

Große Kreisstadt Stollberg

- Erzgebirgskreis –



Konzept für die Verkehrsführung innerhalb der Stollberger Innenstadt



Verfasser: Stadtverwaltung Stollberg/Erzgebirge
Nora Preuß
Hauptmarkt 1
09366 Stollberg/Erzgeb.

Stand: Oktober 2020

1	Einleitung.....	4
1.1	Zielstellung.....	4
1.2	Ausgangssituation	5
1.3	Vorgehensweise	7
2	Konzept für die Verkehrsführung in der Innenstadt.....	8
2.1	Einzelmaßnahmen	8
2.1.1	Maßnahme 1: Drehung der Herrenstraße und der Straße Am Mühlgraben	8
2.1.2	Maßnahme 2: Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs	11
2.1.4	Maßnahme 3: Erweiterung der Zone 30.....	13
2.2	Parkplatzsituation.....	14
2.2.1	Aktuelle Parksituation	14
2.2.2	Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Parksituation.....	17
2.2.3	Möglichkeiten zur Schaffung zusätzlicher Stellplätze	18

Abbildungen

Abb. 1	Innenstadtbereich
Abb. 2	Verkehrsberuhigter Bereich aktuell
Abb. 3	Zone 30 aktuell
Abb. 4	Drehung Herrenstraße und Am Mühlgraben
Abb. 5	Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs
Abb. 6	Erweiterung Zone 30
Abb. 7	Stellplätze innerhalb der Innenstadt
Abb. 8	Auszug aus d. „Umfrage zur Mobilität in der Stadt Stollberg“

Anlagen

Anlage 1	Innenstadtverkehr aktuell, DIN A2
Anlage 2	Ergebnisse der VK 1 und VZ

KONZEPT FÜR DIE VERKEHRSFÜHRUNG IN DER STOLLBERGER INNENSTADT

1 Einleitung

Die Stadt Stollberg hat sich mit ihrer Bewerbung zur Aufnahme in die Citta Slow - Bewegung im Jahr 2020 auf den Weg zu noch mehr Lebensqualität gemacht.

Indem das Zufußgehen und Radfahren befördert werden, sollen künftig auch Alltagswege dazu einladen, die Stadt in Ruhe zu durchqueren, ihre Vorzüge zu genießen, einen spontanen Plausch im Park zu machen oder sich für ein Eis an den Brunnen zu setzen.

Um dies zu ermöglichen, soll die bisherige Vorherrschaft des motorisierten Verkehrs innerhalb der Innenstadt beendet werden.

1.1 Zielstellung

Der Begriff der Stollberger „Innenstadt“ bezeichnet das Stadtquartier vom Postplatz bis zur Zwickauer Straße, von der Bahnhofstraße bis zur Rudolf-Breitscheid-Straße.

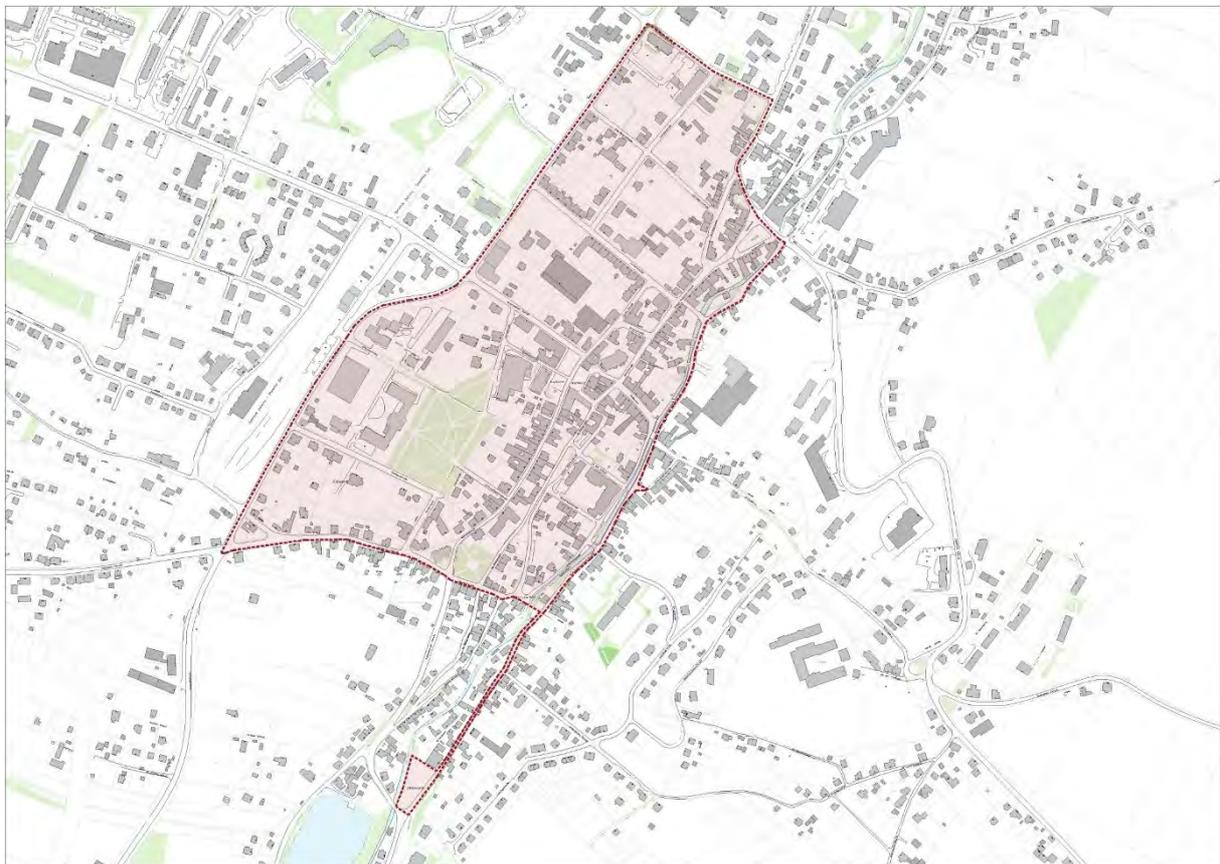


Abbildung 1: Innenstadtbereich

Hier befinden sich zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte, zwei Hotels, eine Pension, vier Imbisse, zwei Restaurants, sechs Cafés, viele Wohn- und Büroräume sowie öffentliche Einrichtungen wie das Rathaus, das Gymnasium und das Landratsamt.

Das Ziel des vorliegenden Konzeptes besteht darin, innerhalb dieser lebendigen Innenstadt, das PKW-Verkehrsaufkommen zu reduzieren, indem ungewollter Durchgangsverkehr verhindert wird und andere Verkehrsformen attraktiver gestaltet werden.

