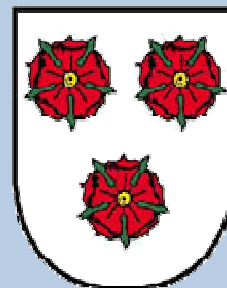


# VERKEHRSKONZEPT STADT BRANDIS

Stadt Brandis



STAND 24-03-2015

Planungsbüro  
Hanke GmbH





## Leitlinien für eine zukunftsfähige Mobilität in Brandis

Als wachsende Stadt muss Brandis Antworten auf die Herausforderungen der Zukunft geben. Im Mobilitätssektor sind hierfür viele berechtigte Ansprüche und Wünsche in Einklang zu bringen. Dabei muss die Teilhabe an der Gesellschaft, die sich z. B. über die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen aus allen Teilen der Stadt in adäquater Zeit und zu adäquaten Kosten definiert, für alle Bevölkerungsgruppen gesichert sein.

Aufgabe zukünftiger Verkehrspolitik und -Maßnahmen der Stadt Brandis mit seinen Ortschaften ist es, die relativ gute Infrastruktur in Brandis zu nutzen und zu verbessern. Ziel in Brandis muss es sein, dass Mobilität als ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu sehen ist und somit eine Chancengleichheit der Mobilität bei zukünftigen Vorhaben in den Vordergrund rückt.

Hieraus ergeben sich folgende Leitziele für die Stadt Brandis:

- Als attraktiver und sicherer Lebensraum schafft die Stadt Brandis Einwohnern und Gästen allen Altersgruppen attraktive Verkehrsräume und gewährleistet barrierefreie Mobilität. Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fußgänger im Stadtraum genießt hohe Priorität.
- Als lebenswerte und klimafreundliche Stadt bekennt sich Brandis zu einer umweltverträglichen Mobilität. Für eine Mobilität der Zukunft müssen also auch in Brandis stärker Verkehrsangebote des Umweltverbunds vorgehalten sowie ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr gestärkt werden. Nicht erforderliche Verkehre sind zu verringern und erforderliche Verkehre stadt- bzw. ortsverträglich zu gestalten.
- Die Attraktivität des Standortes Brandis hängt auch von ihrer lebendigen Innenstadt ab sowie von attraktiven Rahmenbedingungen für einen weichen Tourismus ab. Diese gilt es durch eine nachhaltige Verkehrspolitik, einer besseren Vernetzung der einzelnen Stadtteile und deren Erreichbarkeit für alle Altersgruppen sowie durch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu stärken.
- Die künftige Entwicklung Brandis als Gewerbestandort wird durch eine leistungsfähige und adäquate Infrastruktur gefördert; die Wirtschafts- und Lieferverkehre müssen weiterhin gewährleistet sein, dürfen aber nicht zu maßgeblichen Beeinträchtigungen in Bezug auf Sicherheit und Lebensqualität der Bürger stehen. Hier sind großräumige interkommunale Strukturen zu berücksichtigen.



- Als lebenswerter Wohnort für Familien haben Freizeitverkehre einen hohen Stellenwert. Bei allen neuen Verkehrsprojekten müssen deshalb Fußgänger und Radfahrern im besonderen Maße berücksichtigt werden.

Auf dieser Basis ergeben sich die fünf nachfolgenden Handlungsschwerpunkte einer nachhaltigen Verkehrspolitik, aus denen sich die vorgeschlagenen und jeweils noch zu beratenden und beschließenden Maßnahmen ableiten:

- Aufwertung der Innenstadt
- Stärkung der Attraktivität als Wohnstandort
- Bereitstellung von umweltfreundlichen Mobilitätsalternativen
- Gewährleistung der Barrierefreiheit
- Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Stärkung der touristischen und Freizeitpotentiale
- Sicherung des Wirtschaftsstandortes

Die Verwirklichung der Ziele hängt von der Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger ab. Ihre Mitsprache wird ausdrücklich gewünscht. Als diejenigen, die in der Stadt wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen, wirken maßgeblich am Mobilitätsgeschehen mit. Sie kennen die Rahmenbedingungen vor Ort und sind wichtige Partner bei der Umsetzung einzelner Handlungsfelder.

Für diese Umsetzung stellt die Stadt Brandis im Rahmen ihrer Möglichkeiten und unter der Berücksichtigung der Haushaltslage ausreichend Finanz- und Personalressourcen zur Verfügung und arbeitet in enger Kooperation mit übergeordneten Behörden, Mobilitätsdienstleistern und andern Mobilitätsteilnehmern zusammen. Die Umsetzung des Verkehrskonzeptes der Stadt Brandis versteht sich in diesem Sinne als ein langfristiger Prozess, der sich kontinuierlich weiter entwickeln muss.



# 0 Inhaltsverzeichnis

<b>0 Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>4</b>
Abbildungsverzeichnis .....	5
Anlagenverzeichnis .....	7
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>8</b>
<b>2 Bestandsanalyse</b> .....	<b>9</b>
2-1 Grundlagen .....	9
Plangebiet .....	9
Regeln und Richtlinien .....	11
2-2 PKW- und LKW Verkehr .....	12
Analyse des PKW- und LKW Verkehr .....	12
Funktionale Netzgliederung .....	15
Ortseinfahrten .....	16
Querschnitte und Seitenprofile .....	17
Unfallaufkommen .....	18
2-3 Ruhender Verkehr .....	19
2-4 Radverkehr .....	23
Grundanforderungen an das Radwegenetz .....	23
Analyse des Radverkehrs .....	23
2-5 Fußgängerverkehr .....	26
Analyse des Fußgängerverkehrs .....	26
2-6 Verkehrszählung .....	28
Erfassung der Ist-Situation .....	28
Knotenstromzählung .....	28
Querschnittbelastung .....	36
Radverkehrsführung entsprechend ERA 10 nach Querschnittbelastung .....	38
Querungsanlagen entsprechend EFA nach Querschnittbelastung .....	38
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) .....	40
<b>3 Konfliktanalyse</b> .....	<b>45</b>
3-1 Bürgerumfrage zum Verkehrskonzept .....	45
3-2 Konflikt- und Mängelkatalog .....	48
<b>4 Handlungskonzept</b> .....	<b>52</b>
4-1 Leitlinien für eine zukunftsfähige Mobilität in Brandis .....	52
4-2 Handlungsschwerpunkte .....	54
4-3 Maßnahmenkatalog .....	56
Übersicht über die Maßnahmen .....	56
<b>Maßnahmenkatalog des Verkehrskonzeptes der Stadt Brandis</b> .....	<b>59</b>
4-4 Handlungsempfehlung für zukünftiges Planen und Bauen im Bereich Verkehr .....	141
Grundsätzliches .....	141
Vorgaben für die Themenbereiche Rad- und Fußgängerverkehr .....	141
Vorgaben für die Themenbereiche PKW- und LKW-Verkehr und ruhender Verkehr .....	143
4-5 Weiterführende Ideen und Konzeptionen .....	144
<b>5 Fazit</b> .....	<b>146</b>





## Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abbildung 1 - Lage im Raum der Stadt Brandis.....	6
Abbildung 2 - Klassifiziertes Straßennetz der Stadt Brandis.....	10
Abbildung 3 - MIV-Netz und Straßenraum - Bestand (Ausschnitt aus Karte 1).....	12
Abbildung 4 - Tabelle mit Unfallaufkommen an ausgewählten Standpunkten (Quelle: Polizeidirektion Leipzig).....	14
Abbildung 5 - Tabelle mit Anzahl und Verteilung der Stellflächen im Untersuchungsraum.....	15
Abbildung 6 - Parkplätze - Ausschnitt Stadtgebiet Brandis.....	16
Abbildung 7 - Parkplätze - Ausschnitt Ortschaft Beucha und Waldsteinberg.....	17
Abbildung 8 - Parkplätze - Ausschnitt Ortschaft Polenz.....	18
Abbildung 9 - Radverkehr – Bestand (Ausschnitt aus Karte 2).....	21
Abbildung 10 - durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen (DTV <sub>w</sub> ) – Knotenpunkt 1.....	26
Abbildung 11 - durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen (DTV <sub>w</sub> ) – Knotenpunkt 2.....	27
Abbildung 12 - durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen (DTV <sub>w</sub> ) – Knotenpunkt 3.....	28
Abbildung 13 - durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen (DTV <sub>w</sub> ) – Knotenpunkt 4.....	29
Abbildung 14 - durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen (DTV <sub>w</sub> ) – Knotenpunkt 5.....	30
Abbildung 15 - durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen (DTV <sub>w</sub> ) – Knotenpunkt 6.....	31
Abbildung 16 - Querschnittbelastung Stadt Brandis (Ausschnitt aus Karte 3) .....	33
Abbildung 17 - Radverkehrsführung entsprechend ERA 10 nach Querschnittbelastung (nach ERA 10).....	34
Abbildung 18 - Querungsanlagen entsprechend EFA nach Querschnittbelastung (nach EFA).....	35



Abbildung 19 -	Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die einzelnen Qualitätsstufen und deren Bedeutung - nach HBS 2001/2009 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen).....	36
Abbildung 20 -	Qualität des Verkehrsablaufs Knotenpunkt 1 Wurzener Str./ Leipziger Str./ Braustraße.....	37
Abbildung 21 -	Qualität des Verkehrsablaufs Knotenpunkt 2 Rathausgasse/ Braustraße/ Nordstraße.....	38
Abbildung 22 -	Qualität des Verkehrsablaufs Knotenpunkt 3 Grimmaische Str./ Lange Str./ Schützenstr. ....	39
Abbildung 23 -	Qualität des Verkehrsablaufs Knotenpunkt 4 Lange Str./ Bahnhofstr./ Polenzstr. ....	40
Abbildung 24 -	Qualität des Verkehrsablaufs Knotenpunkt 5 Kleinsteinerger Str./ Beuchaer Str. ....	40
Abbildung 25 -	Aushang in den Bussen und Geschäften zur Bürgerumfrage.....	42
Abbildung 26 -	Teilnehmerzahl an der Umfrage unterteilt in Stadtgebiet und Ortsgebiete.....	43
Abbildung 27 -	Ausgefüllte Online-Fragebögen je Themenbereich.....	43
Abbildung 28 -	Ausgefüllte Fragebögen gesamt je KW (2014).....	43
Abbildung 29 -	Handlungsschwerpunkte und Synergieeffekte untereinander.....	48
Abbildung 30 -	Übersicht 1 Aufteilung der Maßnahmen auf Handlungsschwerpunkte und Handlungsfelder.....	51
Abbildung 31 -	Übersicht 2 Aufteilung der Maßnahmen auf Handlungsschwerpunkte und Handlungsfelder.....	52
Abbildung 32 -	Maßnahmenplan (Ausschnitt aus Karte 6).....	56
Abbildung 33 -	Beispiele für Abmessungen von Schutzstreifen und Radfahrstreifen (RASt 06).....	138
Abbildung 34 -	Formen von Bordabsenkungen an Rad- und Gehwegüberfahrten (RASt 06).....	139
Abbildung 35 -	Regelbreite eines Gehweges (RASt 06).....	139
Abbildung 36 -	Idee – Einbahnstraßenring Stadt Brandis.....	141



## Anlagenverzeichnis

### Anlage 1: Kartenteil

Karte 1 - MIV-Netz und –Straßenraum - Bestand

Karte 2 - Radverkehr - Bestand

Karte 3 - Querschnittbelastung KFZ-Verkehr

Karte 4 - Konfliktplan 1 – PKW-/LKW-Verkehr und ruhender Verkehr

Karte 5 - Konfliktplan 2 – Radverkehr und Fußgängerverkehr

Karte 6 - Maßnahmenplan

### Anlage 2: Auswertungsergebnisse Bürgerumfrage

### Anlage 3: Fragebogen zur Umfrage zum Verkehrskonzept der Stadt Brandis



# 1 Einleitung

Die Stadt Brandis hat im Jahr 2013 beschlossen ein Verkehrskonzept aufzustellen. Hierfür wurde der „Arbeitskreis Verkehrskonzept Brandis“ gebildet, welcher sich aus 14 Mitgliedern – Vertreter aus der Stadt Brandis, dem Stadtrat, dem MDV, Bürgervertreter, örtliche Verkehrsbehörde und Planungsbüro – zusammensetzt.

Für das Verkehrskonzept wurde eine umfangreiche Umfrage durchgeführt, um die Mängel und Probleme aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Brandis zu erfassen und im weiteren Verfahren des Verkehrskonzeptes zu berücksichtigen.

Inhaltlich werden im Verkehrskonzept

- der PKW- und LKW Verkehr
- der ruhende Verkehr
- der Radverkehr
- und der Fußgängerverkehr

behandelt.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wurde aus dem Verkehrskonzept herausgenommen, da parallel zum Verkehrskonzept die **Konzeption Nahverkehrplus Muldentaldreieck** erarbeitet wird, in der die Stadt Brandis vollumfänglich betrachtet wird.

Die durchgeführte Bürgerumfrage betrachtet in einem separaten Themenbereich den ÖPNV. Die Probleme und Defizite im Bereich ÖPNV werden im Verkehrskonzept aufgeführt, aber bei der Handlungskonzeption nicht weiter betrachtet, da diese Eingang in die **Konzeption Nahverkehrplus Muldentaldreieck** finden.



## 2 Bestandsanalyse

### 2-1 Grundlagen

#### Plangebiet

Die Stadt Brandis liegt ca. 18km östlich der Großstadt Leipzig im Landkreis Leipzig und belegt eine Fläche von ca. 34,8km<sup>2</sup>.

Zur Stadt Brandis gehören der Ortsteil Waldsteinberg, die Ortschaft Beucha mit den Ortsteilen Wolfshain und Kleinsteinberg und die Ortschaft Polenz. Beucha wurde am 1. Januar 1999 der Stadt Brandis angeschlossen.

