprochen dominanten hochbaulichen Raumkanten einen eindeutigen zeitgenössischen, eher harten, urbanen Charakter. Diese Urbanität wird letztendlich auch zu einem Alleinstellungsmerkmal in der Stadt Bautzen führen und stellt ebenso ein wesentliches Unterscheidungskriterium zur Fußgängerzone Reichenstraße in der historischen Altstadt dar. Der Straßenraum selbst verbleibt damit als einzige ‚Erinnerung‘ an den Verlauf der Wallanlage und trägt mit seiner baulichen Qualität und Dimensionierung ganz entscheidend zu einer verbindenden oder trennenden Wirkung bei.

3.2 Qualität des öffentlichen Raumes

Bautzen bewegt sich beim Ausbau der Straßenräumen und Fußgängerzonen auf einem sehr hohen gestalterischen Niveau. Gestaltungsprinzipien wie proportionierte Gehwege mit Differenzierungen in Seitenstreifen und Laufbahnen, der Einsatz sehr breiter Granitborde sowie aufgepflasterter Kreuzungs- und Querungsbereiche werden konsequent angewandt. Begleitet wird dies mit der vorrangigen Verwendung von Natursteinmaterialien als Platten- und Pflasterbeläge. Dadurch entsteht ein sehr harmonisches und ruhiges Erscheinungsbild des Straßenraumes, welches das in weiten Teilen denkmalgeschützte Stadtbild Bautzens positiv unterstützt.

Dieses hohe Niveau, welches in der Innenstadt und den anschließenden Stadtgebieten innerhalb des Grünrings praktiziert wird, formuliert damit gleichzeitig auch einen Mindeststandard, der für die Gestaltung des Untersuchungsraumes gelten sollte. Im Kontext einer überregionalen Betrachtung stellen allein die Anwendung dieser Gestaltungsregeln und der konsequente Materialkanon einheimischer Mineralien eine Besonderheit dar und zeugt von einem Bewusstsein für den sensiblen Umgang mit den Oberflächen der Stadt und bezeugt ebenso regional noch übliche Handwerkstechniken!

Der gleiche Gestaltungsanspruch ist für die Ausstattungselemente wie Bänke, Papierkörbe und Leuchten zu formulieren. Empfehlenswert ist hier nicht eine additive Aneinanderreihung von Ausstattungselementen, sondern das bewusste Setzen einer Produktfamilie, welche konsequent im Bereich der ehemaligen Wallanlage Verwendung findet. Um den Ansprüchen an Grün und Aufenthalt zu entsprechen, aber gleichzeitig eine Konkurrenz zur Fußgängerzone Reichenstraße zu vermeiden, wird die Entwicklung einer ‚Lauenbank‘ - einer Kombination aus Sitzelement und Pflanzkübel in zeitgenössischen Formensprache angeregt.

4. Ableitung von Zielen für Freiraum und Verkehr

Ausgehend von den beschriebenen Defiziten lassen sich folgende Ziele für den öffentlichen Raum und das Verkehrssystem der Innenstadt ableiten:

- Die Entlastungen in Folge der Realisierung der Ortsumgehung der B 6/ B 96 Westtangente Bautzen sind ausreichend groß, um im Kernbereich von Bautzen umfangreiche Verbesserungen der Qualität der Straßen- und Freiräume herbeizuführen. Dabei ist es gleichzeitig erforderlich, bestehende Verkehrsqualitäten zu sichern und insbesondere für die nichtmotorisierten Verkehrsarten weiter zu erhöhen.
- Der städtebauliche Raum Lauengraben/ Kornmarkt ist durch Umgestaltung des Straßenzuges selbst und die Entwicklung der Teilplätze an der Seminarstraße und im Eckbereich Rosenstraße/ Steinstraße deutlich aufzuwerten. Diese Plätze tragen maßgeblich dazu

bei, das vitale Leben und die Urbanität der Altstadt über Lauengraben und Kornmarkt hinweg in die südlichen Innenstadtteile hineinzutragen.

- Die Verbesserung der Querungsbedingungen und die Erhöhung der Verträglichkeit (Sicherheit, verkehrliche Emissionen) sind durch eine Absenkung der Geschwindigkeit und baulich gestalterische Maßnahmen herbeizuführen. Außerdem sind die Wartezeiten für den Fußgängerverkehr und möglichst auch für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen zu reduzieren.
- Auch die sich in der Äußeren Lauenstraße und am Straßenzug Friedensbrücke/ Clara-Zetkin-Straße/ Schliebenstraße ergebenden Umgestaltungsspielräume sind konsequent zu nutzen. Dabei ist der Radverkehr möglichst besser als bislang zu berücksichtigen.
- Die teilweise neuen bzw. optionalen Parkierungsschwerpunkte südlich von Lauengraben und Kornmarkt sind so an das Straßennetz anzubinden, dass sie durch eine sehr gute Erreichbarkeit die derzeitige Fokussierung auf das Parkhaus Kornmarkt-Center abmildern. Durch die Stärkung des Fußgängerverkehrs ist zu verhindern, dass Fahrten zwischen den großen Parkierungsschwerpunkten erfolgen.
- Auch das Parkleitsystem ist mit der Zielstellung einer weiteren Verbesserung der Orientierung und einer Entlastung von Lauengraben und Kornmarkt weiterzuentwickeln.
- Wandel vor Transitraum zu einem qualifizierten Stadtraum
- Bewahrung und Qualifizierung von bestehenden Platzräumen unter der jeweiligen Beachtung der historischen und zeitgenössischen Aspekte
- Schaffung einer gemeinsamen „Adresse“ am Lauengraben durch eine stärkere gestalterische Zusammenführung von Straßen- und Seitenraum
- möglichst breite Gehwege entlang der Süd- und Ostseite des Lauengrabens-Kornmarkt
- Vermeidung von längsgerichteten Gehwegproportionierungen, stattdessen Betonung einer optisch stärker verbindenden Querausrichtung von Plattenbelägen und Ausstattungselementen
- Reduzierung der Bordhöhen zur Erleichterung der Querungsfunktion
- höchste Gestaltqualität der Oberflächen und der Ausstattung
- Die bestehende Konkurrenzsituation zur Reichenstraße ist prinzipiell zu beachten, eine Übermöblierung des Freiraums sollte keinesfalls erfolgen, stattdessen ist ein zeitgenössischer Ausstattungskanon zu entwickeln

5. Verträglichkeit von Hauptverkehrsstraßen

5.1 Grundsätzliche Anforderungen

Jahrzehntelang stand die verkehrliche Funktion von Hauptverkehrsstraßen für den Kfz-Verkehr im Vordergrund bei deren Ausbildung. Die Maximierung der Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten, eine Separierung aller Verkehrsarten und die Prioritätensetzung bei der Raumausnutzung und -gestaltung waren Planungsprämissen, die einen Großteil der Hauptverkehrsstraßen prägten. Die Folge war u.a. eine stark unzureichende Berücksichtigung der Belange der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer, denen nur die Restflächen nach Erfüllung der Ansprüche aus dem Kfz-Verkehr zur Verfügung gestellt wurden. Damit wurden die öffentlichen Räume in ihrer Multifunktionalität eingeschränkt und verödeten zusehends.

In den vergangenen Jahren haben sich jedoch die planerischen Grundsätze stark gewandelt. Bereits in den Empfehlungen für Hauptverkehrsstraßen von 1993 war ein Wandel der bis dahin geprägten üblichen Planungsgrundsätze erkennbar. Ausreichende Querschnittelemente für den Fußgänger- und Radverkehr sowie die Begrünung der Straßenräume waren hier maßgebliche Ansatzpunkte. Die Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, die 1996 erstmalig aufgelegt und 2011 fortgeschrieben wurden, gehen nochmals deutlich darüber hinaus. Hier werden die Funktionen des öffentlichen Raumes als Ort zur Identifikation der Bürger mit ihrem Gemeinwesen aufgefasst und neben den verkehrlichen Ansprüchen auch die stadt- und freiraumplanerischen Zielsetzungen wesentlich stärker in den Vordergrund gerückt. Dabei geht es um Mittel und Methoden die dazu geeignet sind, funktional und gestalterisch tragfähige Lösungen zu entwickeln, die von einem breiten Konsens gekennzeichnet sind.

Inhaltlich geht es dabei insbesondere um eine hohe gestalterische Qualität der öffentlichen Räume in Verbindung mit einer verbesserten Nutzbarkeit für den nichtmotorisierten Verkehr und einer deutlichen Erhöhung der Verträglichkeit der verschiedenen Verkehrsarten miteinander. Förderung der Nahmobilität, Aufenthaltsqualität, Gender-Aspekte und Barrierefreiheit sind dabei maßgebliche Stichworte.

Parallel zur Erneuerung der Empfehlungen der Forschungsgesellschaft gibt es in den vergangenen Jahren auch intensive praktische Initiativen in Form von konkreten Projekten, die sich diesem Thema widmen. In diesem Zusammenhang sind die Schlagworte „Shares space“ oder Begegnungszone zu benennen, die insbesondere durch entsprechende Gestaltungen und Beschilderungen versuchen, eine höhere Verträglichkeit der Verkehrsarten untereinander durch partielle oder sogar vollständige Aufhebung der Flächenseparierung und deutlich verminderte Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr herbeizuführen.

Grundsätzlich ist auch für den Straßenzug Kornmarkt/ Lauengraben in Bautzen klar, dass die derzeitig vorhandenen Trennwirkung nur durch Ansätze der Verkehrsentlastung, der besseren Gestaltung einschließlich veränderter Flächenaufteilungen und einer Geschwindigkeitsreduktion vermindert werden kann. Nur so ist es möglich, dass sich die neuen Herausforderungen zur besseren Verbindung der Stadtgebiete nördlich und südlich von Lauengraben und Kornmarkt im Zusammenhang mit der Entwicklung von Einzelhandel und Dienstleistung umsetzen lassen.

Nachfolgend werden ausgewählte Beispiele aus verschiedenen Städten dargestellt, in denen versucht wurde, unter teils vergleichbaren Ausgangssituationen ebenfalls deutliche städtebauliche Aufwertungen und Verträglichkeiten der Verkehrsteilnehmer untereinander zu erreichen.

5.2 Aktuelle Beispiele aus der Planungspraxis

5.2.1 Neue Straße Ulm

Die Neue Straße in Ulm war vormals eine hochbelastete vierspurige Hauptverkehrsstraße an der Peripherie der Innenstadt direkt in der Nähe des Münsters. Im Zusammenhang mit der Innenstadtentwicklung sollten vor allem die sehr starke verkehrliche Überformung des Straßenzuges zurück genommen werden als auch die fußläufigen Bedingungen zwischen den südlich angrenzenden Stadtteilen und dem Zentrum verbessert werden.



Fotos: städtebauliche Situation Neue Straße Ulm (ÖPNV-Achse und Hauptverkehrsstraße getrennt)

Dazu wurde der vorher vorhandene breite Straßenraum durch die Einordnung einer Bebauung in der Mitte völlig aufgehoben. ÖPNV (hier als Bus) und der allgemeine Straßenverkehr wurden jeweils separat nördlich bzw. südlich um die Bebauung herumgeführt. Dadurch entstanden zwei verengte neue Straßenräume, die die Neubebauung als Teil des Geschäftszentrums in sich einschließen. Die Busachse ist dabei integraler Teil des Zentrums. Die jetzt zweispurige Hauptverkehrsstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr tangiert das Geschäftszentrum, ist jedoch beidseitig angebaut.