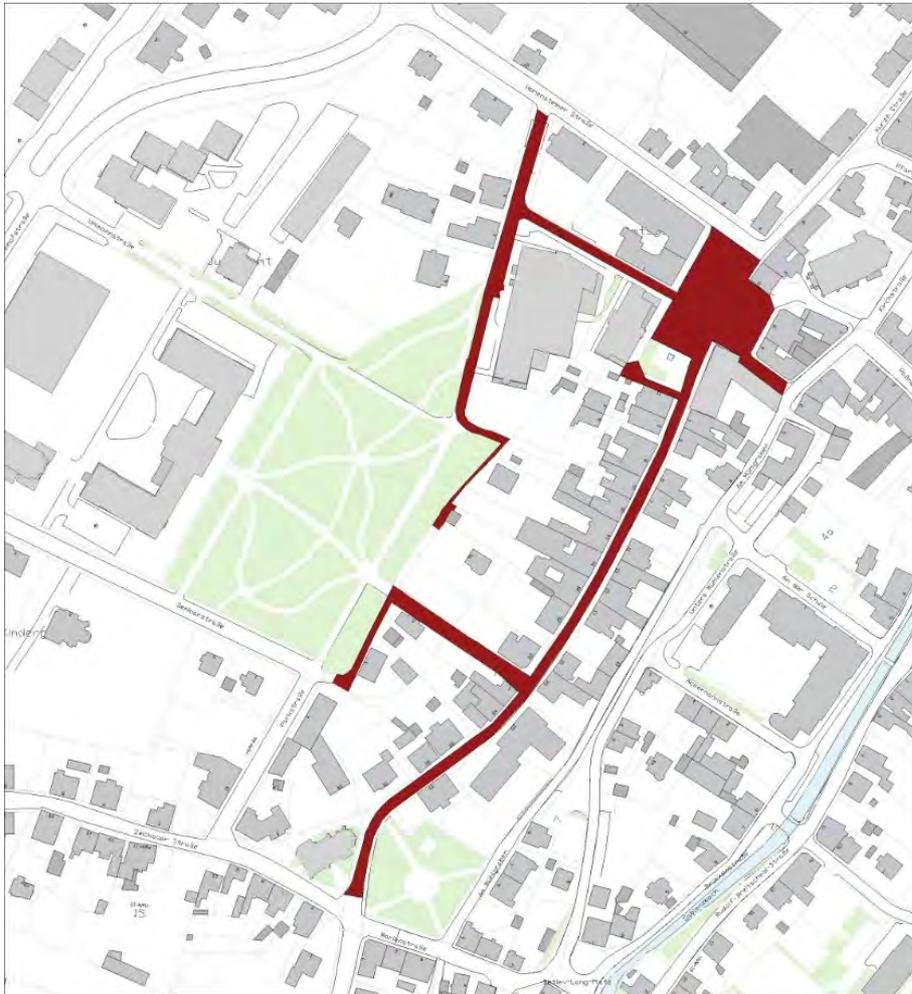
1.2 Ausgangssituation

Es ist nicht Ziel dieses Konzeptes, den gesamten Stadtverkehr neu zu ordnen. Es werden daher nachfolgend nur diejenigen Bereiche und Verkehrsströme betrachtet, die als relevant für die Innenstadt identifiziert wurden.

Von den vier parallel zum Gablenzbach verlaufenden Straßen führen zwei stadteinwärts (Herrenstraße und Brückenstraße) und zwei stadtauswärts (Am Mühlgraben, Rudolf-Breitscheid-Straße). Auch die meisten anderen Straßen, können aufgrund ungenügender Einsehbarkeit oder räumlich begrenzter Fahrbahnflächen nur in eine Richtung befahren werden: unterer Abschnitt der Lutherstraße, Gartenstraße, mittlerer Abschnitt der Schlachthofstraße, Kurze Straße, Pfarrstraße, Ausfahrt vom Hauptmarkt neben dem Amtsgericht („Gerichtsberg“), Ackermannstraße, An der Schule und Seminarstraße.

Innerhalb der gesamten Innenstadt ist kein LKW-Verkehr zulässig aber Lieferverkehr frei. Die Hauptziele größerer LKW sind die Lebensmittelgeschäfte zwischen Hohensteiner Straße und Lutherstraße, die Post sowie die Firma Murr-Elektronik an der Bachgasse. Die übrigen Geschäfte werden meist mit kleineren Lieferfahrzeugen angeeignet.

Aktuell sind folgende Geschwindigkeiten innerhalb der Innenstadt zulässig:



Die Herrenstraße, die Otto-Lehmann-Straße, der größte Teil der Parkstraße, die Rathausstraße und der Hauptmarkt bilden einen verkehrsberuhigten Bereich.

Zulässig ist hier nur Schrittgeschwindigkeit, also maximal 7 km/h. Fußgänger dürfen die gesamte Fahrbahnbreite nutzen und auch Kinderspiel ist überall erlaubt. Parken ist in den gekennzeichneten Flächen zulässig.

Abbildung 2: Verkehrsberuhigter Bereich, Stand 08/2020



Abbildung 3: Zone 30, Stand 08/2020

Die südöstliche Hälfte der Innenstadt liegt innerhalb einer Zone 30 (gelb hervorgehoben): Die Bachgasse, Rudolf-Breitscheid-Straße, Brückenstraße, Ackermannstraße, die Straße An der Schule, die Untere Mühlenstraße, die Straße Roßmarkt, ein kurzer Abschnitt der Ernst-Thälmann-Straße und die Straße Am Mühlgraben.

Die nördliche Hälfte der Innenstadt darf mit 50 km/h befahren werden. Dies betrifft die Marienstraße, Bahnhofstraße/ Schillerstraße, Hohensteiner Straße, Lutherstraße, V.-Bach-Straße, Schlachthofstraße, Goethestraße, Gartenstraße, Ernst-Thälmann-Straße bis Pfarrstraße.

Verkehrszählungen vom 11.06.2019 bis 15.06.2019 und vom 04.11.2019 bis 08.11.2019¹ bestätigten folgende Hauptverkehrsströme innerhalb der Innenstadt²:

Aus den Stollberger Ortsteilen Beutha, Oberdorf, Mitteldorf und Gablenz kommend, vermeiden viele die Ampeln an der B 169 und der Bahnhofstraße und nehmen stattdessen die Schneeberger Straße oder Hartensteiner Straße in die Kernstadt. Auf diesem Weg gelangen sie dann an der Kreuzung Zwickauer Straße/ Herrenstraße in die Innenstadt. Von dort führt die kürzeste Strecke über die Herrenstraße zur Hohensteiner Straße. In der Folge durchqueren zahlreiche Verkehrsteilnehmer den verkehrsberuhigten Bereich, ohne tatsächlich ein Ziel in der Einkaufsstraße oder am Markt zu haben.