Mit Stand vom 09.12.2014 leben **9414** Einwohner in Brandis.

Untergliedert auf die Stadt und die Ortschaften ergeben sich:

- Brandis 5857 Einwohner
- Beucha 3038 Einwohner
- Polenz 519 Einwohner.

Die Stadt Brandis ist an das überregionale Fernstraßennetz über die auf dem Stadtgebiet liegende A14 gut angeschlossen. Diese ist über die Staatsstraße 43, welche auf die Autobahnausfahrt „29 Naunhof“ und die S45, die auf die Autobahnausfahrt „30 Klinga“ führt, in kurzer Zeit (0 bis max. 5km je nach Standpunkt) zu erreichen. Ferner verläuft ca. 2km nördlich von Brandis die Bundesstraße 6 die nach Leipzig und Oschatz führt.

Die Stadt selbst ist durch die Staatsstraße 43 (in nördliche Richtung nach Gerichshain und in südliche Richtung zur Stadt Naunhof) und der Staatsstraße 45 (in südliche Richtung nach Klinga) mit dem Umland verbunden.

Der Flughafen Leipzig/ Halle liegt durch die direkte Anbindung über die Bundesautobahn 14, mit einer Entfernung von ca. 20km zum Flughafen, ebenfalls relativ günstig.

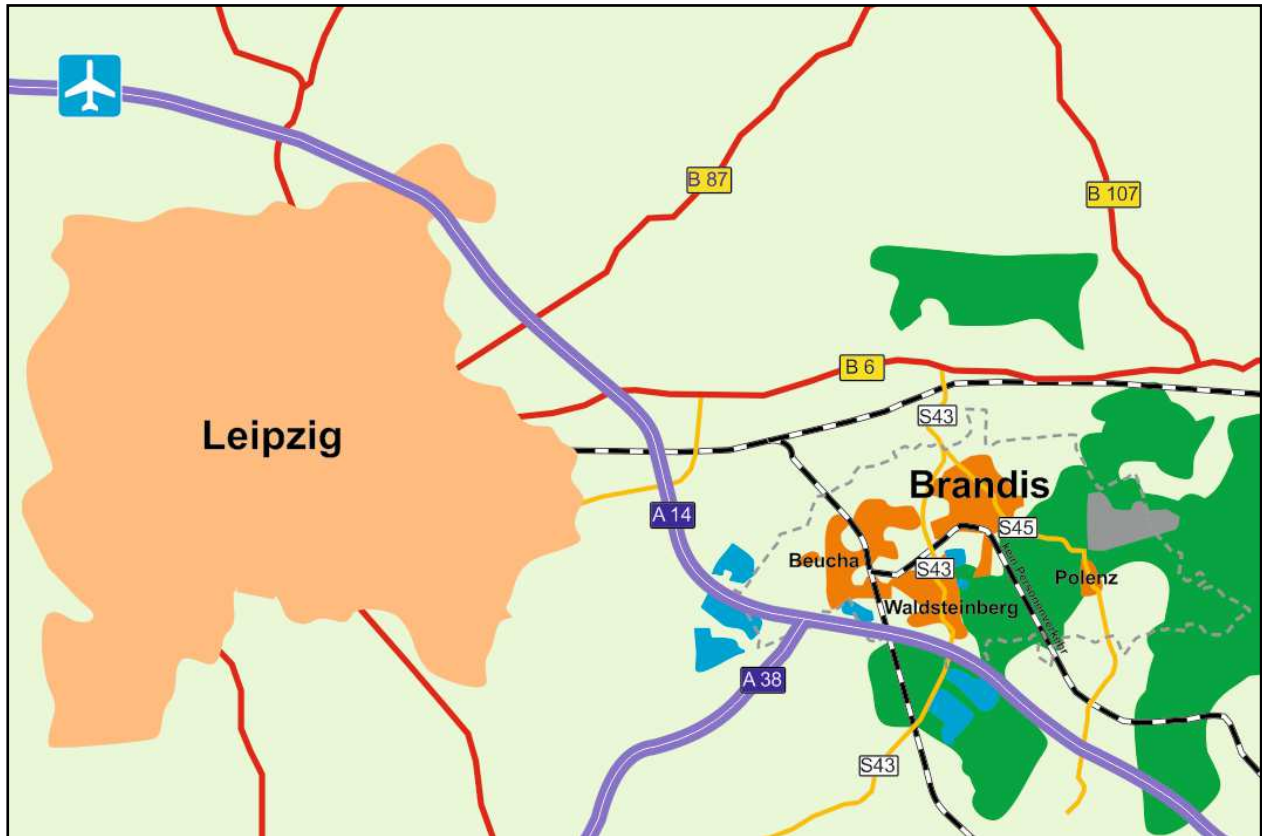


Abb.1: Lage im Raum der Stadt Brandis

Im Schienenverkehr ist Brandis durch die Bahnstrecke „RB 110 Leipzig – Großbothen – Döbeln – Meißen“ mit Haltepunkt in Beucha an das Eisenbahnnetz angeschlossen.

Die Nebenstrecke Beucha-Trebsen ist aktuell für den Personenverkehr stillgelegt und wird nur sporadisch durch den Güterverkehr (Großsteinberger Steinbruch) genutzt.





## Regeln und Richtlinien

Als Grundlage für die Bestandsanalyse und nachfolgender Maßnahmenarbeit sind der aktuelle Stand des Rechtes und der aktuelle technische Stand anzuwenden. Aktuell sind folgende Regelungen und Richtlinien zu beachten:

- **Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)**, Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen, mit Stand von 2007
- **Richtlinie für Anlagen von Landstraßen (RAL)**, Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen, mit Stand von 2012
- **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10)**, Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen, mit Stand von 2010
- **Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)**, Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen, mit Stand von 2002
- **Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)**, Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen, mit Stand von 2011
- **Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)**, Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen, mit Stand von 2005
- **Straßenverkehrsordnung (StVO)** mit Stand vom 6.3.2013
- **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)**, mit Stand vom 11. November 2014



## 2-2 PKW- und LKW Verkehr

### Analyse des PKW- und LKW Verkehr

Die Bestandsanalyse wird auf Grundlage des im Jahre 2014 vorliegenden Straßennetzes durchgeführt. Schwerpunkt der Analyse sind hierbei die Hauptverkehrsstraßen.

Das bestehende Straßennetz der Stadt Brandis hat sich in den letzten Jahren insbesondere durch den Bau der Umgehungsstraße S43 wesentlich verändert. Einige Straßenräume wurden durch grundhaften Ausbau erneuert, wie die Fortführung der Umgehungsstraße S43 durch Waldsteinberg (Finsterer Weg) und die Beuchaer Straße vom Kreisverkehr bis zur Einmündung Kleinsteinberger Straße.