Um die Barrierewirkung des vom allgemeinen Straßenverkehr genutzten Teils zu reduzieren wurden insbesondere Einzelmaßnahmen umgesetzt:

- Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 20 km/h mittel linienhafter Beschränkung (Z 274 mit 20 km/h)
- Besonderer Hinweis auf starkes Fußgängeraufkommen mittel separatem Verkehrsschild (Z 133 StVO)
- Verzicht auf separate Verkehrsanlagen für den Radverkehr trotz hoher Kfz-Verkehrsbelastung (geschätzt > 10.000 Kfz/ 24 Std.)
- Geringe Bordanschläge von 2 bis 3 cm (Ausbildung mit Stahlband)
- Einordnung einer Fußgänger-LSA an wichtiger Querungsstelle mit hohem Fußgängeraufkommen
- Einbau weiterer Querungshilfen ohne LSA
- Sich deutlich vom restlichen Straßennetz anhebende Materialität in Fahrbahn (Betonfahrbahn) und Seitenbereichen/ Mittelstreifen (Granitplatten)

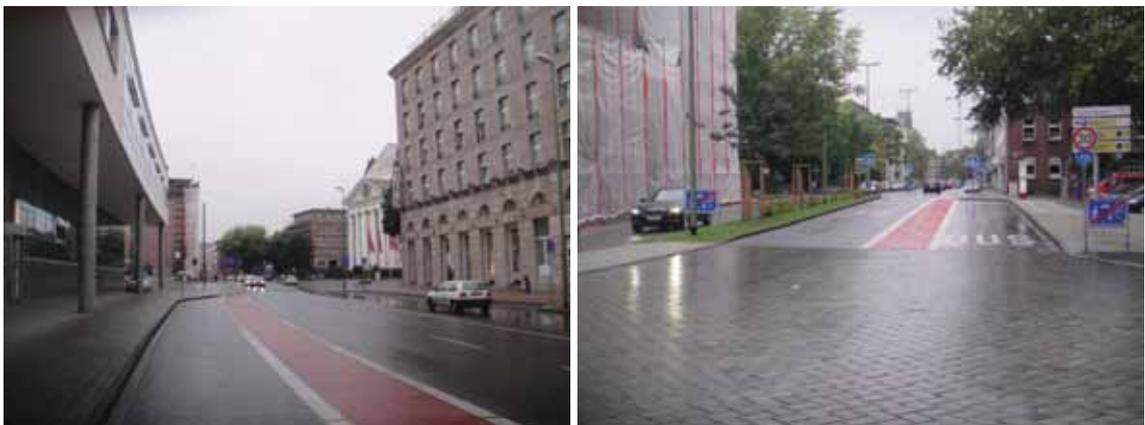
Durch die eigenen Vor-Ort-Aufnahmen kann eingeschätzt werden, dass die Ziele der Umgestaltung weitgehend erreicht werden. Beobachtet wurden tatsächliche sehr geringe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs als auch eine hohe Rücksichtnahme auf die querenden Fußgänger abseits der Fußgänger-LSA. Erkennbar war auch, dass die als Mittelstreifen bzw. -insel eingeordneten Querungshilfen die Durchlässigkeit des Straßenraumes für querende Fußgänger deutlich erhöhen, da nicht in beiden Fahrtrichtungen gleichzeitig frei sein muss.



Fotos: Gestaltung und Beschilderung Neue Straße Ulm

5.2.2 „Begegnungszone“ Opernplatz Duisburg

Ein derzeit in der Verkehrsplanung häufig zitiertes und diskutiertes Beispiel ist der Opernplatz in Duisburg. Hier quert die Landesstraße L 38 das Zentrum von Duisburg unmittelbar vor dem Theater. Zur sicheren Abwicklung des hohen Fußgängerverkehrsaufkommens und der nachhaltigen Erhöhung der städtebaulichen Qualität des Platzbereiches entschloss man sich zu einer verkehrsberuhigten Umgestaltung. Dabei sollte die Gleichrangigkeit des Kfz-Verkehrs mit dem querenden Fußgängerverkehr sichergestellt werden. Dafür wurde die nach wie vor dem Straßennetz zuzuordnende Landfermannstraße (L 38) gemeinsam mit den umliegenden Straßenräumen und Platzflächen umgestaltet und verkehrsorganisatorisch neu geregelt.



Fotos: Situation in der Zufahrt zum Opernplatz von Westen und Osten (Opernplatz Duisburg)

Die Situation in den Zufahrten ist in den Fotos abgebildet. Aus beiden Richtungen wird die Gestaltung und Beschilderung stufenweise geändert. Nach einer mit 50 km/h befahrbaren innerörtlichen Hauptverkehrsstraße mit ÖPNV (Busverkehr) wird die Geschwindigkeit vor dem Opernplatz zunächst auf 30 km/h reduziert, bevor dann unmittelbar am Opernplatz selbst durch das Zeichen 325 StVO („Mischverkehrsfläche“) nur noch Schrittgeschwindigkeit zugelassen ist als auch die Vorfahrtregelung „rechts vor links“ generell gilt. Im betrachteten Abschnitt münden mehrere Zufahrten/ Erschließungsstraßen ein.



Fotos: verflechtender Verkehr in der Mischverkehrsfläche

Hinsichtlich der Gestaltung und Verkehrsorganisation sind weitere Aspekte herauszuheben:

- Trotz der Beschilderung mittels Z 325 gilt gestalterisch eine klare Aufteilung in Fahrbahn und Seitenbereiche durch die Einordnung von Borden.
- Im örtlichen Sprachgebrauch wird der Opernplatz als „Begegnungszone“ bezeichnet. Dieser Begriff existiert in der deutschen StVO nicht. Dass die gewählte Beschilderungsart nicht konform ist mit der Gestaltung und auch nicht mit der StVO zeigt sich auch in den langjährigen Rechtsstreitigkeiten um die Anordnung der Verkehrszeichen.
- Die in der Oberfläche angedeutete Fahrbahn ist breit genug, dass Fußgänger in der Mitte ohne Behinderung des Kfz-Verkehrs Aufstellung nehmen können. Dies dient wie bereits im Beispiel Ulm beschrieben offenbar zum besseren Durchsetzen des Kfz-Verkehrs.
- Augenscheinlich funktioniert das Prinzip insgesamt recht gut. In den Vor-Ort-Aufnahmen wurde ein erstaunlich geringes Geschwindigkeitsniveau (trotz wenig Kfz-Verkehr und tagszeitlich- und witterungsbedingt auch wenig Fußgängerverkehr) festgestellt. Für Fußgänger und Radfahrer wurde im Regelfall zuvorkommend angehalten bzw. ohne Anhalten eine größere Lücke im Fahrzeugstrom erzeugt.
- Eine 2012 durchgeführte Evaluierung³ zeigt denn auch überwiegend positive Aspekte. Die insgesamt viel stärkere Nutzung des jetzt erlebbaren Platzes durch Fußgänger und Radfahrer sowie der Rückgang der Verkehrsbelastungen sind besonders hervorzuheben.



Grafik 11: Ermittlung der Fußgängerströme am Opernplatz Duisburg (Quelle siehe ¹)

³ Ein Platz für Alle!? Erste Erfahrungen mit den barrierefrei umgebauten Plätzen in Duisburg im Auftrag der Stadtverwaltung Duisburg
SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung, Dortmund, 2012

Hinzuweisen ist noch darauf, dass die verkehrlichen Randbedingungen denen in Bautzen ähneln. So wurde 2011 eine Verkehrsbelastung von knapp unter 14.000 Kfz/24 Std. ermittelt, was fast genau mit dem Wert auf dem Lauengraben in Bautzen nach Freigabe der Ortsumgehung übereinstimmt.

5.2.3 Bahnhofstraße Aalen

Die Bahnhofstraße in Aalen war bis vor wenigen Jahren noch als Bundesstraße klassifiziert und wurde mit dem Neubau der B 19/ B 29 Ortsumgehung Aalen herabgestuft. Derzeit kann sie als eine Hauptsammelstraße im Innenstadtbereich eingestuft werden, wobei sie als Tempo-30-Zone beschildert und im Sinne einer „Begegnungszone“ gestaltet wurde. Der DTV betrug Anfang der neunziger Jahre noch über 25 000 Kfz/ 24 Std. mit hohem Schwerverkehrsanteil. Heute dürfte er unter 10 000 Kfz/ liegen. Schwerverkehr ist offensichtlich nur noch in sehr geringem Umfang vorhanden, jedoch städtischer und regionaler Linienbusverkehr zum ZOB Bahnhofsvorplatz.



Fotos: Blick in die Bahnhofstraße, vorn ein noch nicht umgestalteter Teil

Hervorzuheben sind vor allem folgende Gestaltungsdetails:

- Verschmälerung der Fahrbahn und Anlage breiter Seitenräume
- Barrierefreiheit mit Verzicht auf Straßenborde
- Verzicht auf separate Radverkehrselemente (in Tempo-30-Zone generell verzichtbar)
- Abgrenzung der Fahrbahn durch Material, Bäume und sonstige Einbauten
- Hervorhebung besonderer Konfliktflächen durch Ausführung in Plattenbelägen
- Keine rechts-vor-links-Regelung sondern Vorfahrtregelung mittels Z §01 StVO (auch oder wegen der Bevorrechtigung des ÖPNV)
- Einordnung einer Fußgänger-LSA im Rot-Dunkel-Prinzip (nur wer sich ohne LSA nicht traut die Straße zu queren fordert diese an). Diese Lösung erscheint zurückhaltend, da Verzicht auf zu viel Ausrüstung und ist in dieser Bauart auch richtlinienkonform. Zudem dient sie der Bevorrechtigung des aus der untergeordneten Straße einbiegenden Busses.

Die eigenen Aufnahmen vor Ort zeigten ebenfalls eine hohe Verträglichkeit zwischen dem Kfz-Verkehr und dem nichtmotorisierten Verkehr. Obwohl bei der Gelb-Rot-Dunkel-Schaltung nicht erforderlich, wurde die Fußgänger-LSA dennoch häufig angefordert. Dies widerspiegelt die Erfahrungen mit Begegnungszonen aus anderen Städten, in denen beschrieben wird, dass sich selbstbewusste Fußgänger und Radfahrer stärker gegenüber dem Kfz-Verkehr durchsetzen, während sich die Situation für weniger selbstbewusste nur geringfügig verbessert.



Fotos: minimalistische Fußgänger-LSA in Tempo-30-Zone, Anforderung durch einbiegenden Bus

In den Fotos ist die beschriebene Fußgänger-LSA erkennbar, die offenbar auch durch den Bus angefordert wird. Die Konflikfläche des Knotenpunktes ist mit dem gleichen Material gestaltet, wie die dem Fußgänger vorbehaltenen Seitenbereiche.

5.2.4 Verkehrsversuch Bahnhofsplatz Konstanz

Die Stadt Konstanz am Bodensee möchte ihren bislang vom Kfz-Verkehr dominierten Bahnhofsvorplatz ebenfalls deutlich verträglicher gestalten und aufwerten und beabsichtigt daher, die Einrichtung einer „Begegnungszone“. Im Jahr 2012 wurde hierfür ein vorbereitender Versuch durchgeführt, bei dem die eventuelle zukünftige Geometrie vorab provisorisch hergestellt wurde und offenbar auch die geplante Beschilderung bereits (zwischenzeitlich) angeordnet wurde. Die Umgestaltung kann folgendermaßen beschrieben werden:

- Rücknahme des bislang dreistreifigen Querschnitts auf nur noch zwei Fahrspuren
- Deutliche Verbreiterung der Seitenbereiche, jedoch keine separaten Radverkehrsanlagen
- Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 20 km/h als Zone

Hinsichtlich der verkehrlichen Randbedingungen ist zu erwähnen, dass die beobachtete Verkehrsmenge relativ hoch ist. Zudem besteht ein Busverkehr in sehr dichter Taktfolge, da der Bahnhofsvorplatz eine wichtige verkehrliche Schnittstelle zwischen Stadtbus und der Bahn darstellt. Auf der dem Bahnhof gegenüberliegenden Seite der Bebauung besteht zudem ein hoher Lieferdruck.



Fotos: Verkehrsversuch Begegnungszone Konstanz

Über die Auswertung des Verkehrsversuchs ist derzeit noch nichts bekannt. Im Rahmen der eigenen Beobachtungen wurde aber eingeschätzt, dass es immer wieder kurzzeitig zu starken Behinderungen der Verkehrsteilnehmer untereinander kommt. Die hohe Verkehrsmenge im Kfz-Verkehr und der Umstand, dass querende Fußgänger in der Mitte keine Aufstellung nehmen können führen dazu, dass immer wieder stockender Verkehr entsteht und auch die Bedingungen für den Fußgängerverkehr keinesfalls als günstig zu bezeichnen sind. Dieser Eindruck aus einer Kurzzeitbeobachtung kann aber eine qualifizierte Aussage auf der Grundlage einer systematischen Evaluierung nicht ersetzen.

5.3 Fazit in Bezug auf Lauengraben und Kornmarkt

Die verschiedenen Beispiele zeigen, dass es unterschiedliche Begrifflichkeiten und Herangehensweisen gibt, um die Verträglichkeit der verschiedenen Verkehrsarten an Hauptverkehrsstraßen zu verbessern. Nicht jedes Beispiel zeigt dabei nur positive Wirkungen. Unbestritten scheinen jedoch folgende Kriterien für den Erfolg zu sein, welche zugleich als maßgebliche Gestaltungsgrundsätze in die Konzepterarbeitung einfließen:

- Städtebauliche Aufwertung, Aufenthaltsqualitäten als wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz der Einschränkungen für den Kfz-Verkehr und die Belebung durch den Fußgängerverkehr
- Reduktion der Geschwindigkeit auf Werte deutlich unter 50 km/h. Zielführend erscheinen Ansätze mit 30 km/h und ggf. weiterer Reduktion auf 20 km/h.
- (Weiche) Separation für den Kfz-Verkehr und den Fußgängerverkehr. Für den Radverkehr sind eigene bauliche Anlagen (bordgeführte Radwege) zu vermeiden. Schutzstreifen als besondere Form des Mischverkehrs erscheinen an Lauengraben und Kornmarkt als geeignetes Radverkehrsangebot.
- Freihaltung der Sichtfelder für alle Verkehrsarten (möglichst kein Längsparken im Straßenraum)
- Geringe bauliche Bordanschläge zur Verdeutlichung der hohen Bedeutung des Fußgängerverkehrs und zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- Weitestgehende Vermeidung von Signalisierung (mit Ausnahmen)
- Insbesondere bei höheren Verkehrsmengen keine zu schmalen Fahrbahnen oder Realisierung von Querungshilfen in Form von Inseln oder Mittelstreifen, um weitgehend gesicherte Aufstellmöglichkeiten zwischen den Richtungsverkehren zu schaffen

Nachfolgend wird das Planungskonzept für den Lauengraben und Kornmarkt unter Berücksichtigung dieser Ansatzpunkte entwickelt.