Aus Richtung Erzgebirge (Zwönitz) kommend, sollte der Verkehr eigentlich über die Umgehungsstraße an Stollberg vorbeigeführt werden. Aufgrund der täglichen Überlastung dieser einspurigen Straße, kommt es in Stoßzeiten jedoch zu Rückstaus an den Ampelanlagen. Ortskundige vermeiden dies, indem

¹ s. Anlage 2, Auswertung Messdaten der VK 1 und VZ, Stadtverwaltung Stollberg, 2019.

² Vgl. Anlage 1, Plan Innenstadt aktuell, Stadtverwaltung Stollberg, 07/2020.

sie von der B 180 abfahren und über die Zwönitzer Straße, am Postplatz und Hauptmarkt vorbei, die Innenstadt in kürzerer Zeit durchqueren.

Ein weiterer Teil des Verkehrs, der die Innenstadt durchquert, hat seinen Ursprung in der Stadt Thalheim oder deren Nachbarorten östlich von Stollberg. Auf dem Weg zur A4 liegt die nächstgelegene Autobahnauffahrt in Hohenstein-Ernstthal, erreichbar über die Hohensteiner Straße in Stollberg. Grundsätzlich ist dieser Anteil des Durchgangsverkehres durch Stollberg unvermeidbar aber von eher geringem Gewicht im Hinblick auf das Gesamtverkehrsaufkommen der Innenstadt.

Eine Verbesserung ist insbesondere für den unteren Abschnitt der Hohensteiner Straße wünschenswert, wo die insgesamt hohen Zahlen von PKW, vor allem für den querenden Fußgängerstrom problematisch sind.

Hinzukommen weitere Fahrzeuge, die aufgrund der vorhandenen Einbahnstraßen längere Wege durch die Innenstadt nehmen müssen. So fahren aktuell alle Fahrzeuge die vom Hauptmarkt in Richtung „Unterstadt“ (vom Postplatz bis zum Kreiskrankenhaus) wollen, erst über die Hohensteiner Straße und Schillerstraße in die entgegengesetzte Richtung.

Die Situation für Radfahrer und Fußgänger, besonders wenn diese mit Kindern, Gehhilfen oder in Gruppen unterwegs sind, ist infolge der angespannten Verkehrssituation in der Innenstadt verbesserungsbedürftig. Vom Postplatz über die Ernst-Thälmann-Straße bis an den Hauptmarkt, können sich Fußgänger auf den vorhandenen, wenn auch teilweise sehr schmalen Gehwegen relativ sicher bewegen. Die Fahrbahn bleibt aber ein schwer zu querender Strom, bei dem nicht nur viele Fahrzeuge, sondern mit 50 km/h auch recht schnelle Fahrzeuge unterwegs sind, sodass permanent eine hohe Aufmerksamkeit für den Verkehr erforderlich ist. Die Aufenthaltsqualität ist daher eher gering. Baulich getrennte Radwege sind nicht vorhanden, die Fahrbahn wird gemeinsam genutzt.

In der Herrenstraße sind theoretisch keine separaten Gehwege vorhanden. Die Gestaltung der Pflaster- und Plattenbeläge erzeugt aber offenbar den Eindruck einer Fahrbahn mit beidseitigen Gehwegen, sodass Fußgänger von den vermeintlich „stärkeren Verkehrsteilnehmern“ an den Rand der Straße gedrängt werden. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, den vielen oft falsch parkenden Fahrzeugen und der meist deutlich überhöhten Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs, ist die Aufenthaltsqualität für Fußgänger gering, das Queren oft schwierig und ein gemütlicher Schaufensterbummel, mit häufigem Seitenwechsel kaum möglich.

Zuletzt sei erwähnt, dass die aktuelle Verkehrsführung ortsunkundige Besucher vor eine gewisse Herausforderung bei der Suche nach dem Stadtzentrum stellt. Der Kirchturm der Jakobikirche gibt Gästen der Stadt die Richtung intuitiv vor, jedoch- eine direkte Zufahrt von der Kreuzung am Bürgergarten, wo Besucher aus allen Richtungen kommend landen, bleibt verwehrt. Zwar weist eine Beschilderung („Zentrum“) den Weg; da man diesen Strohhalm aber oft erst ergreift, wenn man feststellt, dass einem das eigene Gefühl nicht weiterhilft, ist man an den Schildern häufig längst vorbeigefahren.

1.3 Vorgehensweise

Um die Verkehrsprobleme innerhalb der Innenstadt zu lösen, wurde im Jahr 2019 mit regelmäßigen Beratungen zum Innenstadtverkehr begonnen. Gemeinsam mit dem Bürgermeister und Mitarbeitern des Bau- und Ordnungsamtes wurden verschiedene Lösungsvarianten besprochen, geprüft und teilweise verworfen. Als geeignete Strategie kristallisierte sich heraus, dass mit Steigerung der Aufenthalts- und Verkehrsqualität für Fußgänger und Radfahrer, das bloße Durchqueren der Innenstadt verlangsamt und somit unattraktiver werden kann.

Im Dezember 2019 wurden die bis dahin geplanten Einzelmaßnahmen zur Optimierung des Innenstadtverkehrs, mit der Polizei, der städtischen Verkehrsbehörde, dem Ordnungs- und Bauamt abgestimmt. Nachdem die Hinweise aller Teilnehmer eingearbeitet waren, erfolgten Anhörungen und Ortstermine an denen wiederum die Polizei, Straßenmeisterei und das Landesamt für Straßenbau und Verkehr teilnahmen, um die Machbarkeit einzelner Maßnahmen zu prüfen.

Nach Vorstellungen des Zwischenstandes im Kreis der Händler der Herrenstraße, dem Ausschuss für Technik, Liegenschaften und Gewerbe (22.06.2020), sowie zum Treffen des Gewerbevereins, wurde das Konzept auf drei Einzelmaßnahmen reduziert, mithilfe derer das Ziel „Reduzierung des Durchgangsverkehrs“, erreicht werden soll.

Die beiden übrigen Maßnahmen (Öffnung der Lutherstraße und der Schlachthofstraße zur Ausfahrt auf die Schillerstraße) werden vorläufig nicht weiterverfolgt. Erst wenn sich die veränderte Verkehrsdynamik nach Umsetzung der ersten drei Maßnahmen zeigt, wird entschieden, ob es noch erforderlich sein wird, das Aufkommen an Durchgangsverkehr am Hauptmarkt durch diese Maßnahmen weiter zu reduzieren.