Die Kleinsteinberger Straße in Brandis bekam durch die neue Umgehungsstraße eine zusätzliche Kreuzung hinzu (Unfallstelle) und die Vorfahrtsregelung bei der Einmündung in die Beuchaer Straße wurde nach Ausbau der Beuchaer Straße geändert (Beuchaer Straße ist jetzt Vorfahrtsstraße).

Im Norden der Stadt Brandis mündet die Leipziger Straße (S45) nunmehr in die Umgehungsstraße S43.

Des Weiteren wurde zur besseren Anbindung des Gewerbegebietes Waldpolenz eine neue Verbindung von Polenz (Anbindung nördlich Polenz mittels Kreisverkehr an die S45) über das Gewerbegebiet bis zum Zeititzer Weg (K8366) hergestellt.

Im Landesverkehrsplan Sachsen 2025 sind die Verlegungen östlich Brandis bzw. östlich Polenz noch mit Stand Vorplanung enthalten. Inwieweit es hier in Zukunft zur Umsetzung kommt, ist offen.

Das aktuelle Hauptstraßennetz (klassifizierte Straßennetz) ist in Abb.2 dargestellt und besteht aus:

- der **Staatsstraße 43** (Ammelshainer Weg, Finsterer Weg und Waldsteinberger Str. in Waldsteinberg)
- der **Staatsstraße 45** (Klingaer Str. in Polenz; Grimmaische Straße, Braustraße, Leipziger Straße in Brandis)
- der **Kreisstraße 8360** (Borsdorfer Str., Dorfring und Wolfshainer Str. in Wolfshain; Dorfstraße in Beucha)
- der **Kreisstraße 8361** (Naunhofer Str., Wurzener Str. in Kleinsteinberg; Kleinsteinberger Str. in Brandis)
- der **Kreisstraße 8366** (Zeititzer Weg und Wasserturmstraße in Brandis)



- der **Kreisstraße 8367** (Leipziger Straße, Dorfring, Wolfshainer Str., Hasenheide in Beucha; Beuchaer Str., Cämmereistr., Mathildenstr., Rathausgasse, Wurzener Straße in Brandis)
- der **Kreisstraße 8369** (Leulitzer Straße in Polenz).
- Zum Hauptstraßennetz ist noch als wichtige und relativ gut frequentierte aber nicht klassifizierte Verbindungsachse (vormals S43): von K8367 abgehend Beuchaer Straße – Markt – Leipziger Straße bis S45 zu nennen.

Durch die teils engen Straßenräume im Bestand, sind insbesondere im Innenstadtbereich der Stadt Brandis einige Einbahnstraßen ausgewiesen (siehe Abb. 3 bzw. Anlage K1).

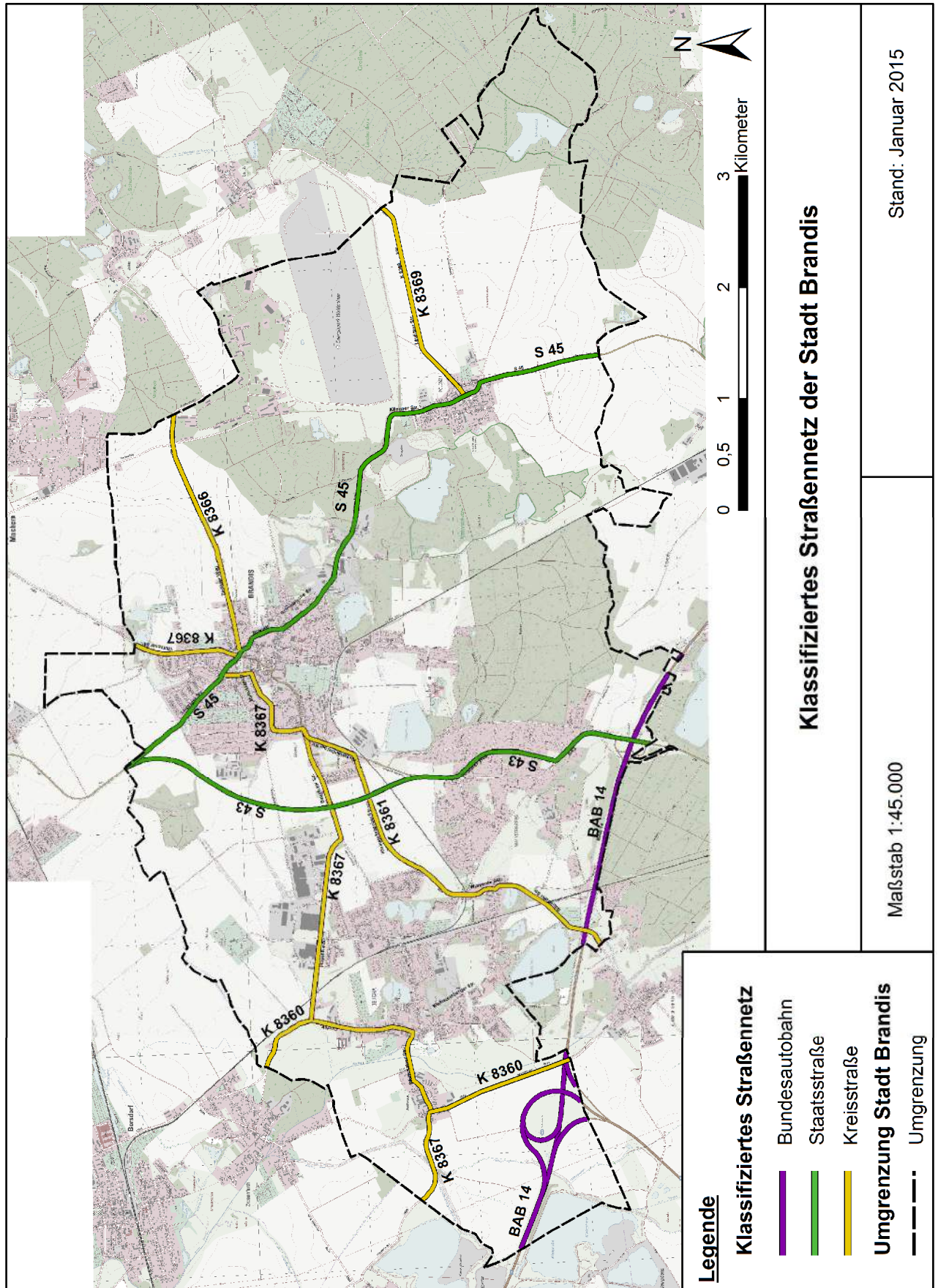


Abb.2: Klassifiziertes Straßennetz der Stadt Brandis

## Funktionale Netzgliederung

Die funktionale Gliederung der Straßen in Haupt-, Sammel- und Anliegerstraßen (Abb.3 bzw. Karte 1: MIV-Netz und Straßenraum) weist unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen, wie Verbindung, Erschließung oder Aufenthalt eine Hierarchie auf, die in Brandis und seinen Ortschaften ganz gut aufgeteilt ist.