6. Konzept „stadtverträglicher“ Lauengraben/ Kornmarkt

6.1 Vorbemerkungen

Das nachfolgend erläuterte Planungskonzept entstand in einem iterativen Prozess zwischen stadt- und freiraumplanerischen Überlegungen sowie Untersuchungen zu möglichen verkehrlichen Lösungen unter Berücksichtigung der Funktion von Lauengraben und Kornmarkt als unverzichtbares Element des Straßenhauptnetzes. Dabei wurden auch andere Teillösungen diskutiert und wieder verworfen. Auch wenn daraus keine klar gegenüber zu stellenden Varianten resultieren, sind also mögliche Alternativen durchaus betrachtet worden. Der Planungsvorschlag ist als Lageplan in **Abbildung 6** beigefügt.

6.2 Planungskonzept Lauengraben/ Kornmarkt

6.2.1 Knotenpunkt An der Friedensbrücke/ Lauengraben/ Äußere Lauenstraße

Am Knotenpunkt An der Friedensbrücke/ Lauengraben/ Äußere Lauenstraße sind durch die Entlastung Reduzierungen der Straßenraumbreiten zwischen den Hochborden möglich. Zum einen wird vorgeschlagen, die Aufweitung des Straßenraumes der Inneren Lauenstraße vor dem Lauenurm auf nur noch zwei Fahrspuren zu reduzieren. Durch die Gesamtentlastung des Knotenpunktes ist die Leistungsfähigkeit dennoch gegeben.

Eine separate Rechtsabbiegerspur vom Lauengraben in die Altstadt hinein bleibt erhalten. Hier wurde auch eine Variante geprüft, den Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehr auf einer gemischten Fahrspur abzuwickeln. Auch wenn die grundsätzliche Leistungsfähigkeit ebenfalls gegeben wäre, wurde diese Variante wegen der Konflikte abbiegendes Kfz/ Fahrrad und der potenziellen extremen Kurzeitspitzen in Richtung Kornmarktcenter sowie potenziellem Rückstau an Haupteinkaufstagen (Samstag, Vorweihnachtszeit) verworfen.

Auch ist eine Fußgängerquerung in der westlichen Zufahrt von der Friedensbrücke her anzustreben. Auf Grund der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes – es wäre in der bestehenden Geometrie eine sehr lange Fußgängerfurt mit hohen Räumzeiten erforderlich – wurde eine Dreiecksinsel im südwestlichen Knotenpunktquadranten eingeordnet. Mit dieser werden die Räumwege für den Fußgänger und den Kfz-Verkehr verkürzt und damit die Leistungsfähigkeit auf das erforderliche Maß erhöht. Zudem kann der Radverkehr von der Friedensbrücke zum Lauengraben sehr günstig geführt werden.

Für den Radverkehr werden auch im Knotenpunktbereich Schutzstreifen in den Geradeausfahrstreifen in der Ost-West-Relation vorgesehen. Damit können bei dieser Lösung – ausgehend von den vorhandenen Grundstücksgrenzen – etwa 2 m der bisherigen Fahrbahn am Lauengraben den Seitenbereichen zugeschlagen werden. Dieses erfolgte in den Darstellungen auf südlicher Seite, da auf dieser Bausseite zukünftig intensivere Nutzungen gefördert wer-

den sollen. Insbesondere die Längsverbindung vom Knotenpunkt „Vogelkreuzung“ über die aufgewertete Freifläche an der Seminarstraße und die Kornmarktpassagen bis zum neuen Wohn- und Geschäftshaus am Kornmarkt wird in ihrer Qualität dadurch wesentlich gestärkt. Dies ist ggf. auch durch die Zurücknahme einer zukünftigen Gebäudefront zu erreichen.

Die dargestellten Radschutzstreifen in der Zufahrt Äußere Lauenstraße sind nur umsetzbar, wenn entweder der Gehweg verschmälert würde (was nicht zu empfehlen ist) oder im Zuge einer Quartiersentwicklung mit Neubebauung die Gebäudefronten etwas zurückgesetzt werden.

In den weiterführenden Planungen zum Knotenpunkt wäre unter Hinzuziehung aktueller Verkehrszahlen nach Freigabe der Ortsumgehung zu prüfen, ob die eingeordnete Dreiecksinsel ggf. auch verzichtbar wäre. Auf die Einordnung einer Fußgängerquerung sollte hingegen keinesfalls verzichtet werden.

6.2.2 Platzbereich an der Seminarstraße

Auch der Platzbereich an der Seminarstraße kann völlig neu gestaltet werden. Neben dem östlichen Teil des Kornmarktes (nördlich Neubebauung der BWB im Übergang zu Rosenstraße und Steinstraße) ist dieser Bereich der einzige, der maßgebliche Neugestaltungspotenziale für eine belebende Nutzung des öffentlichen Raumes aufweist.

Dafür müssen bis zu 16 Stellplätze entfallen, die zumindest für das öffentliche Parken teilweise mit den neu entstehenden Stellplätzen am Kornmarkt kompensiert werden (siehe auch Kapitel zum Ruhenden Verkehr). Für die Bewohner sollte in einer vertiefenden Untersuchung betrachtet werden, ob das Bewohnerparken im Straßenraum im direkten Umfeld (Goschwitzstraße, Karl-Marx-Straße) erweitert werden kann. Darüber hinaus können aber auch Stellplätze im Umfeld angemietet werden.

Eine Beschilderung als Mischverkehrsfläche würde hier eine hohe Verträglichkeit mit dem Fußgängerverkehr und der weiteren Nutzung als Freiraum ermöglichen. Die abschließend zum Einsatz kommenden Regelungen sind jedoch im Rahmen der Detailplanung abzustimmen. Begrünung und Außengastronomie führen zur Aufwertung und Belebung des Platzbereiches. Darüber hinaus würde auch der ehemals sehr stark durchgrünte Charakter des Lauengraben zumindest teilweise wieder aufgegriffen. In der vertiefenden Planung sind auch die Anforderungen des Lieferverkehrs entsprechend zu berücksichtigen.



Foto: Platzfläche an der Seminarstraße im Bestand, Dominanz des ruhenden Verkehrs im Platzbereich



Grafik 12: Vorschlag Platzgestaltung an der Seminarstraße



Grafik 13: Platzbereich an der Seminarstraße, Blick über die seitliche Platzfläche in Richtung Westen

6.2.3 Fußgänger- und Radfahrerquerung Seminarstraße

Wie bereits in der Analyse beschrieben ist diese Querung äußerst stark frequentiert und gewinnt zukünftig durch die Entwicklungen in den südlich angrenzenden Stadtbereichen zusätzlich an Bedeutung. Eine ungesicherte oder nur mit Mittelinsel ausgestattete Querung ist an dieser Stelle auszuschließen und entspricht auch nicht den Einsatzbedingungen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Deshalb wird hier die vorhandene Fußgänger-LSA im Grundsatz beibehalten.

Durch die vorgeschlagenen baulichen Änderungen werden die Aufstellbereiche für die Fußgänger erheblich vergrößert. Zudem sollte der Fußgänger in der direkten Laufrichtung von der Seminarstraße aus den Lauengraben queren und nicht – wie derzeit ausgebildet – erst um die Ecke verschwenkt werden, wodurch eine zusätzliche Engstelle entsteht. Die Aufstellung für Radfahrer, insbesondere von der Seminarstraße in Richtung Friedensbrücke und vom Kornmarkt kommend in die Seminarstraße ist in den weiteren Planungsschritten weiter zu vertiefen. Dabei ist jedoch die derzeit vorhandene sehr starke verkehrstechnische Überformung unter grundsätzlicher Einhaltung des Regelwerkes zurückzunehmen.

6.2.4 Querschnitt zwischen Seminarstraße und Karl-Marx-Straße

Zwischen der Seminarstraße und der Karl-Marx-Straße kann durch die Einordnung der Rad-schutzstreifen ausreichend Raum gewonnen werden, um einerseits einen durchgehenden Gehweg auf der Nordseite anzulegen und andererseits den Gehweg auf der Südseite etwas zu verbreitern. Damit wird dem steigenden (und weiter zu fördernden!) Fußgängerverkehr Rechnung getragen.



Foto: Straßenabschnitt zwischen Seminarstraße und Karl-Marx-Straße im Bestand



Grafik 14: Zukunft – Straßenraum als „Begegnungszone“

Durch die Entwicklungen in der Nachbarschaft der Kornmarkt-Passage, insbesondere dem neuen Wohn- und Geschäftshaus am Kornmarkt (u.a. mit attraktivem Lebensmittelmarkt) entsteht eine höhere Nachfrage in dieser Relation, was sich auch positiv auf die derzeit nicht vollständig vermieteten Kornmarktpassagen auswirken kann. Die Verbreiterung des Gehweges kann ebenfalls dazu beitragen (mehr Platz für Geschäftsauslagen, Fahrradständer, etc.).

6.2.5 Knotenpunkt Lauengraben/ Karl-Marx-Straße/ Schulstraße

Der Bereich des Knotenpunktes Lauengraben/ Kornmarkt/ Karl-Marx-Straße kann bis zum dargestellten Zielzustand in mehreren Stufen umgestaltet werden. Im Zusammenhang mit dem Neubau des Wohn- und Geschäftshauses am Kornmarkt werden Knotenpunkt und die vorhandene Lichtsignalanlage so umgebaut, dass Linksausbiegen aus der Karl-Marx-Straße ermöglicht werden kann. Darüber hinaus kann eine LSA-geregelte Fußgängerfurt über den Kornmarkt angelegt werden (siehe Untersuchungen zur Erschließung Bauvorhaben Kornmarkt), so dass der vorhandene Fußgängertunnel nicht mehr genutzt werden müsste. Dieser Zwischenzustand ist jedoch nicht dargestellt.

Als perspektivischer Zustand wurde geprüft, ob bei Tempo 30 auf eine Lichtsignalanlage verzichtet werden könnte. Dies wäre aus Sicht des Gutachters eine günstige Voraussetzung die Verträglichkeit zwischen den einzelnen Verkehrsarten zu erhöhen und auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen (im Bestand wurden entsprechende Defizite konstatiert). Die Ergebnisse der Simulation belegen, dass die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr (bei Tempo 30 und weiterhin praktizierter Bevorrechtigung des Straßenzuges Lauengraben/ Kornmarkt) grundsätzlich gegeben ist. In der Folge könnte die im Zwischenzustand signalisierte Fußgängerfurt zu Gunsten einer als Mittelinsel ausgebildeten Querungshilfe entfallen. Gemäß den Einsatzkriterien für Fußgängerquerungsanlagen (siehe dazu RASt Bild 77) sollten (unsignalisierte) Mittelinseln unter den gegebenen Randbedingungen nur bei Tempo 30 zum Einsatz kommen.

Ob ein Zwischenzustand sinnvoll auszubilden ist, hängt maßgeblich vom Baufortschritt der einzelnen Investitionsvorhaben und dem Freigabezeitpunkt für die Ortsumgehung ab. Da jedoch insbesondere negative Auswirkungen auf den Abfluss der Verkehrsmengen von der Schulstraße und vom Kornmarktcenter auszuschließen sind, sollte eine abschließende Bewertung der Möglichkeit eines Verzichtes auf eine dauerhafte Signalisierung erst vorgenommen werden, wenn die Ortsumgehung nicht nur frei gegeben sondern auch im Bewusstsein der Autofahrer tatsächlich verankert ist (nach einer Wirksamkeit von 3 bis 6 Monaten). Hierzu ist ein Verkehrsversuch sinnvoll. Im Verkehrsversuch wären auch die Verkehrsverlagerungen auf die Schilleranlagen mit zu beobachten. Sollten diese unangemessen hoch ausfallen ist mit geeigneten Maßnahmen (z.B. Tempo 20 und Fußgängerüberweg im Bereich der Schulen) entgegenzusteuern.