2 Konzept für die Verkehrsführung in der Innenstadt

Durch jede der drei Maßnahmen sind sowohl Auswirkungen innerhalb der jeweiligen Verkehrsfläche (z.B. Verkehrsaufkommen, Fahrtrichtung), wie auch außerhalb der unmittelbar betroffenen Straßen, Wege und Plätze zu erwarten, die im folgenden Kapitel beschrieben werden.

Anschließend wird die aktuelle Parkplatzsituation beleuchtet und beschrieben, wie sich die Maßnahmen auf den ruhenden Verkehr auswirken werden.

2.1 Einzelmaßnahmen

2.1.1 Maßnahme 1: Drehung der Herrenstraße und der Straße Am Mühlgraben

Der Kern des Konzeptes besteht in der Attraktivierung des Stadtmittelpunktes, also des Hauptmarktes und der Herrenstraße. Dies soll durch die Verwirklichung der ersten beiden Maßnahmen, nämlich durch Drehung der Fahrtrichtung der Herrenstraße und Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs bis auf die Hohensteiner Straße, erreicht werden.

Einerseits treffen rings um den Hauptmarkt viele Verkehrsströme aufeinander (vgl. Kapitel 1.2): Fußgänger entsteigen dem Bus oder queren die Hohensteiner Straße auf ihrem Weg zwischen den umliegenden Geschäften, zur Post, ins Gericht oder ins Rathaus. Fahrzeuge nutzen den Weg über die Herrenstraße in die Stadt oder wollen ihr Fahrzeug zentral parken, um verschiedenes zu erledigen. Der Verkehr der Hohensteiner Straße ist, insbesondere zu Stoßzeiten, ein steter Fluss an Fahrzeugen, den zu überqueren lästig und bisweilen gefährlich ist.

Andererseits ist dieser Teil der Stadt auch ein bedeutender Treffpunkt. An Wochenenden, wenn das Verkehrsaufkommen geringer ist, offenbart sich das Potential des verkehrsberuhigten Bereichs. Familien treffen sich mit Fahrrädern am Brunnen auf ein Eis und Menschen unterschiedlichsten Alters schlendern entlang der Schaufenster in der Herrenstraße. Der freie Platz kann eine wundervolle Kulisse sein, für Hochzeiten und strahlt viel Ruhe aus an gewöhnlichen Sonntagen. Und manchmal wird er zum Schauplatz der Lebensfreude, wenn Stadtfeste gefeiert werden.

Dem Gedanken von Citta-Slow folgend, sollte aber auch der Alltag lebenswert sein. Hauptmarkt und Herrenstraße sollten für alle Bürger und jederzeit das Herz der Stadt sein.

Voraussetzung für eine höhere Aufenthaltsqualität ist aber offensichtlich, dass das Verkehrsaufkommen reduziert wird.

Wie bereits in Kapitel 1.2 erläutert, gibt es fünf Hauptquellen, aus denen sich der Verkehrsfluss der Herrenstraße und Hohensteiner Straße speist, wobei die drei letztgenannten teilweise vermeidbar sind:

- tatsächlicher Zielverkehr in die Innenstadt
- Verbindung in Richtung der A4 aus östlicher Richtung kommend
- Abkürzung aus den Ortsteilen in die Stadt über die Herrenstraße
- Umfahrung von Staus auf der Ortsumgehungsstraße
- längere Wege aufgrund vorhandener Einbahnstraßenregelungen

Um Durchgangsverkehr in der Herrenstraße zu vermeiden, sollte daher die Fahrtrichtung geändert werden. Aus Richtung der Ortsteile kommend, wird man somit an der Marienkirche zu der Entscheidung gedrungen, rechts oder links abzubiegen, je nachdem, ob man ein Ziel oberhalb oder unterhalb der Herrenstraße ansteuert.

Es wird zugleich die Drehung der Straße Am Mühlgraben erforderlich, damit weiterhin zwei Straßen in die Innenstadt hinein und zwei hinausführen.

Um eine bestmögliche Erreichbarkeit der Händler in der Herrenstraße zu gewährleisten, soll ermöglicht werden, den Markt direkt von der Hohensteiner Straße aus zu befahren. Das Einfahren in die Pfarrstraße wird mittels Richtungspfeil verhindert.

Folgende Auswirkungen der Maßnahme werden erwartet:

- + weniger Durchgangsverkehr in der Herrenstraße
- + höhere Aufenthaltsqualität durch weniger PKW in Kombination mit verkürzter Parkdauer (bereits in Umsetzung, Begrenzung auf 30 min)
- + bessere Orientierung für ortsunkundige durch Marktzufahrt von Hohensteiner Straße
- + Umsatzsteigerung für Einzelhändler
- + direkte Ausfahrt vom Hauptmarkt in die Unterstadt (vorbei am Amtsgericht), daher auch
- + weniger Verkehr auf der Hohensteiner Straße
- + weniger Verkehr in der Parkstraße/ Rathausstraße durch Schaffung Marktzufahrt an der Hohensteiner Straße

- Verlust von bis zu 9 Stellplätzen an der Hohensteiner Straße durch Schaffung der Marktzufahrt
- evt. mehr Verkehr Am Mühlgraben durch kurze Verbindung der Ortsteile mit Niederdorf
- bei erfolgloser Parkplatzsuche in der Herrenstraße ggf. kein Einkauf (→ deutlicher Hinweis auf Parkplatz Am Mühlgraben)

Um zukünftig den Durchgangsverkehr in der Oberen Mühlenstraße zu vermeiden (aus den Ortsteilen in Richtung Unterstadt), sollte geprüft werden, ob im Zuge der Drehung der Fahrtrichtungen der Herrenstraße und Am Mühlgraben, zusätzlich die Einbahnstraßen zwischen Schneeberger Straße und Detlef-Lang-Platz gedreht werden können.



Abbildung 4: Drehung der Herrenstraße und Am Mühlgraben

2.1.2 Maßnahme 2: Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs

Psychologisch bedingt ist es oft leider so, dass sich schnellere Verkehrsteilnehmer auch als stärkere Verkehrsteilnehmer fühlen und andere daher bewusst oder unbewusst an den Rand drängen. Für das Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und dem motorisierten Verkehr am Hauptmarkt, sollen mehr Gleichberechtigung und gegenseitige Rücksichtnahme geschaffen werden, indem der verkehrsberuhigte Bereich bis über die Hohensteiner Straße erweitert wird.