Auf der anderen Seite fehlt an vielen Stellen die deutlich sichtbare Unterscheidung (optische Wahrnehmung) dieser Straßen nach Haupt-, Sammel- und Anliegerstraßen durch spezielle Gestaltung von Straßenräumen und Einmündungsbereichen.

Die Mängel liegen hierbei häufig bei der optischen Abgrenzung (Aussehen und Gestaltung) zwischen den Hauptverkehrsstraßen und untergeordneten Straßen.

Bei erneuerten Straßenräumen wie z.B. der Beuchaer Straße ist die Untersetzung bzw. Abgrenzung zu abgehenden Straßen anderer Kategorie hingegen deutlich sichtbar.

Brandis besitzt eine Vielzahl von Straßen, die als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) ausgewiesen sind (siehe Abb. 3 bzw. Karte 3). Diese verteilen sich auf die Anliegerstraßen in Wohngebieten. Des Weiteren gibt es im Untersuchungsraum etliche Zone 30 (Zeichen 274.1) Bereiche. Diese sind ebenfalls vorwiegend auf Anliegerstraßen, aber teils auch auf Sammelstraßen wie:

- Hauptstraße und Bahnhofstraße im Innenstadtbereich Brandis
- Bergstraße und Birkenweg Richtung Fachklinikum in Brandis
- Die Sammelstraßen Nordstraße, Hainbuchenallee und Dahlienweg in den nördl. Wohngebieten Brandis
- Viehweide in Beucha
- und Siedlungsring und Str. der Einigkeit in Polenz

angelegt.



Foto: neugestalteter Straßenraum Beuchaer Straße mit Abgrenzung untergeordneter Straße



Foto: Übergang Bahnhofstraße/ Schulstraße, sichtbare Unterscheidung abgehender untergeordneter Straße



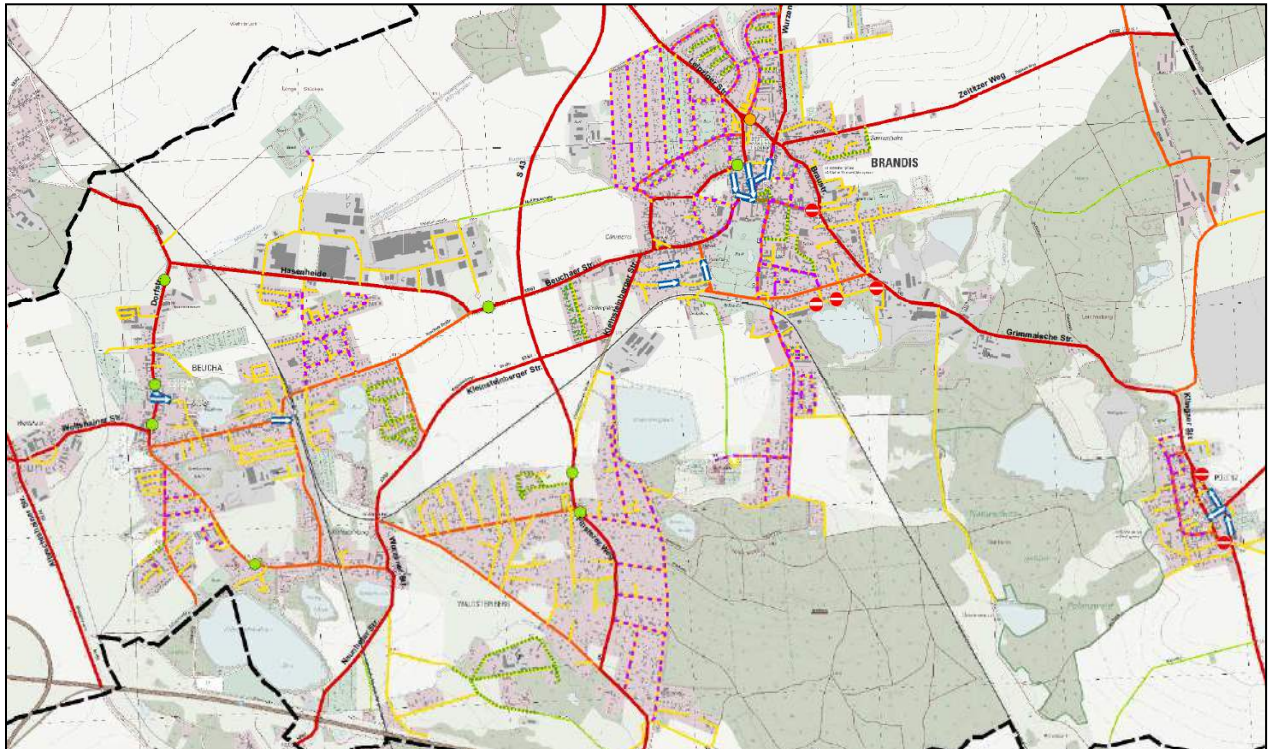


Abb.3: MIV-Netz und Straßenraum - Bestand (Ausschnitt aus Karte 1)

## Ortseinfahrten

Dem Bereich der Ortszufahrtsstraßen als Übergang zwischen dem freien Außenbereich mit zul. Geschwindigkeiten von 70-100km/h und dem bebauten Innenbereich mit seinen unterschiedlichen Straßenräumen und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 30-50km/h kommt für die Sicherheit des Straßenverkehrs eine wichtige Rolle zu.

An einigen Ortseinfahrten, speziell sei hier der Zeititzer Weg genannt, fehlen geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen um den Übergang wirksam zu gestalten und das „Hineinrollen“ mit überhöhter Geschwindigkeit zu reduzieren.



Foto: Ortseinfahrt Zeititzer Weg



Foto: Ortseinfahrt Kleinsteiner Straße



## Querschnitte und Seitenprofile

Die Querschnitte und Seitenprofile der Straßen sollten die oben beschriebene Straßenkategorie, die Verkehrsbelastung und die Verkehrszusammensetzung widerspiegeln und entsprechend der Richtlinien und Empfehlungen (siehe Kapitel 2-1) gestaltet sein.

Der Großteil der neu grundhaft ausgebauten Straßen, wie z.B. die Beuchaer Straße weist eine bessere und differenzierter Aufteilung und Gestaltung der Straßen und Seitenräume auf.



Foto: neugestalteter Straßenraum Beuchaer Straße



Foto: neugestalteter Straßenraum Poststraße

Demgegenüber gibt es eine Vielzahl von Straßen, in denen die Straßenraumaufteilung nicht den Richtlinien und Empfehlungen entspricht. Die Straßen weisen nur geringe Flächen für Rad- und Fußgängerverkehr auf.

Diese grundlegenden Defizite können nur durch bauliche Veränderungen (Umgestaltung der Straßenräume) verbessert werden. An einigen Straßen wie z.B. der Straße „Am Bahnhof“ fehlen einseitig Fußwege.

An vielen Straßen, vor allem auch an Hauptverkehrsstraßen, wie der Mathildenstraße ist die Umgestaltung durch die beengte bestehende Straßenraumsituation nur schwierig möglich.