6.2.6 Querschnitt zwischen Schulstraße und Wendischem Graben

Zwischen der Schulstraße und dem Wendischen Graben wurden ebenfalls verschiedene Querschnittvarianten geprüft. Der Versuch der Einengung des Querschnittes auf das verkehrstechnisch mindestens erforderliche führte wegen der daraus resultierenden mehrfachen Bordverschwenkungen zu einer städtebaulich unschönen unruhigen Bordlinie. Ein Optimum wurde darin gefunden, dass zwischen der perspektivischen Querungshilfe an der Karl-Marx-Straße und der Querungshilfe in der Achse der Rosenstraße keine Verschmälerung der Fahrbahn mehr erfolgt, sondern der Bereich zwischen den Inseln quasi als zusätzlicher überfahrbarer und übergehbarer Mittelstreifen ausgebildet wird (siehe Beispiel Neue Straße Ulm).

In der dargestellten Lösung wird außerdem der Seitenbereich vor dem Wohn- und Geschäftshaus Kornmarkt gegenüber dem Bestand etwas verbreitert. Dies trägt deutlich zu einer Qualitätserhöhung für den Fußgängerlängsverkehr bei, der ansonsten die an der Bushaltestelle wartenden Fahrgäste durchsetzen muss. Die Änderung der Bordlage auf dieser Straßenseite kann ebenfalls bereits mit dem Bauvorhaben Kornmarkt realisiert werden.

6.2.7 Platzbereich nördlich des neuen Wohn- und Geschäftshauses Kornmarkt

Der Platzbereich nördlich des neuen Wohn- und Geschäftshauses Kornmarkt wurde im Zusammenhang mit der Erschließungsplanung des Vorhabens sehr kontrovers diskutiert und schließlich iterativ unter Abwägung der Aspekte von Erschließung und Anbindung, stadträumliche Qualitäten, Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit und weiteren Aspekten zu der hier dargestellten Variante weiterentwickelt. Der Platz untergliedert sich insgesamt vier verschiedene Bereiche:

- Platzbereich nördlich der Tiefgaragenausfahrt im Übergang zur Steinstraße. Dieser Platzbereich sollte verkehrsfrei mit hoher Aufenthaltsqualität und gestaltet werden (Begrünung, Pflasterung, Mobiliar)
- Tiefgaragenausfahrt. Dieser stark störende Einbau kann leider nicht beseitigt werden. Vorgeschlagen werden eine transparentere Gestaltung durch veränderte Einfassung sowie die Änderung des Treppenausganges. Durch Eindrehen der oberen Treppe in Richtung Rosenstraße werden die optische Barrierewirkung vom westlichen Kornmarkt aus erheblich reduziert und Möglichkeiten für ein durchgehendes Laufband von der Rosenstraße bis zum Straßenzug Kornmarkt geschaffen.
- Fläche unmittelbar südlich der Tiefgaragenausfahrt. Nach zahlreichen Variantenuntersuchungen ist jetzt vorgesehen, die Erschließung über diese südliche Teilfläche zu führen. Dadurch wird die beste Nutzbarkeit und städtebauliche Aufwertung aller betrachteten Varianten erreicht.
- Vorfläche vor dem neuen Wohn- und Geschäftshaus. Auf dieser dem Fußgänger vorbehaltenen Fläche kann z.B. Außengastronomie etabliert werden.



Grafik 15: Planauszug zur Gestaltung des östlichen Kornmarktes (Stand Februar 2013)

Für die Zukunft nach Ausbau des gesamten Straßenzuges wird vorgeschlagen, den überfahrbaren Platzbereich als Mischverkehrsfläche auszubilden (Z 325 StVO). Mit dieser Beschilderung wird höchste Verträglichkeit zwischen dem Kfz-Verkehr und dem auch auf dieser Fläche nicht auszuschließenden (sondern eher erwünschten!) Fußgängerverkehr gewährleistet.

In jedem Fall ist es erforderlich, dass eine (sehr) geringe Geschwindigkeit erzielt wird. Außerdem sollte die Beschilderung eine deutliche Abstufung gegenüber der perspektivisch vorgeschlagenen Ausschilderung des Straßenzuges Kornmarkt/ Lauengraben als mit Tempo-30 darstellen (mindestens Tempo-20-Zone), auch wenn dies einen erhöhten Beschilderungsaufwand bedeutet. Kurzfristig sind davon abweichende Regelungen, insbesondere unmittelbar nach Errichtung des Wohn- und Geschäftshauses, denkbar. Die Festlegung der konkreten Beschilderung erfolgt zum gegebenen Zeitpunkt und nach vertiefender Prüfung durch die Verkehrsbehörde.

Ergänzend sei noch angemerkt, dass die dargestellte Erschließungslösung vom Kornmarkt aus nur ein „rechts rein“ ermöglicht. Die Erreichbarkeit des Wohn- und Geschäftshauses aus Richtung der östlichen und südöstlichen Stadtteile ist über die Rosenstraße gesichert. Über die Karl-Marx-Straße kann in alle Richtungen abgebogen werden, so dass abfließender Verkehr keine zusätzlich belastenden Umwege fahren muss.

6.2.8 Knotenpunkt Kornmarkt/ Steinstraße/ Wendischer Graben

Die vertiefende Betrachtung des Knotenpunktes Kornmarkt war nicht Gegenstand der Aufgabenstellung. Dennoch sind auch hier Änderungen erforderlich, die nicht nur den Knotenpunkt selbst, sondern voraussichtlich den gesamten Straßenraum des Wendischen Grabens bis zur Einmündung der Töpferstraße beinhalten. Am Knotenpunkt selbst sind insbesondere die Bedingungen für den Fußgängerlängsverkehr zwischen Kornmarkt und Steinstraße zu verbessern. Dafür ist der Querschnitt des Wendischen Grabens anzupassen. Die Bushaltestelle ist in diesem Zusammenhang ebenfalls neu einzuordnen. Hierfür sind weitergehende vertiefende Untersuchungen erforderlich. Das derzeit in der Mitte des Wendischen Grabens praktizierte Parken sollte in die Randbereiche umgeordnet werden. Erste Planungsansätze sind in Abbildung 6 enthalten, sind aber in weiterführenden Planungsschritten zu präzisieren.

6.3 **Verkehrsplanerische Bewertung/ Verkehrsumlegung**

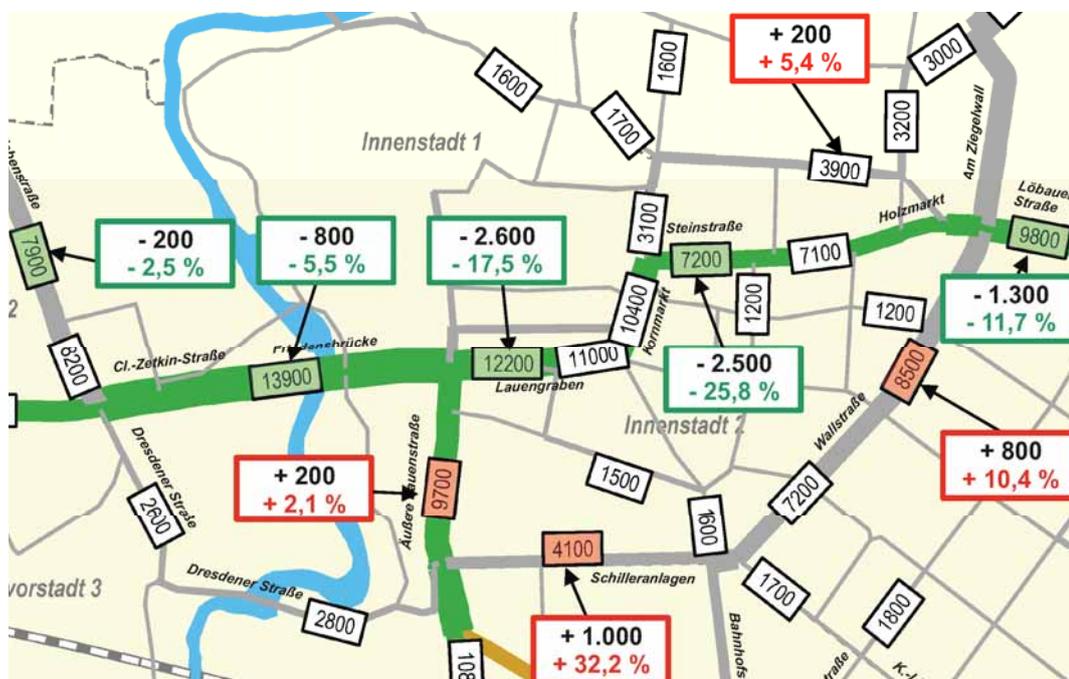
Die Wirkungen der Vorzugsvariante wurden durch eine so genannte Verkehrsumlegung im Verkehrsmodell der Stadt Bautzen ermittelt. Die entsprechenden Mobilitätsdaten flossen aus der Haushaltbefragung von 2009 ein. Im Verkehrsmodell berücksichtigt sind

- die Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung im Zuge der B 96
- zusätzliche Verkehre durch ein größeres Einzelhandelsvorhaben einschließlich Parkhaus mit Anbindung an die Äußere Lauenstraße
- der zusätzliche Verkehr durch das Wohn- und Geschäftshaus am Kornmarkt mit Anbindung an Rosenstraße/ Kornmarkt und abfließendem Verkehr über Tuchmacherstraße/ Karl-Marx-Straße
- die Bevölkerungsentwicklung in Stadt und Umland

Zuerst wurde ein Planungsnullfall bzw. Bezugsfall ohne die Änderungen an Kornmarkt/ Lauengraben als Vergleichsbasis entwickelt. Die sich in diesem Netzfall ergebenden Verkehrsbelastungen wurden bereits in Kapitel 2.2 erläutert und in Abbildung 2 dargestellt. Demnach nehmen die Belastungen im Innenstadtbereich deutlich ab, wie der Vergleich mit der SVZ 2010 zeigt. Hervorzuheben ist insbesondere das deutliche Absinken der Verkehrsbelastungen auf der ehemaligen B 96. In der Schliebenstraße nehmen die Belastungen um ca. 26 % ab, auf der Friedensbrücke um 22 % und auf der Neusalzaer Straße sogar um 30 %.

Durch die Veränderungen im Straßenhauptnetz in Form der Ausbildung eines südlichen Halbringes ergeben sich auch Entlastungen auf der Ost-West-Durchfahrt von Bautzen. So nehmen die Verkehrsbelastungen am Vergleichsquerschnitt östlich der Löbauer Straße um bis zu 14 % ab.

Das Planungskonzept für den Lauengraben und Kornmarkt ändert sehr wenig an der Verteilung der Verkehrsmengen gegenüber dem Planungsnullfall, wie nachfolgende Grafik 19 und **Abbildung 7** zeigen. Insbesondere Wallstraße und Schilleranlagen haben eine geringe Zunahme der Verkehrsmenge zu verzeichnen (ca. 10 % bis 30 %). Offenbar wird durch die Ausschleuderung von Tempo 30 auf Lauengraben und Kornmarkt der Quell- und Zielverkehr der Parkierungseinrichtungen etwas stärker über diese Straßenzüge gelenkt. Dem steht eine nochmalige Entlastung von Kornmarkt und Lauengraben in der gleichen Größenordnung gegenüber. Ob es überhaupt zu signifikanten Änderungen der Verkehrsmengen im Bereich Wallstraße, Schilleranlagen und Äußere Lauenstraße gegenüber Netzfall 0 kommt, hängt maßgeblich von der weiteren Entwicklung des Quartiers am Lauengraben ab. Im Modell sind hier Maximalansätze unterstellt, deren Umsetzung in voller Höhe eher unwahrscheinlich ist.



Grafik 19: Verkehrsmengen Innenstadt mit Umsetzung Planungskonzept (Tempo 30) im Vergleich zum Planungsnullfall (rot=Verkehrszunahmen, grün= Verkehrsabnahmen)

Zu beachten ist, dass sich die dargestellten Differenzen auf das durch die Ortsumgehung großflächig entlastete Straßennetz beziehen und demzufolge keine Zunahme gegenüber dem heutigen Zustand ohne wirksame Ortsumgehung beinhalten. Somit werden durch die planerischen Maßnahmen keine problematischen Verlagerungen innerhalb oder außerhalb des Stadtkerns verursacht. Sensitivitätsbetrachtungen ergaben jedoch, dass bei einer noch stärkeren Reduzierung der Geschwindigkeiten am Kornmarkt/ Lauengraben auf 20 km/h deutliche Verdrängungswirkungen und Schleichverkehre auftreten können. Dies betrifft die Töpferstraße und weiterführend Gerberstraße/ Seidauer Straße (Verkehr von und zur AS Bautzen West) sowie Wallstraße und Schilleranlagen in noch stärkerem Maße als für den Netzfall 1 dargestellt.

Als Fazit ist zu benennen, dass der Netzfall 1 mit Umsetzung von Tempo 30 an Lauengraben und Kornmarkt einerseits dazu geeignet ist die verkehrlichen Voraussetzungen für die Erhöhung der Verträglichkeiten an Kornmarkt und Lauengraben zu schaffen, andererseits aber keine weiteren besonders problematischen Auswirkungen im Stadtgebiet verursacht. Die Straßenabschnitte mit teilweise im Modell ausgewiesenen Zunahmen von Verkehrsmengen sollten jedoch im Weiteren beobachtet werden.