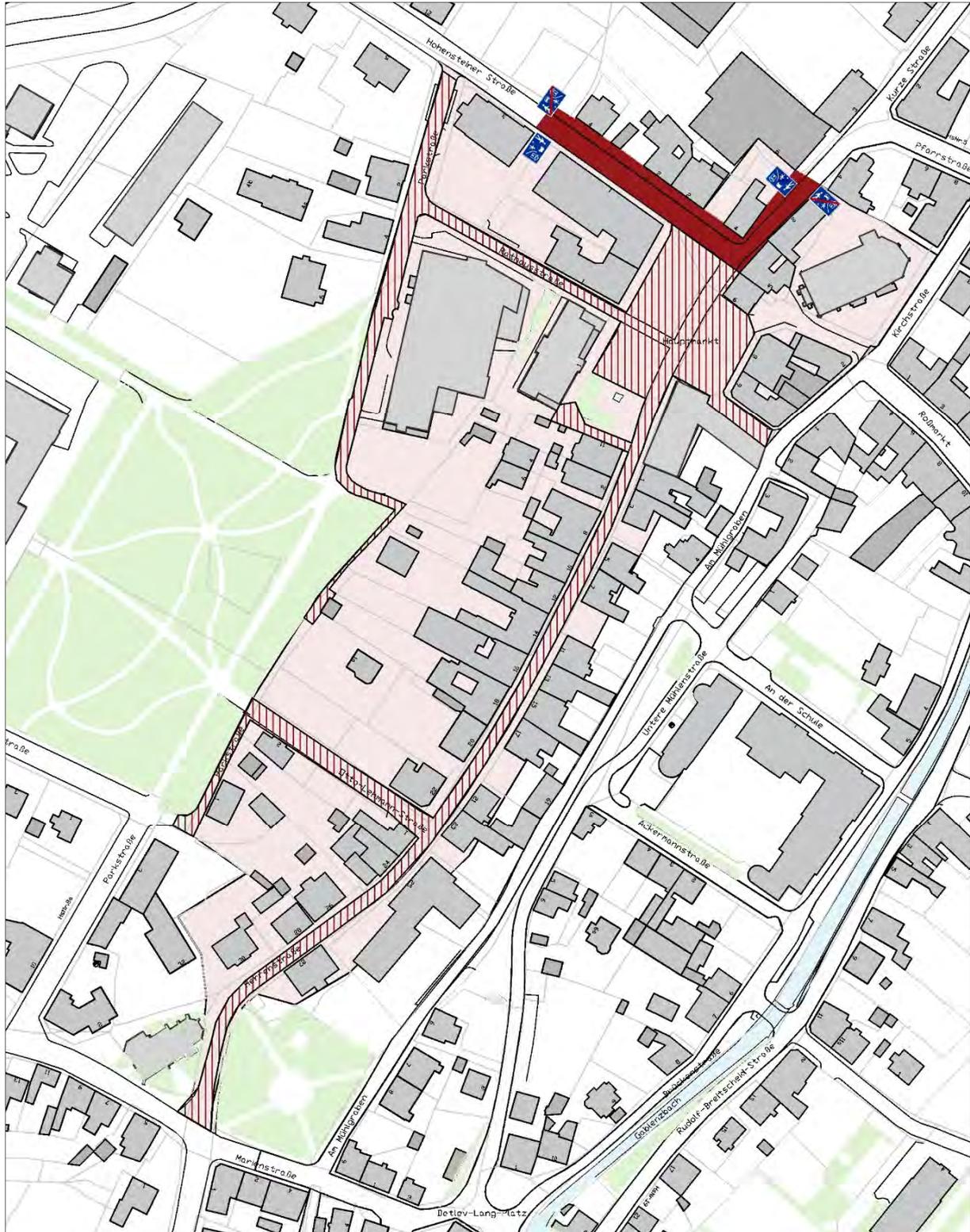


Abbildung 5: Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs

Diese Maßnahme erfordert es, dass alle Fahrbahnflächen niveaugleich ausgebildet werden. Eine asphaltierte Fahrbahn wie bisher, soll es nicht mehr geben, sodass Autofahrer bereits durch den Belagswechsel zu erhöhter Aufmerksamkeit ermahnt werden.

Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit kann sich der querende Fußgängerstrom zwischen beiden Seiten der Hohensteiner Straße sicherer und ohne lange Wartezeiten bewegen. Zugleich wird so aber das Umfahren von Rückstaus auf der Umgehungsstraße minimiert, da die Zeitersparnis auf dem Weg quer durch die Innenstadt, nicht mehr so groß ist.

Städtebaulich findet durch diese Maßnahme ein äußerst vorteilhafter Zusammenschluss der Einzelhandelsgeschäfte zu beiden Seiten der Hohensteiner Straße statt. Die Händler und Dienstleister der Herrenstraße, können durch diese Maßnahme besser von den Kunden der Geschäfte unterhalb des Bürgergartens profitieren und umgekehrt.

Folgende Auswirkungen der Maßnahme werden erwartet:

- + mehr gegenseitige Rücksichtnahme
- + mehr Sicherheit für Fußgänger
- + höhere Aufenthaltsqualität durch weniger Verkehr und attraktivere Gestaltung
- + weniger Durchgangsverkehr als Stauumfahrung der B 180
- + Zusammenführung der Einkaufsmöglichkeiten zu beiden Seiten der Hohensteiner Straße
- ggf. Gefährdung oder Verunsicherung von Fußgängern im Kurvenbereich zwischen Pfarrstraße und Hohensteiner Straße (→ Öffnung Arkaden wäre hilfreich)
- Verlust von weiteren Stellplätzen im Rahmen der Umgestaltung des Hauptmarktes
- längere Fahrtzeiten für Autofahrer auf dem Weg durch die Stadt

2.1.4 Maßnahme 3: Erweiterung der Zone 30

Um die Aufenthaltsqualität im Umfeld des Postplatzes zu stärken und die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen, soll als dritte Maßnahme die Zone 30 bis zur Zwönitzer Straße erweitert werden (grün). Dies hat den positiven Nebeneffekt, dass automatisch mehr gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich wird, wenn die bisherigen Vorfahrtsregelungen durch Rechts-vor-Links abgelöst werden.