Foto: beengte Straßenraumverhältnisse Mathildenstraße

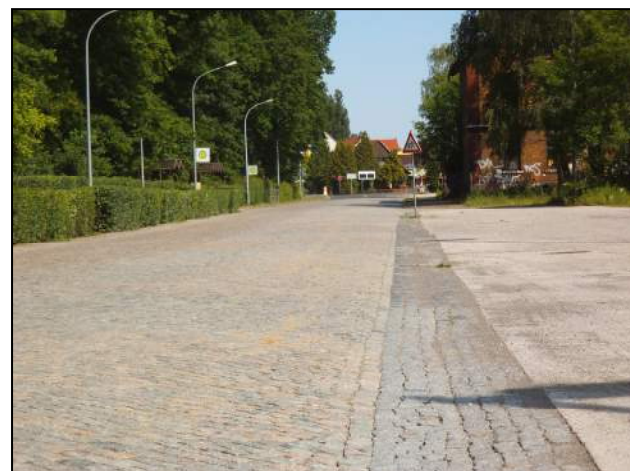


Foto: einseitig fehlender Fußweg in der Straße Am Bahnhof

## Unfallaufkommen

In Brandis gibt es nur wenige ausgewählte Standorte, wo es vermehrt zu Unfällen kommt. Die nachstehende Abbildung zeigt das Unfallaufkommen tabellarisch aufgelistet an neuralgischen Punkten der Stadt Brandis.

Nr.	Ort	1 JK
1	Beucha, Dorfstr./A. Bebelstr.	0
2	Beucha, Dorfstr./Hasenheide	0
3	Brandis, Beuchaer Str./Gewerbeallee	2
4	Brandis, Kreisverkehr, Beuchaer Str.	0
5	Brandis, OU S 43/Kleinsteiner Str.	4
6	Brandis, Kleinsteiner Str./Beuchaer Str.	2
7	Brandis, Rathausgasse/Mathildenstr.	2
8	Brandis, Rathausgasse/Leipziger Str.	1
9	Brandis, Wurzner Str./Leipziger Str.	6
10	Brandis, Langestr./Grimmaische Str.	1
11	Polenz, Macherner Str./Leulitzer Str.	1
12	Polenz, Klingaer Str./Ammelshainer Str.	0
13	Brandis, Zeititzer Weg/Am Alten Flughafen	1

*Legende:* 1 JK = Ein Jahreskarte mit allen Unfällen

Abb.4: Tabelle mit Unfallaufkommen an ausgewählten Standpunkten (Quelle: Polizeidirektion Leipzig)

Grafisch sind die Unfallstellen mit 2 oder mehr Unfällen 2013 in der Konfliktkarte K 4 dargestellt.

Eine deutlich erkennbare Häufung von Unfällen gab es 2013 an den Kreuzungen S43/Kleinsteiner Straße und Wurzener Straße/ Leipziger Straße. An der Kreuzung S43/Kleinsteiner Straße wurden seither Maßnahmen wie Stoppschild, Markierungen und Rüttelstreifen auf der Fahrbahn umgesetzt.

## 2-3 Ruhender Verkehr

Für die Bestandsanalyse des ruhenden Verkehrs wurde das gesamte zugängliche Parkplatzangebot aufgenommen und graphisch aufbereitet. Neben den öffentlichen Stellplätzen sind vor den Einzelhandelseinrichtungen großzügige Stellplatzflächen verfügbar. Die Verteilung der Stellplätze auf den Untersuchungsraum ist in den nachfolgenden Abbildungen 6 bis 8 dargestellt.

Es stehen folgende öffentliche und nichtöffentliche Stellplätze zur Verfügung:

Stadt/Ortschaft	öffentliche Stellplätze	nichtöffentliche Stellplätze	Stellplätze Gesamt
Brandis	272	317	589
Waldsteinberg	6	-	6
Beucha inkl. Gewerbegebiet (mit Kleinsteinberg und Wolfshain)	302	181	483
Polenz	25	-	25

Abb.5: Tabelle mit Anzahl und Verteilung der Stellflächen im Untersuchungsraum

Insgesamt sind in der Stadt Brandis inklusive der Ortschaften 1103 Stellplätze vorhanden. Die öffentlichen Stellplätze sind größtenteils am Straßenrand angeordnet, wohin gegen die nichtöffentlichen Stellplätze auf separaten Parkplätzen angeordnet sind. Die größte Stellplatzanlage befindet sich vor der Einkaufseinrichtung „Norma“ mit 119 Stellflächen, gefolgt vom Parkplatz an der Einkaufseinrichtung „Netto“ mit 94 Stellflächen.

Außer in der Kleinsteinberger Straße (Beucha) am Albrechtshainer See, wo das Parken in den Sommermonaten kostenpflichtig ist, parkt man in Brandis kostenfrei. Zudem gibt es in den Sommermonaten am Albrechtshainer See noch einen separaten temporären kostenpflichtigen Parkplatz auf der Wiese an der Naunhofer Straße.

Zu den ausgewiesenen Stellplätzen gibt es in Brandis zusätzlich an vielen Stellen die Möglichkeit am Straßenrand das Fahrzeug abzustellen, wie z.B. in der Bahnhofstraße.