Die für den Netzfall 1 ermittelten Verkehrsmengen werden im Weiteren für die mikroskopische Verkehrssimulation im Innenstadtbereich herangezogen, um auch die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit des Planungskonzeptes zu bewerten.

6.4 Verkehrstechnische Bewertung/ Simulation

6.4.1 Grundlagen der Simulation

In der Simulation wird die realistische Abbildung von Verkehrszuständen wiedergegeben, um daraus Erkenntnisse hinsichtlich des Verkehrsablaufs und der Verkehrsqualität zu erhalten. Insbesondere sind Aussagen über Wartezeiten bei unregelmäßigen Knotenpunktgeometrien mit Hilfe der Simulation sehr zuverlässig zu treffen, da sowohl fahrzeug- als auch knotenpunktsgemäße Besonderheiten genaue Beachtung finden. Für die Modellierung wurde die Software VISSIM verwendet, in welcher das psycho-physische Fahrzeugfolgemodell nach Wiedemann verwendet wird.

Der Bereich der Simulation umfasst den Bereich von Knotenpunkt Dresdner Straße/ Schliebenstraße im Westen bis Knotenpunkt Steinstraße/ Wallstraße im Osten und umfasst folgende Knotenpunkte:

- Knotenpunkt 1: Dresdner Straße/ Schliebenstraße
- Knotenpunkt 2: Friedensbrücke/ Lauengraben/ Äußere Lauenstraße
- Knotenpunkt 3: Lauengraben/ Seminarstraße (FG-LSA)
- Knotenpunkt 4: Lauengraben/ Schulstraße/ Karl-Marx-Straße

Die ermittelten Verkehrsmengen der Prognose 2015 bilden die Grundlage der Simulation sowie der Leistungsfähigkeitsberechnungen. Da keine Ganztagszählungen für das Gebiet vorliegen wurde eine pauschale Annahme für den Spitzenstundenanteil getroffen. Erfahrungsgemäß liegen Werte in vergleichbaren Mittelstädten um die 7-8 %. Gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) liegt der Spitzenstundenanteil für Straßen im Kernstadtbereich bei ca. 7,4 % (Bild 2-4). Empfohlen wird darüber hinaus die Verwendung eines Anteils von 8 % am DTV_w für die maßgebende Stunde (Tabelle 2-8). Für die Berechnungen in dieser Untersuchung wurde ein Spitzenstundenanteil von 8 % angesetzt. Darüber hinaus

wurde jedoch für den Quell- und Zielverkehr des Kornmarktcenters ein zusätzlicher Aufschlag von 20 % für die Berücksichtigung von Schwankungsbreiten des Verkehrsaufkommens berücksichtigt. Die Grundlagen der Simulation sollten nach Freigabe der Ortsumgebung und Quantifizierung der tatsächlichen Effekte nochmals hinterfragt werden (Verkehrsmengen, Lkw-Anteile, Spitzenstundenanteile).

6.4.2 Beschreibung Netzfall Null

Der Netzfall 2015 Null beschreibt den Straßenausbauzustand im Jahr 2015 mit Umsetzung der folgenden Maßnahmen:

- Westtangente B 96/ B 6 ist verkehrswirksam,
- S 106 Südumgebung Bautzen, 2. Bauabschnitt ist nicht realisiert,
- Berücksichtigung des neuen Wohn- und Geschäftshauses am Kornmarkt sowie einer potenziellen Einzelhandelsfläche im Eckbereich Lauengraben/ Äußere Lauenstraße einschl. ihrer Parkhaus- bzw. Tiefgaragenanbindungen. Für die Einzelhandelsfläche am Lauengraben wurde ein werktägliches Verkehrsaufkommen von 2.700 Kfz und beim Bauvorhaben Kornmarkt von 1.000 Kfz jeweils in Summe von Quell- und Zielverkehr zugrunde gelegt.
- Gewährleistung des Linkseinbiegens aus der Karl-Marx-Straße in den Kornmarkt.

Aus dem Nullfall 2015 konnten die auf die Spitzenstunde umgerechneten Knotenströme für die komplexe Verkehrsflusssimulation sowie die Leistungsfähigkeitsberechnung zur Verfügung gestellt werden. Im Netzfall Null wurde der Simulation der derzeit bestehende Ausbau zugrunde gelegt. Ausnahmen sind das Linkseinbiegen von der Karl-Marx-Straße in den Lauengraben (einschließlich Entfall der Busspur) sowie das Linkseinbiegen von der Steinstraße in die Kurt-Pchalek-Straße (insbesondere Zielverkehr zum Wohn- und Geschäftshaus am Kornmarkt).

6.4.3 Beschreibung Netzfall 1

Der Netzfall 1 umfasst den Straßenausbauzustand mit Umsetzung der Maßnahmen analog zum Nullfall, jedoch mit der folgenden Erweiterung:

- Beschilderung von Tempo 30 auf dem Abschnitt Lauengraben/ Kornmarkt von der Äußeren Lauenstraße bis zum Wendischen Graben.

Durch die geplante Einrichtung der Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 und der damit einhergehenden Straßenraumumgestaltungen im Bereich Lauengraben/ Kornmarkt wird der Effekt der Verkehrsentlastung verstärkt. Auf der Friedensbrücke sinken die Verkehrsmengen auf ca. 13.900 Kfz/ 24 h, auf der Äußeren Lauenstraße erhöhen sie sich geringfügig auf ca. 9.700

Kfz/ 24 h. Auf dem Kornmarkt wurde im Bereich der Haltestelle eine Verkehrsbelastung von 10.400 Kfz/ 24 h ermittelt. Aufgrund der weiteren Verringerung der Verkehrsbelastung im Netzfall 1 werden Potentiale zur städtebaulichen Aufwertung und Straßenumgestaltung frei. Daher können im Netzfall 1 zur Verbesserung der Verkehrsverträglichkeit und Reduzierung von Verkehrsflächen verschiedene bauliche Anpassungen an Knotenpunkten und auf der Strecke erfolgen. Diese wurden in der Simulation eingeschlossen und sind im Folgenden aufgeführt:

Knotenpunkt Dresdner Straße/ Schliebenstraße:

- Umbau als Kreisverkehr

Knotenpunkt Friedensbrücke/ Lauengraben/ Äußere Lauenstraße:

- Zufahrt Nord und Ost - Umbau auf einen Rechts- und Geradesausfahrtstreifen und einen Linksabbiegestreifen
- Zufahrt West und Süd – Beibehalt der vorhandenen Geometrie

Knotenpunkt Lauengraben/ Schulstraße/ Karl-Marx-Straße:

- Steuerung als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
- Querungsinsel für Fußgänger über den Kornmarkt

Streckenabschnitt vom Äußerer Lauenstraße bis zum Wendischen Graben:

- Führung des Radverkehrs auf Radschutzstreifen

6.4.4 Methodik und Bewertungskriterien

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit, des Verkehrsflusses und der Bildung von Rückstau erfolgt mit dem Programm VISSIM. Für eine Bewertung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes HBS⁴ 2001 wurden die Maximalwerte der mittleren Wartezeiten der Simulation herangezogen. Zur Ermittlung von eventuellen Überstauungen der angrenzenden Knotenpunkte wurden weiterhin die mittleren und maximalen Rückstaulängen ermittelt.

Im Allgemeinen werden Knotenpunkte dann als leistungsfähig eingestuft, wenn der Verkehrsablauf die Qualitätsstufe A, B, C oder D erreicht. Wird die mittlere Wartezeit als Beurteilungskriterium gemäß HBS 2001 für die Qualitätsstufe D überschritten, ist der Knotenpunkt als nicht leistungsfähig einzuschätzen. Dabei werden unterschiedliche Wartezeiten für die Betriebsformen ohne bzw. mit Lichtsignalanlage (LSA) zu Grunde gelegt.

⁴ *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)*
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2001, Fassung 2005

QSV	Mittlere Wartezeit in Sekunden	
	Knotenpunkte ohne LSA/ Kleine Kreisverkehre	Knotenpunkte mit LSA
A	≤ 10	≤ 20
B	≤ 20	≤ 35
C	≤ 30	≤ 50
D	≤ 45	≤ 70
E	> 45	≤ 100
F	Überlastung	> 100

Tabelle 2: mittlere Wartezeiten für die Qualitätsstufen nach HBS 2001

Für den Zweck der Prüfung der Verkehrsqualität wurde der Verkehrsablauf in der Spitzenstunde der Prognose 2015 im Netzfall 0 und 1 simuliert sowie eine Beurteilung der Leistungsfähigkeit und der Rückstaulänge anhand der Simulationsergebnisse vorgenommen. Für den Netzfall 0 und 1 wurde jeweils eine Umlaufzeit von 100 Sekunden verwendet.

6.4.5 Ergebnisse der Simulation – Leistungsfähigkeitsbewertung Netzfall Null

Knotenpunkt 1 (Dresdener Straße/ Schliebenstraße)

Die Simulation ergab, dass der Knotenpunkt mit einer Qualitätsstufe von C in der Spitzenstunde leistungsfähig ist, die mittlere Wartezeit beträgt 44 Sekunden für die schlechteste Zufahrt (Süd).

Knotenpunkt 2 (Friedensbrücke/ Lauengraben/ Äußere Lauenstraße)

Für diesen Knotenpunkt wird in der Leistungsfähigkeitsberechnung der Simulation die Qualitätsstufe D erreicht. Diese Stufe wird in der Zufahrt Nord und Süd erreicht mit mittleren Wartezeiten von 65 bzw. 52 Sekunden.

Knotenpunkt 3 (Lauengraben/ Seminarstraße - FG-LSA)

In der Simulation wurde ermittelt, dass der Knotenpunkt in der Spitzenstunde mit einer Qualitätsstufe von A für den Kfz-Verkehr leistungsfähig ist. Weiterhin konnte durch die Simulation die mittlere Wartezeit der querenden Fußgänger ermittelt werden. Diese liegen bei ca. 23 Sekunden was einer Qualitätsstufe von C entspricht.

Knotenpunkt 4 (Lauengraben/ Schulstraße/ Karl-Marx-Straße)

Die Simulation ergab, dass der Knotenpunkt in der Spitzenstunde mit einer Qualitätsstufe von D leistungsfähig ist. Der mittlere Rückstau in der Zufahrt Karl-Marx-Straße und Schulstraße beträgt 6 m, der maximale Rückstau liegt bei 41 bzw. 42 m. In Einzelfällen kann es daher zu ei-

nem geringen Überstauen der Einmündung Tuchmacherstraße sowie der Parkhausausfahrt des Kornmarktcenters kommen (wie auch im Bestand), dieser baut sich jedoch relativ zügig wieder ab.

6.4.6 Ergebnisse der Simulation – Leistungsfähigkeitsbewertung Netzfall 1

Knotenpunkt 1 (Dresdner Straße/ Schliebenstraße als Kreisverkehr)

Die Simulation ergab, dass der Knotenpunkt mit einer Qualitätsstufe von B in der Spitzenstunde leistungsfähig ist, die mittlere Wartezeit beträgt 11 Sekunden für die schlechteste Zufahrt (Ost).

Knotenpunkt 2 (Friedensbrücke/ Lauengraben/ Äußere Lauenstraße)

Für diesen Knotenpunkt wird in der Leistungsfähigkeitsberechnung der Simulation die Qualitätsstufe C erreicht. Diese Stufe wird in der Zufahrt Nord erreicht mit mittleren Wartezeiten von 51 Sekunden.

Knotenpunkt 3 (Lauengraben/ Seminarstraße - FG-LSA)

In der Simulation wurde ermittelt, dass der Knotenpunkt in der Spitzenstunde mit einer Qualitätsstufe von A für den Kfz-Verkehr leistungsfähig ist. Weiterhin konnte durch die Simulation die mittlere Wartezeit der querenden Fußgänger ermittelt werden. Diese liegen analog zu Netzfall Null bei ca. 23 Sekunden was einer Qualitätsstufe von C entspricht.

Knotenpunkt 4 (Lauengraben/ Schulstraße/ Karl-Marx-Straße)

Die Simulation ergab, dass der Knotenpunkt in der Spitzenstunde mit einer Qualitätsstufe von B leistungsfähig ist (ohne LSA!). Die mittleren Wartezeiten betragen für die kritischste Zufahrt Karl-Marx-Straße ca. 18 Sekunden. Der maximale Rückstau in der Zufahrt Karl-Marx-Straße und Schulstraße beträgt 54 bzw. 21 m. In Einzelfällen kann es daher zu einem geringen Überstauen der Einmündung Tuchmacherstraße sowie der Parkhausausfahrt kommen, dieser Rückstau baut sich jedoch relativ zügig wieder ab.