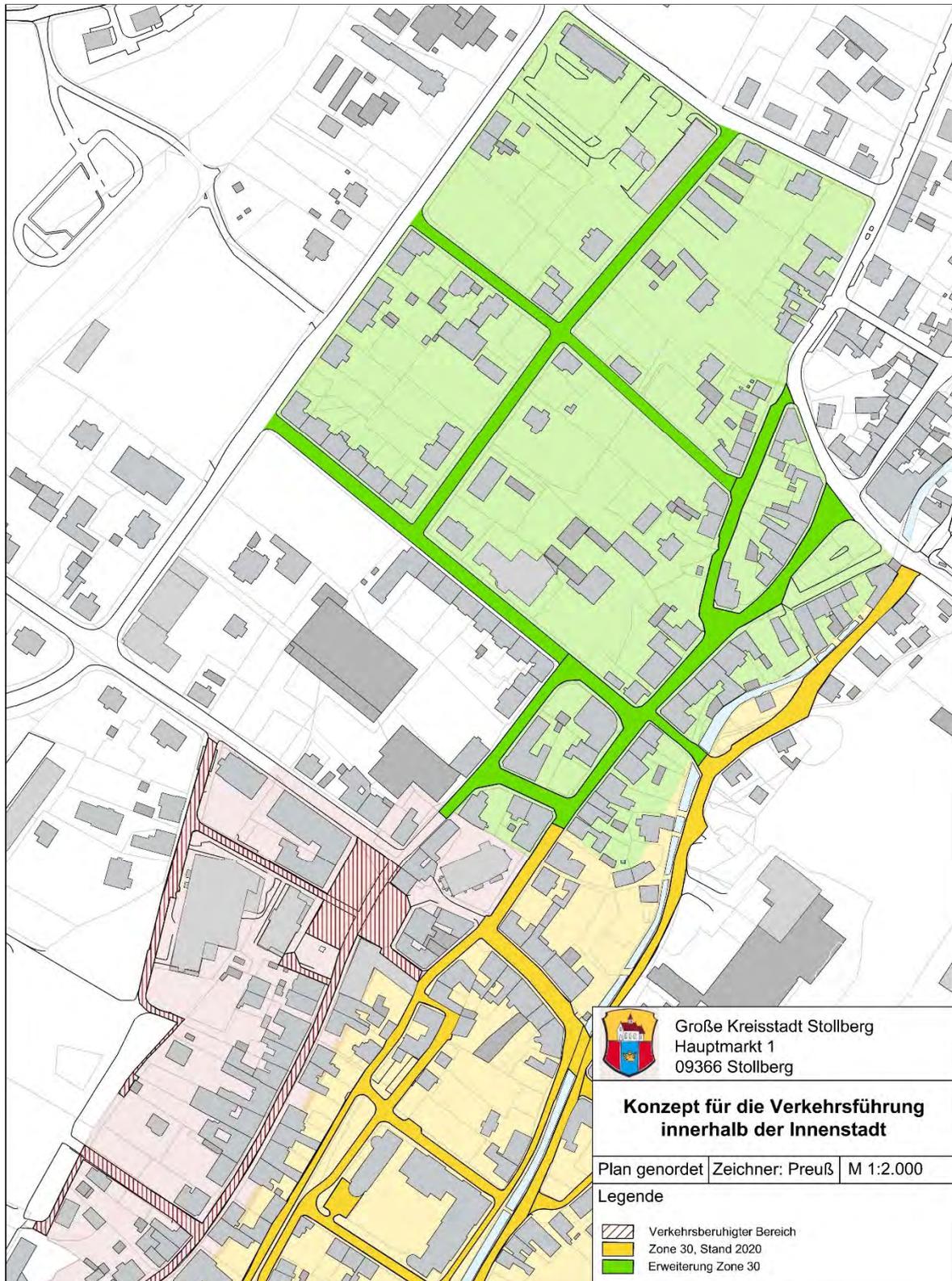


Abbildung 6: Erweiterung Zone 30

Auf Empfehlung der Polizei sollen weitere Teile der Innenstadt in die Zone einbezogen werden, nämlich zusätzlich die Goethestraße, V.-Bach-Straße und Lutherstraße.

Folgende Auswirkungen der Maßnahme werden erwartet:

- + Steigerung der Verkehrssicherheit
- + Verringerung Durchgangsverkehr in der Innenstadt
- + weniger Lärm durch reduzierte Geschwindigkeit
- + mehr gegenseitige Rücksichtnahme durch Rechts-vor-Links
- + Wegfall der Schilder zur Vorfahrtsregelung
- + Steigerung der Attraktivität der betroffenen Straßenräume
- + Steigerung des Verkaufsumsatzes der anliegenden Einzelhandelsgeschäfte
- ggf. Verlust von einzelnen Stellplätzen im Straßenraum

2.2 Parkplatzsituation

Die geplanten Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsführung in der Innenstadt gehen teilweise zu Lasten des ruhenden Verkehrs. Um abschätzen zu können, ob daraus Unannehmlichkeiten für Anwohner, Gewerbetreibende oder Gäste der Stadt entstehen, werden die Bestands- und Planungssituation des ruhenden Verkehrs gegenübergestellt und mögliche Maßnahmen zur Problemlösung vorgeschlagen.

Grundsätzlich ist es keine Pflichtaufgabe der Stadt, kostenlose Anwohnerparkplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung zu stellen. Im Hinblick auf die gewachsene Stadtstruktur, mit teilweise engen Straßenquerschnitten, soll die Situation für Grundstücke ohne Parkmöglichkeiten auf dem eigenen Grundstück aber möglichst nicht unnötig verschlechtert werden.

Mit dem Ziel den innerstädtischen Einzelhandel zu stärken, wird die überwiegende Zahl der Parkplätze im Umfeld der Geschäfte, weiterhin zeitlich begrenzt sein. Nur so stehen die Stellflächen den Kunden im Bedarfsfall zur Verfügung.

Für längere Parkdauern stehen Am Mühlgraben, auf dem Marktplatz, am Schillerplatz, an der Schlachthofstraße und am Postplatz in großem Umfang öffentliche Stellplätze zur Verfügung, die zudem vorteilhaft innerhalb der gesamten Innenstadt verteilt, gelegen sind.

2.2.1 Aktuelle Parksituation

Die Tabelle auf Seite 16 zeigt die Zahl der Stellplätze in den jeweiligen Straßen der Innenstadt. Die farbliche Hervorhebung der unterschiedlichen Stellplatzarten entspricht der Legende der nachfolgenden Planzeichnung.

Eine Bedarfsermittlung wurde im Rahmen der Aufstellung des Stadtentwicklungskonzeptes (SEKo) bereits im Jahr 2012 durchgeführt und 2017 für das Stadtumbaugebiet „Kernstadt“ aktualisiert³. Die Zahlen der rechten Spalte der Tabelle, enthalten den rechnerischen Bedarf an Stellplätzen bezogen auf die einzelnen Straßen.

³ Vgl. S. 4 ff., Stellplatzanalyse Große Kreisstadt Stollberg – Stadtumbaugebiet „Kernstadt“, Oktober 2017.