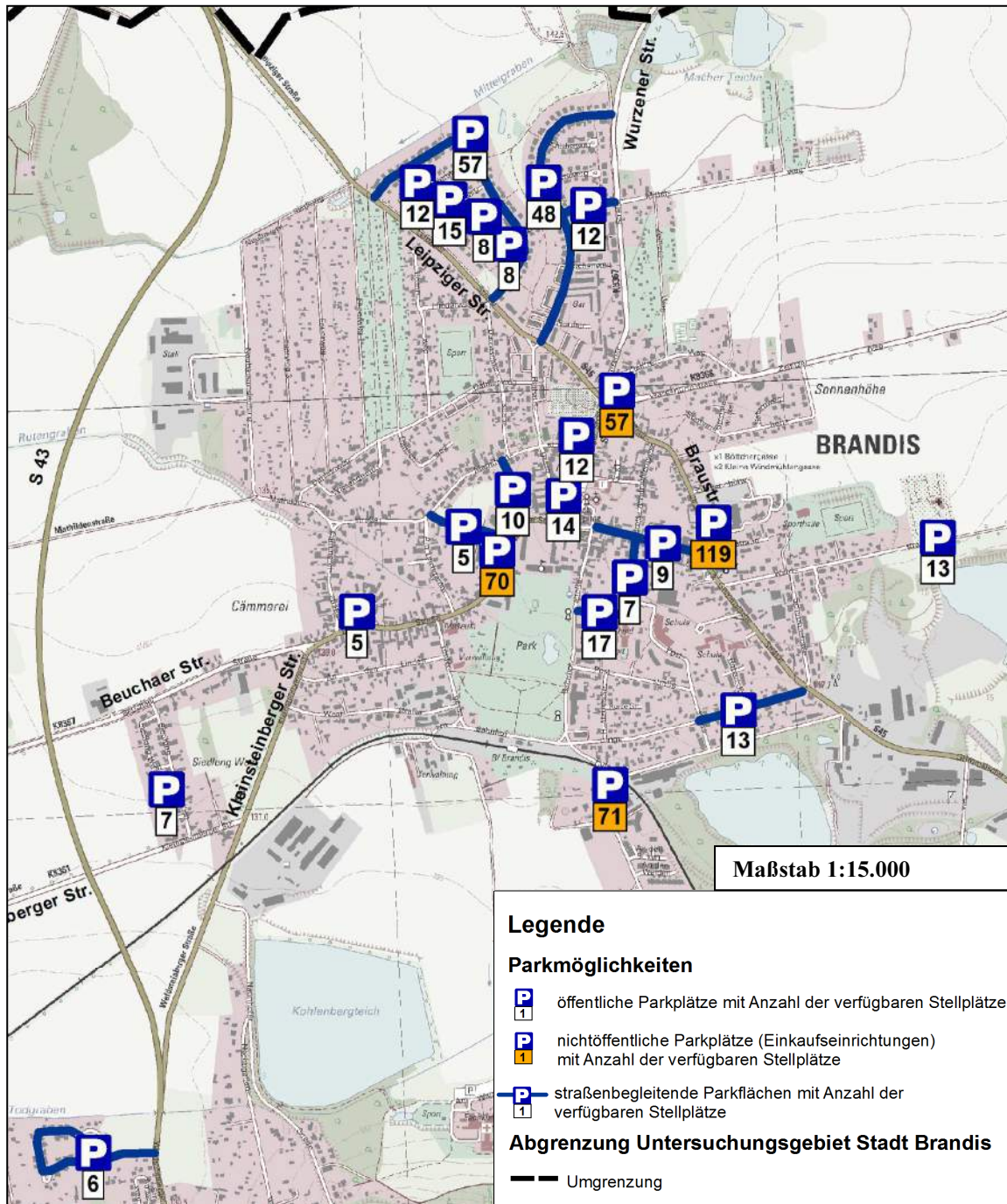


Abb.6: Parkplätze - Ausschnitt Stadtgebiet Brandis

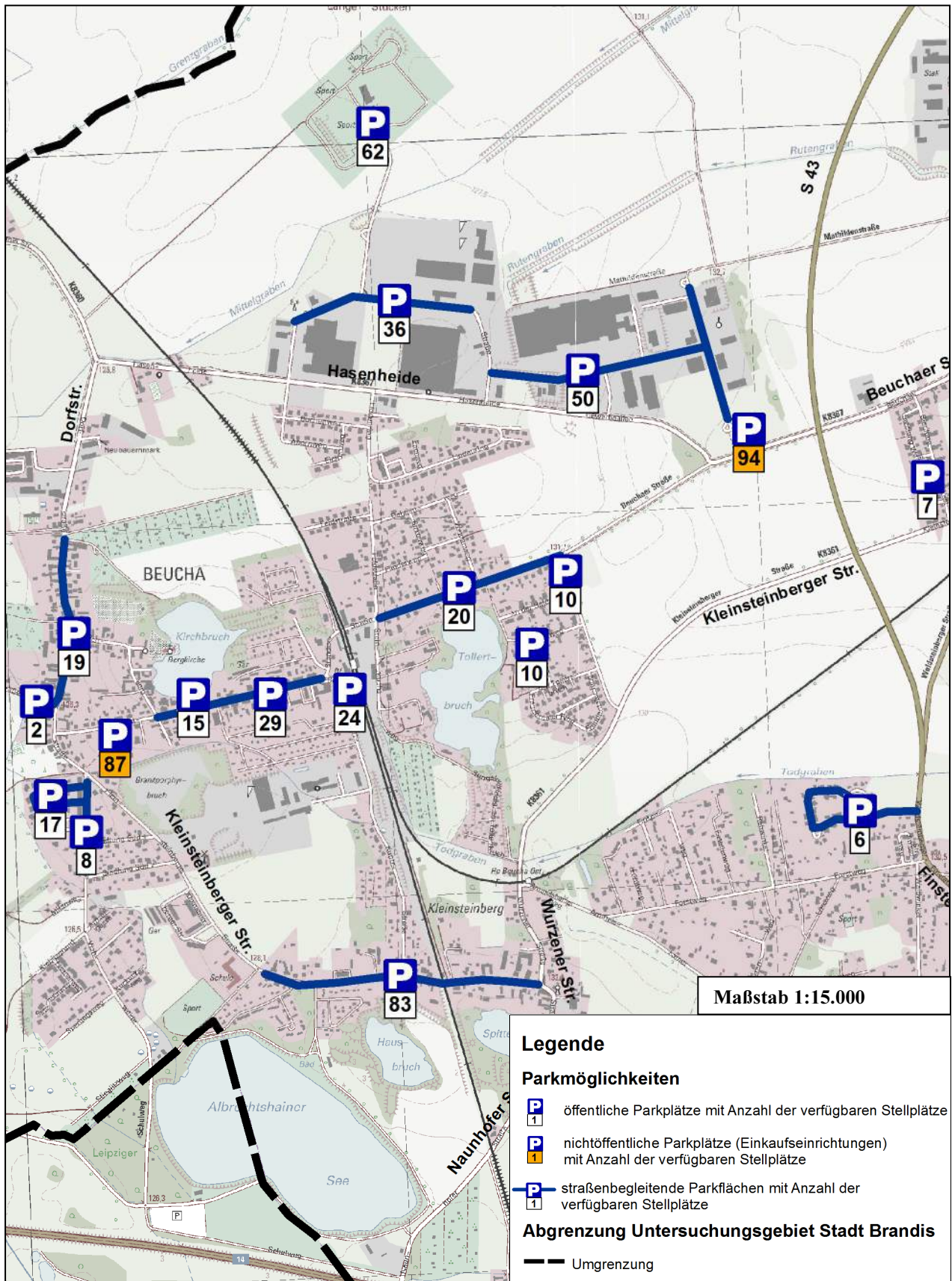


Abb.7: Parkplätze - Ausschnitt Ortschaft Beucha und Waldsteinberg



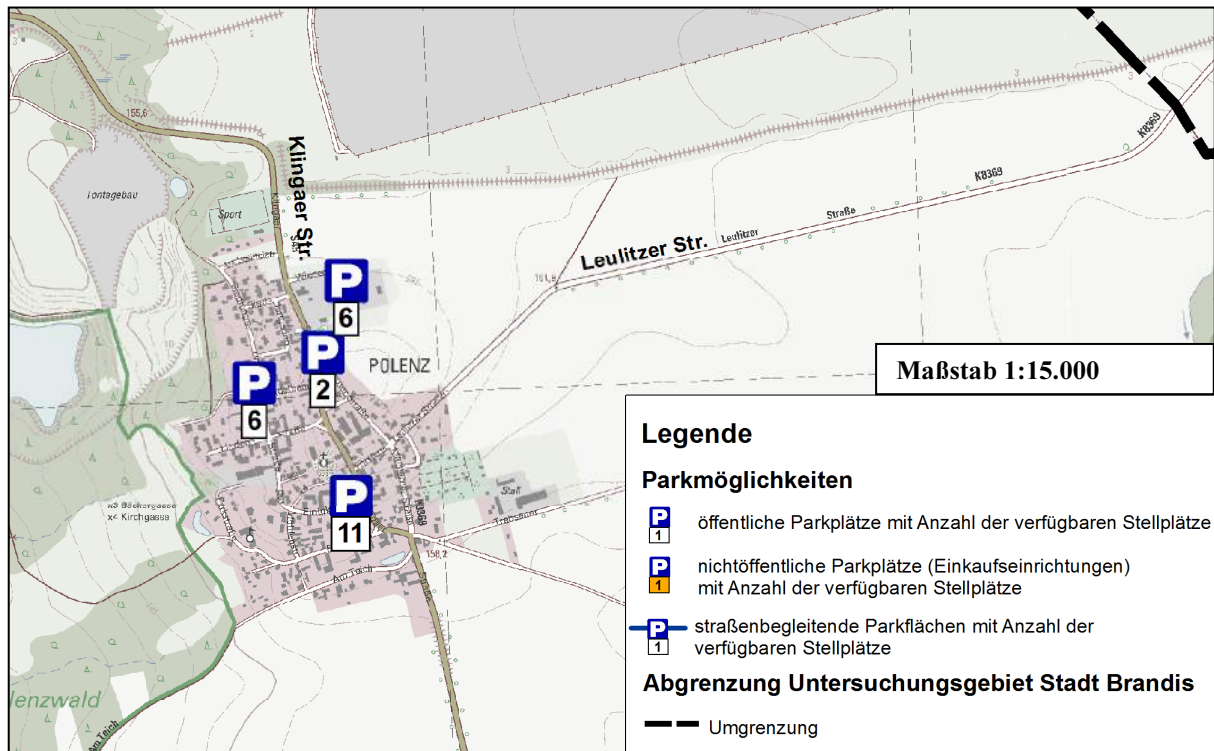


Abb.8: Parkplätze - Ausschnitt Ortschaft Polenz

Die Parkraumnachfrage wurde im Juni 2014 stichprobenartig im Untersuchungsraum überprüft. Stellplätze standen fast zu jeder Zeit zur Verfügung.

Zu Stellplatzknappheiten kam es in der Bahnhofstraße und Schulstraße mit Auslastung der Stellflächen von über 80% und am Markt, wo zu bestimmten Zeiten die Parkflächen zu 100% belegt waren.

Der größere Parkplatz hinter dem Rathaus kann zu Stoßzeiten auch mit 100 prozentiger Belegung aufwarten.



Foto: Parkplatz hinter dem Rathaus



Foto: Parkplätze entlang der Lange Straße



## 2-4 Radverkehr

### Grundanforderungen an das Radwegenetz

Die Bedeutung des Radverkehrs hat in den letzten Jahren enorm zugenommen. Dies betrifft sowohl den Alltagsradverkehr innerorts zur Erreichung naher Ziele (Einkaufseinrichtungen, Ärzte, Arbeitsstätte etc.) als auch zur Erreichung überörtlicher Ziele z.B. in Form von Tagesausflügen. Auch für den Tourismus hat der Radverkehr an Bedeutung gewonnen.

Selbst im Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) wird die verkehrs-, gesundheits- und insbesondere die klimapolitische Bedeutung des Radverkehrs hervorgehoben.

Für den Landkreis Leipzig sind die wesentlichen allgemeinen Ziele in der „Radverkehrskonzeption für den Landkreis Leipzig 2010“ und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014“ definiert.

Die Ziele und Funktionen des Radverkehrs für die Stadt Brandis sind demnach:

- preisgünstige Mobilität, Zeitersparnis, Erholung und Gesundheitsförderung
- Mobilitätsförderung, Umweltfreundlichkeit und Stärkung des Tourismus
- Stadtbelebung, Flächeneffektivität und Kostenersparnis für die Stadt Brandis.

Orientiert wird bei der Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer besonders darauf, dass Verkehrsteilnehmer motiviert werden sollen, ihr Auto für kurze Wege stehen zu lassen und die Attraktivität der Stadt Brandis für den Tourismus gesteigert werden soll.