7. Weitere Maßnahmen im Innenstadtbereich

7.1 Umgestaltung der Äußeren Lauenstraße

Die Entlastung durch die Westtangente Bautzen führt auch zu Umgestaltungspotenzialen auf der Äußeren Lauenstraße. Diese sollen insbesondere dazu genutzt werden

- bessere Querungsbedingungen für den Fußgängerverkehr zu schaffen
- die Erreichbarkeit des Parkhauses Centrum durch veränderte Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten zu verbessern
- Angebote für den Radverkehr zu schaffen und
- die Aufenthaltsqualität durch gestalterische Maßnahmen zu erhöhen.

In separaten Verkehrsgutachten zu Einzelhandelsentwicklungen im Eckbereich Lauengraben/Äußere Lauenstraße wurde ein erster Vorschlag für die Umgestaltung der Äußeren Lauenstraße vom Lauengraben bis zur Zufahrt zum Parkhaus Centrum erstellt. Dieser wird grundsätzlich in den Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt Bautzen übernommen. Der Vorschlag ist in **Abbildung 8** dargestellt.

Mit dem Umgestaltungsvorschlag wurde Wert darauf gelegt, den baulich intakten und tragfähigen Straßenkörper nahezu unverändert aufzugreifen. Deshalb wurden die bestehenden Bordfluchten aufgegriffen und weitgehend belassen. Eine ganz allgemein wünschenswerte Verbreiterung der Seitenbereiche wurde hier nicht favorisiert, da parallel zur Äußeren Lauenstraße die Seminarstraße als wichtige Achse für den Fußgängerverkehr fungiert. Dies ist zwar grundsätzlich auch für den Radverkehr zu konstatieren, aber hier hat die Äußere Lauenstraße die Funktion einer schnellen Radverkehrsverbindung, während die Seminarstraße eine sehr starke Nutzungsmischung mit dem Fußgängerverkehr aufweist. Zudem wirken die vorgeschlagenen Schutzstreifen für den Radverkehr geschwindigkeitsdämpfend im Kfz-Verkehr.

Zur Verbesserung der Querungsbedingungen für die Fußgänger, eine stärkere Gliederung des Straßenraumes sowie die klare Führung von Abbiegern in das Parkhaus Centrum wird eine Mittelinsel südlich der Goschwitzstraße vorgeschlagen. Darüber hinaus wird die bereits vorhandene Querungshilfe am Parkhaus Centrum baulich ausgebildet. Der etwa 2,5 m breite Streifen zwischen den Mittelinseln dient der Aufstellung der in das Parkhaus Centrum sowie in die Bauerngasse einbiegenden Fahrzeuge. Diese Gestaltungsvariante kann im Detail vergleichbar zu Lauengraben und Kornmarkt ausgebildet werden und somit die Identität der Innenstadt durch einheitliche Gestaltung stärken.

7.2 Friedensbrücke und Schliebenstraße

7.2.1 Knotenpunkt Dresdener Straße/ Schliebenstraße und Querschnitt Schliebenstraße

Anschließend an den Lauengraben und Kornmarkt wurde auch der durch die Ortsumgehung ebenfalls entlastete Bereich vom Knotenpunkt Äußere Lauenstraße/ Lauengraben bis zur Kreuzung mit der Schliebenstraße betrachtet. Zielstellung dabei war es insbesondere, durch eine Zurücknahme des bisherigen Bundesstraßencharakters die entlastende Wirkung der Ortsumgehung zu erhöhen und im Verlauf der betrachteten Straßen insbesondere den Fußgänger- und Radverkehr zu stärken.

Die verkehrlichen Entlastungen mit Freigabe der Ortsumgehung ermöglichen in der Schliebenstraße die prinzipielle Ausbildung dieses Knotenpunktes als „kleiner“ Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser der Fahrbahn von etwa 32 bis 34 m. Die städtebauliche Situation ist nicht optimal, da Dresdener Straße und Schliebenstraße nicht rechtwinklig aufeinander treffen. Jedoch ist gegenüber dem Istzustand eine deutlich aufgewertete Situation möglich. Insbesondere vor der Eckbebauung Dresdener Straße/ Schliebenstraße können größere Abstände zum fließenden Kfz-Verkehr gewonnen werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes als Kreisverkehr wurde im Rahmen der Simulation geprüft und ist gegeben.

Durch die Ausbildung als Kreisverkehr ohne Aufweitung der Zufahrt auf mehrere Zufahrtsspurten kann der Straßenraum der Schliebenstraße neu aufgeteilt werden. Dabei sind verschiedene Randbedingungen zu beachten. So ist es möglich, entweder die Gehwege entsprechend zu verbreitern oder Ruhenden Verkehr auf einer Straßenseite einzuordnen. Separate Radverkehrsanlagen sind bei der ermittelten Verkehrsbelastung von knapp über 8.000 Kfz/24 h nicht zwingend erforderlich. Jedoch ist auch hier die Einordnung von Radschutzstreifen durchaus sinnvoll.

In **Abbildung 9** ist ein erster Vorschlag für den Kreisverkehr mit den anschließenden Verkehrslösungen bis zur Friedensbrücke als Vorschlag dargestellt. Als Querschnitt für die Schliebenstraße wurde dabei eine Aufteilung gewählt, die nach einer Freigabe der Ortsumgehung und mit Umbau des Knotenpunktes rein markierungstechnisch hergestellt werden könnte. Dabei wird auf der Ostseite der Straße ein Streifen für den Ruhenden Verkehr freigegeben. Dazwischen wird ein Querschnitt markiert, welcher Schutzstreifen für den Radverkehr von jeweils 1,25 m Breite beinhaltet. Zum Parkstreifen ist ein Sicherheitsabstand von 0,5 m erforderlich.

Geprüft wurde auch, ob der Knotenpunkt als vorfahrt geregelter Knotenpunkt ohne LSA leistungsfähig wäre. Dies ist dem Grunde nach ebenfalls möglich. Auch könnte der Knotenpunkt platzsparender ausgebildet werden. Empfohlen wird jedoch die Variante Kreisverkehr. Sie stellt einen gestalterischen Auftakt zur Innenstadt dar und verfügt darüber hinaus über gesicherte Querungsstellen für den Fußgängerverkehr (Fußgängerfurten mit Beschilderung als Fußgän-

gerüberweg sind die Regellösung). Der Radverkehr wird im Mischverkehr im Kreis und auf Schutzstreifen in den Zu- und Ausfahrten geführt. Bei sich einstellenden hohen Verkehrsmengen von über 15.000 Kfz/ 24h wäre zu prüfen, ob eine Freigabe der Gehwege erfolgen kann.

7.2.2 Straßenabschnitt von Schliebenstraße bis Am Feldschlösschen

Da ähnlich wie bei der Schliebenstraße auf Grund der Ausbildung des zuvor beschriebenen Knotenpunktes die überlange Rechtsabbiegespur in Richtung Schliebenstraße entfallen kann (auch bei einem Knotenpunkt ohne LSA), ergeben sich neue Spielräume der Straßenaufteilung. Diese können entweder für die Einordnung von Radverkehrsanlagen (Radstreifen oder Schutzstreifen), die Verbreiterung der Seitenbereiche (die dann auch den Radverkehr aufnehmen müssten), die Einordnung von Querungshilfen (z.B. unmittelbar östlich der Leibnizstraße und westlich Am Feldschlösschen) oder auch Parkständen (vor der nördlichen Bebauung Dresdner Straße wären etwa 8 bis 10 Stellplätze möglich) genutzt werden.

Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass Stellplätze für den Ruhenden Verkehr auch in der Schliebenstraße durch Veränderung des dortigen Querschnittes angelegt werden können, wird hier darauf orientiert, vor allem die Bedingungen für den Radverkehr auf dieser wichtigen Hauptachse und auch für den Fußgängerverkehr weiter zu verbessern. Dazu werden zwei Querungshilfen für den Fußgängerverkehr eingeordnet und Schutzstreifen für den Radverkehr markiert. Die Querungshilfen sollten eine Breite von 2,50 m nicht unterschreiten. Die Schutzstreifen für den Radverkehr sollten in den vertiefenden Planungen auf der Grundlage einer Vermessung so breit wie möglich ausgeformt werden.

7.2.3 Querschnitt Friedensbrücke

In der Analyse wurde bereits beschrieben, dass es auf der Friedensbrücke immer wieder zu Konflikten zwischen dem Radfahrer und dem Fußgänger vor allem auf der touristisch stärker genutzten Nordseite kommt. Die Fahrbahnbreite der Friedensbrücke beträgt nur 7,50 m und ist nicht erweiterbar. Deshalb wird hier vorgeschlagen, eine asymmetrische Fahrbahnaufteilung vorzunehmen und einen Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Nordseite zu markieren. Eine Nutzung des Gehweges für den Radverkehr ist durch Kinder bis zu einem Alter von 10 Jahren trotzdem möglich. Der Schutzstreifen sollte in den Detailplanungen so breit wie möglich ausgebildet werden, wobei jedoch die Entwässerungseinrichtungen zu berücksichtigen sind.

In stadteinwärtiger Richtung kann die derzeitige Lösung dem Grunde nach beibehalten werden, da hier weniger Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auftreten. Eine endgültige Festlegung kann im Rahmen der Prüfung der Benutzungspflicht unter Hinzuziehung der genauen Breitenmaße erfolgen.

7.3 Umgestaltung des Wendischen Grabens

Mit den dargestellten Planungsvorschlägen im Zuge des Lauengrabens sind auch Anpassungen am Wendischen Graben erforderlich. In den Plänen dargestellt ist eine Veränderung am Knotenpunkt mit dem Lauengraben dahingehend, dass die derzeitige Busspur entfällt. Dies zieht jedoch weitere Änderungen nach sich, die erst im Rahmen einer differenzierten Planung betrachtet werden können. Zu betrachten ist zumindest der Bereich bis zur Wendischen Straße, ggf. auch bis zur Töpferstraße. Die in der Straßenmitte befindlichen Stellplätze sollten zugunsten einer Einordnung im Randbereich, vorzugsweise vor dem Hotel, entfallen. Jedoch sind die besonderen Anforderungen des Hotelbetriebs zu beachten (ggf. Haltemöglichkeit für Reisebusse). Zweckmäßig wäre es die erforderlichen Planungen zeitnah zu realisieren, um ggf. mit Investitionsvorhaben am Kornmarkt vorzunehmende Änderungen am Einmündungsbereich darauf abzustimmen. Eine zwingende Verknüpfung ist jedoch nicht erforderlich.

7.4 Weiterentwicklungen im Ruhenden Verkehr

Das derzeitige **Stellplatzangebot** in Bautzens Innenstadt wird dem Grunde nach für die Besucher und Gäste der Altstadt als ausreichend eingeschätzt. Erweiterungen sind nicht zwingend erforderlich. Mit konkreten städtebaulichen Entwicklungen verbundene Erweiterungen des Stellplatzangebotes können jedoch Vorteile hinsichtlich der Verteilung des Quell- und Zielverkehrs bewirken, wenn beispielsweise das Stellplatzangebot südlich des Lauengrabens gestärkt würde. Gekoppelt an eine städtebauliche Entwicklung mit hoher Verkehrsnachfrage (aber auch nur dann) stellt dieser Standort eine gute Ergänzung des Parkraumangebotes der Innenstadt dar. Die in den vorhergehenden Kapiteln beschriebene Fokussierung auf das Parkhaus im Kornmarktcenter könnte dadurch deutlich reduziert werden, was auch Überlastungszustände in Kurzzeitspitzen vermeiden hilft. Diese Effekte können jedoch im Detail nicht planerisch prognostiziert werden.

Insbesondere zur Befriedigung der Bedürfnisse des **Bewohnerparkens** sind jedoch weitere Maßnahmen im Detail zu prüfen. Grundlage sollte eine aussagefähige Erhebung im Ruhenden Verkehr sein sowie eine Prognose der Einwohnerentwicklung von Altstadt bzw. Innenstadt, die die aktuellen Trends berücksichtigt und auf die konkreten Leerstände und Bebauungsmöglichkeiten Bezug nimmt.

Mit den Vorschlägen zur Umgestaltung des Lauengrabens entfallen im Eckbereich zur Seminarstraße 16 Stellplätze, die vermutlich insbesondere in den Abendstunden von den Bewohnern in Anspruch genommen werden. Gleichzeitig entstehen im Wohn- und Geschäftshaus am Kornmarkt in der Nähe Stellplätze für die Bewohner des Objektes. Ggf. können sich hier auch andere Bewohner der umliegenden Gebäude einmieten (z.B. mit Sonderkonditionen nur für

den Nachtzeitraum). Bei konkret anstehender Umgestaltung des Platzbereiches ist gezielt nach weiteren Alternativen zu suchen. Dabei sind die Grundsätze der Zumutbarkeit zu beachten, was jedoch kein Anrecht auf kostenfreie Stellplätze im Straßenraum für die Bewohner bedeutet. Vielmehr ist eine Interessenabwägung zu dem grundsätzlichen öffentlichen Interesse der Innenstadtaufwertung vorzunehmen. Insbesondere der Eckbereich an der Seminarstraße trägt zu einer deutlichen Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raumes bei.