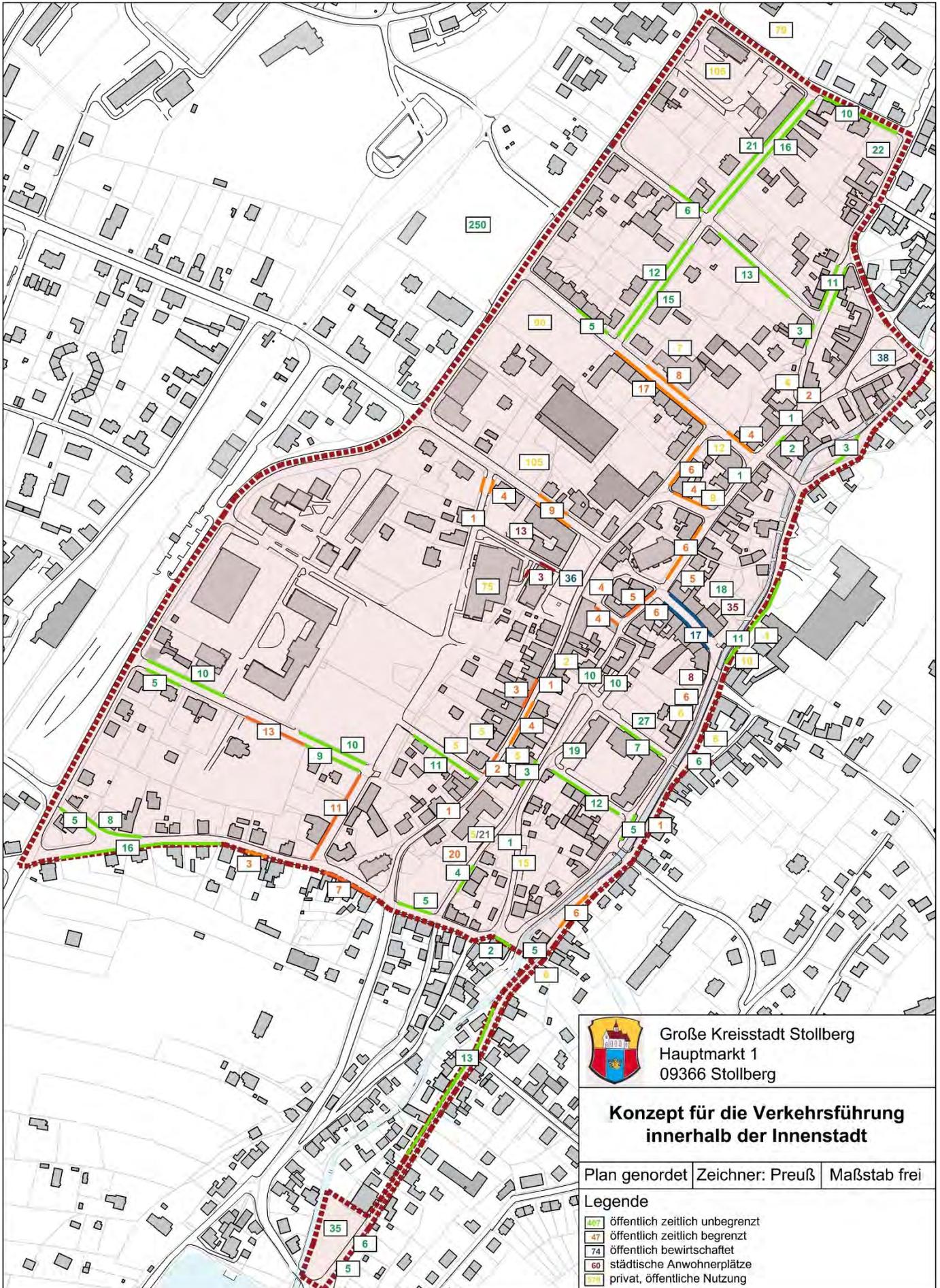


Abbildung 7: Stellplätze innerhalb der Innenstadt

Straße	Stellplätze auf Parkplätzen						Stellplätze im Straßenraum				gesamt
	öffentl., unbegrenzt	öffentl., zeitbegrenzt	öffentl., bewirtschaftet	städt. Anwohnerplätze	privat, öffentl. genutzt	öffentl., unbegrenzt	öffentl., zeitbegrenzt	öffentl., bewirtschaftet	städt. Anwohnerplätze		
Ackermannstraße						12				12	
Am Mühgraben	10	26		4	26	7	5		1	79	
An der Schule	27					7				34	
Bachgasse bis Zwönitzer Str.						17				39	
Brückenstraße		6		8	6	5				25	
Detlev-Lang-Platz						2				2	
Ernst-Thälmann-Straße		5			9	1	9			24	
Gartenstraße					4	14				18	
Goethestraße						63				63	
Hauptmarkt		4	36				4			44	
Herrenstraße					12		11			23	
Hohensteiner Straße					105		9			114	
Kurze Straße		6			12					18	
Lutherstraße					97	5	29			131	
Marienstraße						5				5	
Otto-Lehmann-Straße					5	11				16	
Parkstraße					75		16			91	
Pfarrstraße							4			4	
Postplatz			38				2			40	
Rathausstraße				13					3	16	
Rossmarkt	18			35			17			70	
Rudolf-Breitscheid-Straße	51				6	29	7			93	
Schillerstraße	250				106					356	
Schlachthofstraße	22				79	10				111	
Seminarstraße						34	13			47	
Untere Mühlenstraße	29				15	1				45	
V.-Bach-Straße						19				19	
Zwickauer Straße						29	10			39	
Gesamt	407	47	74	60	579	271	119	17	4	1578	

Tabelle1: Anzahl der Stellplätze innerhalb der Innenstadt

Innerhalb der Innenstadt sowie unmittelbar angrenzend stehen derzeit 999 städtische PKW-Stellplätze zur Verfügung. Davon sind 166 hinsichtlich der Parkdauer begrenzt.

Insgesamt 407 öffentlichen Stellplätze am Schützenplatz, An der Schule, an der Unteren Mühlenstraße, Am Mühlgraben (bei „et cetera“), am Rossmarkt (teilweise), am Schillerplatz und an der Schlachthofstraße sind kostenlos und stehen zeitlich unbegrenzt zur Verfügung.

Von den vorhandenen öffentlichen Parkplätzen werden derzeit drei bewirtschaftet. Dies sind die Flächen am Straßenrand des Roßmarktes, am Hauptmarkt und am Postplatz mit zusammen 91 Stellflächen.

Insgesamt 64 städtische Anwohnerstellplätze sind am Roßmarkt sowie am Mühlgraben, in der Brückenstraße und Rathausstraße vorhanden.