Der touristische Parkplatz an der Schliebenstraße, der offensichtlich auch gut von Berufspendlern angenommen wird (was zu einer entsprechend hohen Auslastung führt) hat durchaus auch Relevanz für die Nachfrage im Ruhenden Verkehr der Altstadt. Hier sollten zukünftig Möglichkeiten der Erweiterung geprüft werden. Dabei sind jedoch die Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen besser in Einklang zu bringen. Da derzeit der Großteil der (kostenfreien) Stellplätze offenbar durch Berufspendler blockiert wird, sind für den Tourismus nur (zu) wenige Stellplätze nutzbar. Eine Erweiterung und Teilbewirtschaftung könnte hierbei Abhilfe schaffen, da bei Touristen ein Tagesticket mit einer Gebühr von 3 bis 4 € erfahrungsgemäß große Akzeptanz findet, jedoch von Berufspendlern gemieden wird.

7.5 Anpassung des Parkleitsystems

Sofern mit städtebaulichen Entwicklungen südlich des Lauengrabens auch neue Stellplatzanlagen geschaffen werden, sollten diese auch in das dynamische Parkleitsystem einbezogen werden.

Bei der Ergänzung/ Überarbeitung des Parkleitsystems sollte geprüft werden, ob für die Vorsortierung aus Richtung Westen ein ergänzender Wegweiser unmittelbar nach der Friedensbrücke (also auf der Ostseite) sinnvoll ist. Ggf. kann dabei der bestehende Wegweiser vor der Friedensbrücke (auf der Westseite) entfallen. Auch für den Parkplatz Töpferstraße ist die Einbeziehung in das dynamische Parkleitsystem zu prüfen. Mit über 140 Stellplätzen stellt dieser Parkplatz ein relevantes Angebot für das Parkleitsystem dar. Insbesondere als Alternative bei Überfüllung der Parkhauses Kornmarktcenter wäre es günstig, den Zielverkehr der Innenstadt bereits vor dem Lauengraben abzufangen.

Das neue Wohn- und Geschäftshaus am Kornmarkt ist hinsichtlich der Größe der Tiefgarage ebenfalls für eine Einbeziehung in das dynamische Parkleitsystem geeignet. Auf Grund der indirekten Anbindung an das Straßennetz wird dies jedoch nicht empfohlen. Für die aus Richtung Westen zufahrenden Fahrzeuge ist ggf. die „Besetzt/ Frei“ – Anzeige des Parkhauses bereits vom Kornmarkt aus erkennbar. Zielverkehr aus Richtung Osten wird über die Rosenstraße geführt und erhält keine gesonderte Parkwegweisung. Gemäß Gutachten zum Investitionsvorhaben am Kornmarkt wird stattdessen vorgeschlagen, lediglich eine Werbetafel an ei-

nem Lichtmast in der Steinstraße zu installieren, die eine wegweisende Funktion mit wahrnimmt (kein Wegweiser im Sinne der StVO).

Schließlich ist noch auf den touristischen Parkplatz an der Schliebenstraße zu verweisen, auf den derzeit nur mit fester (statischer) Beschilderung hingewiesen wird. Sofern dieser erweitert und ggf. teilweise bewirtschaftet wird, wäre eine Aufnahme in das dynamische Leitsystem ebenfalls denkbar und zum gegebenen Zeitpunkt zu prüfen.

7.6 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

In den bereits beschriebenen Maßnahmen im Straßennetz ist die **Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes** auf den Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt maßgeblicher Bestandteil. Somit gibt es eine durchgehende Ost-West-Verbindung mit der Friedensbrücke als maßgeblichem Scharnier und Anschlüssen nach Norden bzw. Süden. Die Konflikte mit dem Fußgängerverkehr auf der Friedensbrücke können deutlich verringert werden. Der Ersatz der derzeitigen (untermaßigen und nicht ERA-konformen) Radstreifen durch richtlinienkonforme Schutzstreifen an Kornmarkt/ Lauengraben stellt keine Beeinträchtigung für die Qualität des Radverkehrs dar, sondern ist Teil der Strategie zu Erhöhung der Verträglichkeit der Verkehrsarten untereinander.

Auch durch die Umsetzung der von Radschutzstreifen in der Äußeren Lauenstraße wie vorgeschlagen wird das Radwegehauptnetz deutlich gestärkt. Dabei bietet es sich an, die Anbindung der historischen Altstadt und Innenstadt von Bautzen an den Spreeradweg über Dresdner Straße/ Äußere Lauenstraße herzustellen. Dazu wäre die **Wegweisung für den Radverkehr** zu ergänzen (u.a. Hinweis am Spreeradweg). Darüber hinaus ist aber auch das Auffinden des Spreeradweges aus der Innenstadt heraus sicherzustellen (Wegweiser u.a. am Knotenpunkt Äußere Lauenstraße/ Dresdener Straße). In diesem Zusammenhang sollte die gesamte touristische Wegweisung nochmals auf Vollständigkeit/ Begreifbarkeit geprüft werden.

Im VEP Innenstadt nicht vertiefend betrachtet wurde die derzeitige Situation hinsichtlich der Ausstattung mit **Abstellanlagen für den Radverkehr** und potenziellen Ergänzungen. Hierzu sollte in der radverkehrstypischen Jahreszeit eine Erfassung von abgestellten Fahrrädern erfolgen und geprüft werden, wo Ergänzungsbedarf an Abstellanlagen im öffentlichen Raum besteht. Bei der Prüfung des Bedarfs an Abstellanlagen kann auch auf mobile Lösungen zurückgegriffen werden. Bei den im Untersuchungsgebiet gelegenen Bauvorhaben und Entwicklungsoptionen wurden in den jeweiligen Untersuchungen entsprechende Abstellanlagen für den Radverkehr eingeordnet bzw. gefordert. Grundsätzlich ist jedoch zu beachten, dass vor dem Hintergrund der enormen Entwicklung des Radverkehrs in den vergangenen Jahren, die sicherlich auch vor dem Hintergrund der „Elektrifizierung des Radverkehrs“ weiter anhalten wird, ausreichend Reserven zur Fahrradabstellung vorgesehen werden.

Bei der Wahl von Abstellanlagen sollte auf eine zweckmäßige Nutzbarkeit geachtet werden. Insbesondere Fahrradbügel, wie sie bereits an anderen Stellen der Innenstadt zum Einsatz kommen, können als geeignete Abstellanlage angesehen werden. Für den touristischen Radverkehr wären darüber hinaus an geeigneter Stelle Fahrradboxen einzuordnen, in denen die Fahrräder mit Gepäck sicher abgestellt werden können.

Für kurze Wege ist auch die **Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung** zu prüfen. Im Untersuchungsgebiet existiert eine Reihe von Einbahnstraßen, die einer entsprechenden Bewertung gemeinsam mit der Verkehrsbehörde zu unterziehen wären. Dabei sind die Vorgaben der StVO und der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zu berücksichtigen.

Nicht zuletzt ist auf gezielte **Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs** zu verweisen. So könnten beispielsweise die Händler in eine gemeinsame Initiative gemeinsam mit der Stadtverwaltung einbezogen werden, um den Radverkehrsanteil beim Einkaufsverkehr weiter zu erhöhen. Weiterführende Aktivitäten, z.B. zur Erhöhung der Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer sollten allerdings vorrangig im gesamtstädtischen Rahmen entfaltet werden.

8. Hinweise zur stufenweisen Realisierung und Priorisierung

8.1 Die 10 wichtigsten Punkte zur Umgestaltung des Straßenhauptnetzes

Das aufgezeigte Konzept für die Innenstadt beinhaltet eine Reihe von Maßnahmen, deren Umsetzung mehrere Jahre erfordert und bei denen auch Abhängigkeiten zu anderen Baumaßnahmen und städtebaulichen Entwicklungen zu beachten sind. So wird insbesondere die Baumaßnahme an der Bahnüberführung Zeppelinstraße zu einer zwischenzeitlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Äußeren Lauenstraße, dem Lauengraben und dem Kornmarkt führen, wenn die Zeppelinstraße voll gesperrt wird. Des Weiteren sind nach dem Stopp der konkreten Planungen für ein Einkaufszentrum am Lauengraben neue Perspektiven für diesen Bereich zu entwickeln, aus denen ebenfalls Anforderungen an die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes resultieren können. Im Umkehrschluss können jedoch in diesem Bereich auch optimale Bedingungen für öffentlichen Raum und Verkehr definiert werden, die ihrerseits Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung entfalten.

Für die **Neugestaltung des Straßenhauptnetzes** wurden unter Nutzung der Optionen in Folge der Entlastung durch die Ortsumgehung **10 maßgebliche Punkte** herausgearbeitet, die hinsichtlich Prioritäten zu ordnen und zu sinnvollen Bauabschnitten zusammenzufassen sind.

(1) – Kornmarkt von Steinstraße bis Einmündung Schulstraße

Der Umbau des Kornmarktes steht eng im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Wohn- und Geschäftshaus am Kornmarkt. Die hier unterbreiteten Vorschläge sind auch mit der derzeitigen Klassifizierung der Straße als Staatsstraße aus Sicht des Gutachters voll vereinbar und könnten (bei Vorlage ggf. erforderlicher Zustimmungen der Straßenbauverwaltung/ Förderbehörden) zeitnah umgesetzt werden. Auch der angrenzende Platzbereich zur Steinstraße kann hierbei mit umgestaltet werden. Somit wird kurzfristig ein wichtiger Akzent zur Aufwertung des Kornmarktes und der besseren Einbindung des neuen Wohn- und Geschäftshauses in das Zentrum geleistet.

(2) – Einmündung Karl-Marx-Straße

Die Einmündung Karl-Marx-Straße ist bereits kurzfristig mit dem Neubau des Wohn- und Geschäftshauses am Kornmarkt zu ändern. Dabei kann und sollte Bezug genommen werden auf die Umgestaltung des Kornmarktes, insbesondere dem neuen Querschnitt mit Schutzstreifen für den Radverkehr und Einrichtung einer ebenerdigen, vorerst noch zu signalisierenden Fußgängerquerung.

(3) – Lauengraben zwischen Schulstraße und Seminarstraße

Der Lauengraben im betrachteten Abschnitt schließt nahtlos an die Einmündung Karl-Marx-Straße an und kann entweder gemeinsam mit dieser oder separat umgestaltet werden. Wünschenswert wäre eine Zusammenfassung mit den Punkten 1 und 2, wodurch ein zusammen-

hängender aufgewerteter Straßenraum entstünde. Positive Effekte werden vor allem für den Fußgängerlängsverkehr erwartet, was auch zu einer deutlichen Belebung rund um die Kornmarktpassagen beitragen soll. Die vorgeschlagenen Änderungen sind auch mit der derzeitigen Klassifizierung vereinbar.

(4) – Platzbereich an der Seminarstraße

Der Platzbereich an der Seminarstraße kann bei entsprechender Umgestaltung eine wichtige Funktion für die Gesamtbelebung des Straßenzuges durch Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten (Flächenverfügbarkeit für Fußgänger, Begrünung) und veränderte Nutzungen (Freiraumgastroonomie) beitragen. Er ist an sich losgelöst von den anderen Bauabschnitten umzusetzen. Jedoch wäre eine Gesamtbetrachtung gemeinsam mit dem Knotenpunkt Äußere Lauenstraße/ Lauengraben wünschenswert.

(5) – „Vogelkreuzung“

Für den Umbau der Vogelkreuzung sollten zeitnah vertiefende Planungen angestoßen werden, um eine städtebaulich und verkehrlich optimale Gestaltung unabhängig von den Zwängen sich bereits konkretisierender Planungen zu hochbaulichen Vorhaben herauszuarbeiten. Das grundsätzliche Lösungsspektrum wurde mit den entwickelten Ansätzen bereits aufgezeigt und hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit bewertet. Jedoch wären vor allem folgende Ansatzpunkte zu vertiefen:

- Optimale Seitenraumgestaltung auf der Südseite des Lauengrabens einschließlich Übergang zum Platzbereich Seminarstraße
- Optimaler Querschnitt der Äußeren Lauenstraße am Knotenpunkt Lauengraben bei möglichen Eingriffen in die Bebauung und stufenweise Entwicklung aus dem Bestandsquerschnitt mit enger Bebauung der Äußeren Lauenstraße
- Genauere Einordnung der zusätzlichen Fußgängerquerung im Zusammenhang mit einer erneuten Prüfung der Notwendigkeit/ Sinnfälligkeit der dargestellten Dreiecksinsel

Ein Umbau des Knotenpunktes sollte erst nach Beendigung des Bauvorhabens Bahnüberführung Zepplinstraße erfolgen, da bei diesem Vorhaben an der Vogelkreuzung eine hohe Leistungsfähigkeit benötigt wird.

(6) Knotenpunkt Dresdner Straße/ Schliebenstraße

Der Umbau des Knotenpunktes Dresdener Straße/ Schliebenstraße kann zeitlich vollständig vom Umbau von Lauengraben und Kornmarkt entkoppelt werden. Mit dem Umbau in der vorgeschlagenen Form als Kreisverkehr (ansonsten macht ein Umbau kaum Sinn) wird jedoch ein klares Signal für die neue Funktion und Bedeutung der ehemaligen Bundesstraße gegeben, welches möglichst zeitnah zur Freigabe der Ortsumgehung erfolgen sollte. Zudem können dadurch die Anschlussquerschnitte umgestaltet werden, was zu Verbesserungen für das Wohnumfeld im weitesten Sinne führt (ruhender Verkehr, Radverkehr, Lärminderung).

Sollte auf Grund der finanziellen Aufwendungen für einen grundhaft ausgebauten Kreisverkehr eine zeitnahe Realisierung nicht als möglich sein, sollte eine provisorische Umgestaltung geprüft werden, was zumindest hinsichtlich der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahme als denkbare Option erscheint.

(7) – Clara-Zetkin-Straße/ Friedensbrücke

Die Umgestaltungen im Abschnitt Clara-Zetkin-Straße/ Friedensbrücke sind überwiegend durch Fahrbahnmarkierungen herbeizuführen. Hinzu kommen veränderte Beschilderung, Bordabsenkungen und Mittelinseln. Somit handelt es sich um eine Maßnahme mit überschaubaren Kosten, jedoch sehr positiven Wirkungen für den Fußgänger- und Radverkehr. Daraus lässt sich eine hohe Priorität ableiten.

Die Maßnahme ist lediglich teilweise abhängig von der Umgestaltung des Knotenpunktes Dresdner Straße/ Schliebenstraße. Sofern dort eine schnelle Umsetzung möglich ist, sollten beide Maßnahmen verbunden werden. Ist eine Realisierung des Kreisverkehrs erst nach längeren Zeiträumen möglich, kann die Umgestaltung des Querschnittes zwischen der Leibnizstraße bis zum Anschluss an den Knotenpunkt Lauengraben/ Äußere Lauenstraße als kurzfristige Maßnahme herausgelöst werden.

(8) – Äußere Lauenstraße Nord

Als Äußere Lauenstraße Nord wird hier der Bereich nördlich der Bauerngasse einschließlich der Flächen vor dem Lautenturm verstanden. Die Umgestaltungen sollen hier die Bedingungen für die Querbarkeit des Straßenraumes als auch für den Radverkehr verbessern. Sie hängen aber einerseits vom Umbau der „Vogelkreuzung“ ab und andererseits von der hochbaulichen Entwicklung zwischen Äußerer Lauenstraße und Lauengraben. Die Umgestaltung dieses Straßenraumes sollte daher direkt an die Planung der „Vogelkreuzung“ gekoppelt werden und sollte nicht vor Abschluss des Bauvorhabens Bahnunterführung Zeppelinstraße erfolgen. Daraus ergibt sich vorerst eine nachrangige Priorität, die sich aber ggf. mit neuen Entwicklungsabsichten wieder ändern könnte.

(9) – Äußere Lauenstraße Süd

Im südlichen Abschnitt der Lauenstraße ergibt sich die Möglichkeit, die Erreichbarkeit des Parkhauses zu verbessern (erreichbar aus allen Richtungen nach Entlastung durch die Ortsumgehung) und auch die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Die Maßnahme kann losgelöst von allen anderen hier beschriebenen Maßnahmen umgesetzt werden (auch nicht abhängig vom Bau der Bahnunterführung Zeppelinstraße). Jedoch sind eventuelle Querbezüge zur Umgestaltung der Schilleranlagen in die Äußere Lauenstraße zu prüfen. Günstig wäre es, wenn durchgehende Radschutzstreifen von den Schilleranlagen bis zur Goschwitzstraße hergestellt werden könnten.

(10) – Wendischer Graben

Der Wendische Graben kann losgelöst von allen anderen Maßnahmen weiterverfolgt werden. Auch wenn die derzeitigen Bedingungen nicht optimal sind (insbesondere für den Fußgängerverkehr), erscheint die Notwendigkeit der Umgestaltung eher nachrangig im Vergleich zu den anderen benannten Schwerpunkten.

8.2 Maßnahmenbündel/ Prioritätenreihung

In **Abbildung 10** sind die einzelnen Maßnahmen zu denkbaren Abschnitte/ Maßnahmenbündel zusammengefasst worden. Rein aus den Aspekten der Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie unter Berücksichtigung der Einflüsse aus dem Bauvorhaben Bahnunterführung Zeppelinstraße lassen sich folgende Prioritäten ableiten, die jedoch in Abhängigkeit sich ändernder Rahmenbedingungen und der Fördermittelbereitstellung bei Erfordernis anzupassen sind:

Prioritätsstufe I (sehr hoch)

In Prioritätsstufe I werden diejenigen Maßnahmen gebündelt, die der Aufwertung des Kornmarktes in seiner Gesamtheit dienen und maßgeblich zur Umsetzung der auch grafisch verdeutlichten Leitbilder in diesem Raum beitragen. Dazu gehören die Punkte (1), (2) und (3). Auf diesen Abschnitt bezieht sich auch primär der angeregte Verkehrsversuch mit der Einführung von Tempo 30. Ob eine Gesamtumgestaltung vor dem Bauvorhaben Zeppelinstraße möglich sein wird, ist insbesondere abhängig von:

- der Schaffung des planerischen Vorlaufes für diese komplexe Maßnahme
- der Verfügbarkeit der finanziellen Mittel
- den Abstimmungen mit Straßenbauverwaltung und Genehmigungsbehörden und
- der zeitlichen Einordnung der Vollsperrung der Zeppelinstraße

Bei zu vielen zeitlichen und sonstigen Konflikten ist es denkbar, nach dem kurzfristig durchzuführenden Verkehrsversuch (nach Freigabe der Ortsumgehung) die zeitliche Einordnung erst nach dem Abschluss des Bauvorhabens Zeppelinstraße vorzunehmen. Dabei könnten jedoch auch einzelne Bestandteile vorgezogen werden.

Prioritätsstufe II (hoch)

Die Maßnahmen (6) und (7) auf der Neustädter Seite werden der Prioritätsstufe II zugeordnet. Sie sind ebenfalls unabhängig vom Bauvorhaben Zeppelinstraße, verdeutlichen die neuen Funktionen der Straßenräume nach Freigabe der Ortsumgehung und haben einen hohen Nutzen für die Entwicklung des Wohnumfeldes. Eine kurzfristige Umsetzung sollte angestrebt werden. Nur wenn dies nicht möglich ist, sollten teils provisorische Maßnahmen geprüft (insbeson-

dere provisorischer Kreisverkehr) oder Teilmaßnahmen mit kurzfristiger Umsetzbarkeit herausgelöst werden (abschnittweiser Schutzstreifen für den Radverkehr und Fußgängerquerungshilfen).

Nicht wegen der Dringlichkeit sondern wegen geringer Kosten bei durchaus hohem Nutzen kann auch die Maßnahme (9) dieser Priorität zugeordnet werden (Südabschnitt Äußere Lauenstraße, möglichst in Verbindung mit Einmündung Schilleranlagen)

Prioritätsstufe III (mittel)

In der Prioritätsstufe III sind diejenigen Maßnahmen enthalten, die aus verkehrlichen Gründen erst nach dem Bauvorhaben Bahnüberführung Zeppelinstraße umgesetzt werden sollen, hohe Kosten haben und auch einen hohen Planungs- und Abstimmungsbedarf (u.a. mit der Straßenbauverwaltung) aufweisen. Dies betrifft insbesondere den Umbau der „Vogelkreuzung mit den angelagerten Straßenabschnitten von Äußerer Lauenstraße und Lauengraben (Maßnahmen (4), (5) und (8)).

Auch wenn im Umbau der Vogelkreuzung ein hoher Nutzen hinsichtlich der Verbesserung des Stadtraumes gesehen wird, ist eine Umsetzung mit hohem Aufwand verbunden. Eine kurzfristige planerische Vorbereitung in Form einer Vorplanung, in welcher die grundsätzlichen Anforderungen und Ideen vertieft und die Kosten präzisiert werden, wäre jedoch von großem Vorteil, um bei zukünftigen städtebaulichen Entwicklungsabsichten klare Vorgaben hinsichtlich Freiraum und Verkehr machen zu können.

Prioritätsstufe IV (nachrangig)

Der Umbau des Wendischen Grabens weist von den im Rahmen des VEP entwickelten Maßnahmen die geringste Priorität auf. Dennoch sollte seine Umgestaltung nicht aus dem Auge verloren werden.

8.3 Weitere Maßnahmen

Neben den wichtigsten 10 Maßnahmen zur Umgestaltung und Aufwertung der Hauptverkehrsstraßen zu attraktiven öffentlichen Räumen sind im VEP zahlreiche weitere Einzelmaßnahmen benannt.

9. Hinweise zur Evaluierung des VEP

Monitoring und Evaluierung strategischer Dokumente der Stadtentwicklung – und dazu ist der VEP Innenstadt Bautzen zu zählen – erlangen eine immer höhere Bedeutung. Mit dem Verkehrsversuch einschließlich der begleitenden Zählungen wird ein erster Evaluierungsschritt bereits vorgenommen. Hierbei werden die Wirkung maßgeblicher Vorschläge geprüft und vertiefende Aussagen über ihre Umsetzbarkeit gewonnen. Ergänzend dazu sollten periodische Berichterstattungen über den Umsetzungsstand des VEP erfolgen. Dies kann ggf. gemeinsam mit Berichterstattungen zur Lärmkartierung und –aktionsplanung erfolgen, die gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie in einem fünfjährigen Turnus fortzuschreiben sind.

In vielen Städten hat sich ein gemeinsamer Verkehrs- und Umweltbericht bewährt. Dieser sollte die jeweils eingetretenen Entwicklungen thematisieren, empirische Daten zusammenfassen (systematische Verkehrszählungen, Angaben zum modal split) und die durchgeführten Maßnahmen beschreiben. Darüber hinaus ist aber auch aufzuzeigen, welche Maßnahmen abweichend von der Zielstellung noch nicht umgesetzt werden konnten und welche Gründe dafür zu benennen sind. Sofern abweichende Entwicklungen erkennbar werden ist im Ergebnis der Berichterstattung darüber zu befinden, ob Anpassungen oder Fortschreibungen des Verkehrsentwicklungsplanes erforderlich werden.

10. Zusammenfassung

Mit den beschriebenen Maßnahmen liegt ein sehr ehrgeiziges Programm zur verträglicheren Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt für die nächsten Jahre vor. Dieses stellt einen maßgeblichen Baustein dafür dar, die Vitalität Bautzens auch sichtbar an den Hauptverkehrsstraßen zu erhalten und nicht – wie in vielen anderen Städten mit Bevölkerungsrückgang mittlerweile nicht mehr zu übersehen – die Bebauung entlang ortsbildprägender Straßenräume dem Verfall preiszugeben. Sicherlich gibt es eine Reihe weiterer Defizite im Detail, die jedoch den strategischen Blickwinkel des VEP nur ergänzen sollten.

Insbesondere der Umbau von Lauengraben und Kornmarkt hat eine sehr hohe Priorität, um die mit den städtebaulichen Entwicklungen ergebenden steigenden Querungsbedürfnisse für den Fußgängerverkehr zu befriedigen, die Qualität des öffentlichen Raumes an der Schnittstelle Altstadt/ südliche Innenstadt deutlich zu verbessern und somit dem urbanen Leben in der Innenstadt neue Impulse zu verleihen.

Aber auch die westlich an die Friedensbrücke angrenzenden Straßenräume der Clara-Zetkin-Straße und der Schliebenstraße und die Friedensbrücke weisen nach verkehrlicher Entlastung und Entfall der Funktion als Bundesstraße 96 hohe Umgestaltungs- und Aufwertungspotenziale

auf, welche deutlich zu einem insgesamt stadtverträglicherem Gesamtverkehrssystem mit deutlicher Verbesserung für die nichtmotorisierten Verkehrsarten beitragen und weit in die angrenzenden Wohngebiete hineinwirken.

Ausgehend von den mit dem Verkehrsentwicklungsplan Bautzen 1995/ 1996 gelegten Grundlagen, und hierbei insbesondere den nachhaltigen Wirkungen der Westtangente Bautzen als wichtigster Maßnahme des VEP, stellt die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Innenstadt Bautzen einen Meilenstein mit weit in die Zukunft weisender Bedeutung dar.