Zusätzlich stehen auf privaten Parkplätzen z.B. am Arbeitsamt, rings um den Simmel-Einkaufsmarkt oder am Hotel Grüner Baum weitere 579 Stellplätze zur Verfügung, die für Kunden und (zum Teil gegen Gebühr) öffentlich genutzt werden können.

Das Parkhaus der Sparkasse steht ebenfalls dem recht großen Teil der Öffentlichkeit zur Verfügung, der Kunde des Geldinstituts ist. Von den insgesamt 75 Stellplätzen ist jedoch bereits ein Teil auf Dauer vermietet.

2.2.2 Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Parksituation

Maßnahme 1: Drehung Herrenstraße und Am Mühlgraben

Durch die Drehung der Herrenstraße und der Straße Am Mühlgraben gehen innerhalb der beiden Straßen keine Parkplätze verloren.

Mit Schaffung der Marktzufahrt von der Hohensteiner Straße aus, müssen dort aber voraussichtlich alle 9 Stellplätze am Straßenrand entfallen.

Aufgrund der veränderten Fahrtrichtungen besteht die Gefahr, dass Kunden bei erfolgloser Parkplatzsuche in der Herrenstraße, ohne Einkauf abfahren. Um dies zu vermeiden, ist es wichtig, deutlich auf die Parkmöglichkeiten am Mühlgraben hinzuweisen, um die Kunden bei Ihrer Stellplatzsuche zurück in die Innenstadt zu führen. Zudem sollten Überschreitungen der Parkdauer in Zukunft noch häufiger geahndet werden, um die vorhandenen Kundenparkplätze für den Bedarfsfall freizuhalten.

Maßnahme 2: Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs

Die Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs geht mit einer Umgestaltung des Hauptmarktes einher. Dabei soll zugunsten der Aufenthaltsqualität ein Teil der vorhandenen Stellplätze entfallen. In Abhängigkeit von der letztlich zur Ausführung kommenden Gestaltung, könnten es 10 oder mehr Plätze sein, die auf dem Hauptmarkt entfallen.

Maßnahme 3: Erweiterung Zone 30

Durch Ausdehnung der Zone 30, könnten einzelne Stellplätze am Fahrbahnrand verloren gehen.

Zusammenfassung

Bei Umsetzung aller drei Maßnahmen ist mit dem Verlust von etwa 20 Stellplätzen zu rechnen. Die genaue Zahl ist abhängig von der konkreten Gestaltung des Hauptmarktes und den Anforderungen der Polizei sowie der Verkehrsbehörde an die neue Verkehrsführung.

Dem gegenüber stehen 1.514 öffentlich nutzbare Stellplätze innerhalb des Innenstadtbereichs, von denen ein Großteil weniger als fünf Gehminuten vom Hauptmarkt entfernt liegt.

Es handelt sich demnach um eine eher geringfügige Reduzierung um weniger als 2 %. Diese Entwicklung steht mit dem Citta-Slow-Gedanken im Einklang, wonach der zentrale Marktplatz vor allem ein Ort für die Bürger und des Aufenthalts sein sollte und weniger ein Parkplatz.

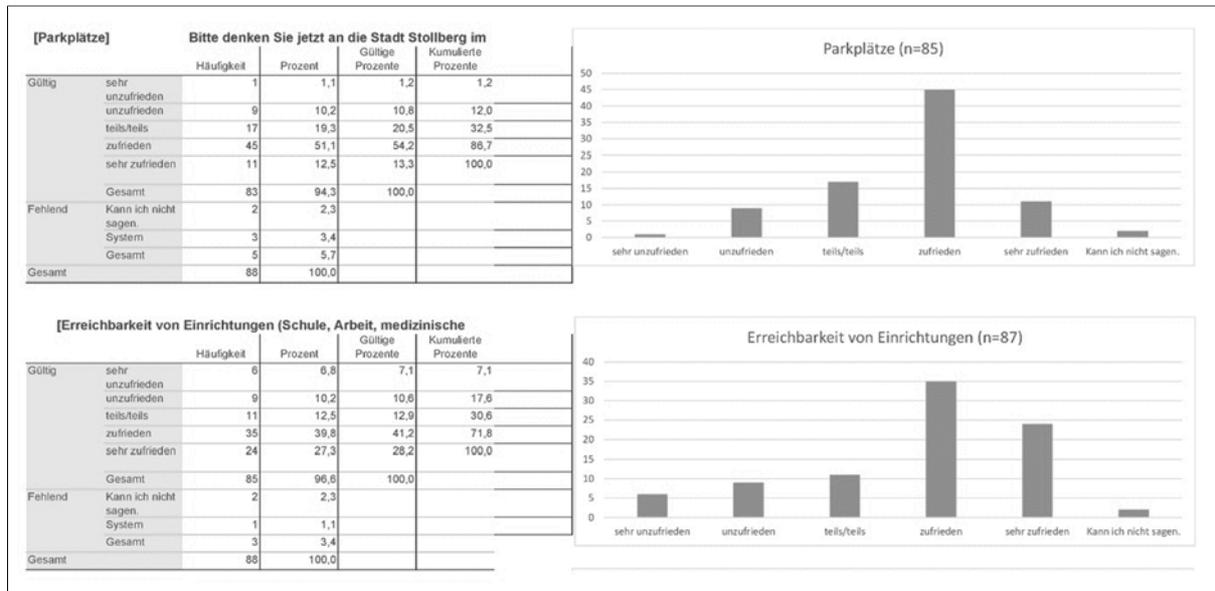


Abbildung 8: Auszug aus der Teilerhebung der „Umfrage zur Mobilität in der Stadt Stollberg“, 29.09.2020.

Bekräftigt wird diese Einschätzung durch die Ergebnisse der Bürgerbefragung zur Mobilität⁴. Hier zeigt sich unter den Teilnehmern ein großes Maß an Zufriedenheit mit dem aktuellen Stellplatzangebot in Stollberg, sodass angenommen werden darf, dass der Verzicht auf einige Parkplätze durchaus vertretbar ist.

2.2.3 Möglichkeiten zur Schaffung zusätzlicher Stellplätze

Zum Ausgleich für die entfallenden Stellflächen, sollten die Parkplätze an der Schlachthofstraße und am Rossmarkt umgestaltet werden. Beide Flächen sind sanierungsbedürftig und weisen ungenutzte Flächenpotentiale auf.

⁴ S. „Umfrage zur Mobilität in der Stadt Stollberg“, Große Kreisstadt Stollberg in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Chemnitz, Teilerhebung vom 29.09.2020.

Anlage 1

Innenstadtverkehr aktuell, Stand 10/2020

Anlage 2

Ergebnisse der Verkehrszählungen 1 und 2, Stadtverwaltung Stollberg, 2019