### Analyse des Radverkehrs

Das Radwegenetz ist im Stadtgebiet der Stadt Brandis und in den Ortsgebieten Beucha, Waldsteinberg und Polenz nur teilweise ausgebaut. Größere Lücken im Netz ermöglichen keine durchgängige Führung des Radfahrers durch ein Radwegenetz. Die Potentiale, die in einem verstärkten Ausbau eines Radwegenetzes bzw. der Verbesserung der schon vorhandenen Anlagen stecken, ermöglicht der Stadt Brandis die Attraktivität für Radfahrer, Radwandertouristen und Tagesausflügler zu steigern.

Die Defizite im Radwegenetz ergeben sich durch

- schlechte bauliche Zustände,
- fehlende Verbindungen, Lücken im Netz,
- beengte Straßenverhältnisse
- und schlechte oder fehlende Beschilderungen.

### Ausgewiesene Radverkehrsanlagen

Auf dem Gebiet der Stadt Brandis befinden sich keine reinen Radwege (Verkehrszeichen 237). Gemeinsame Fuß- und Radwege (Verkehrszeichen 240) sind im Untersuchungsraum folgende vorhanden:

- Leipziger Str. ortsauswärts zur S43 und weiterführend an der S43 nach Gerichshain
- Einige gem. Fuß- und Radwege im Wohngebiet Sonnenhöhe
- Am Bahnhof startend entlang der Bahnstrecke bis zur Naunhofer Straße
- Ab der Naunhofer Straße entlang der S43 bis Ortseingang Waldsteinberg
- Beuchaer Straße ab Siedlung West bis Beucha Ortseingang
- Entlang Hasenheide ab Beuchaer Straße bis Dorfstraße weiterführend entlang der Zweenfurther Straße nach Zweenfurth,
- Verbindungsweg Lindendring – Feldstraße in Beucha
- Entlang des Albrechtshainer Sees, (wassergebundene Schotterdecke)
- Entlang der Bahnstrecke zwischen Naunhofer Straße und Kleinsteinberger Straße (schmäler unbefestigter Weg)
- Ammelshainer Weg ab Einmündung Naunhofer Straße bis Autobahn A14.

Grafisch sind diese auf der Karte „Radverkehr – Bestand“ (Karte 2 und Abb. 9) abgebildet.



Foto: gemeinsamer Fuß- und Radweg ab Naunhofer Straße Richtung Brandis



Foto: gemeinsamer Fuß- und Radweg Beuchaer Straße, Blick vom Kreisverkehr stadteinwärts

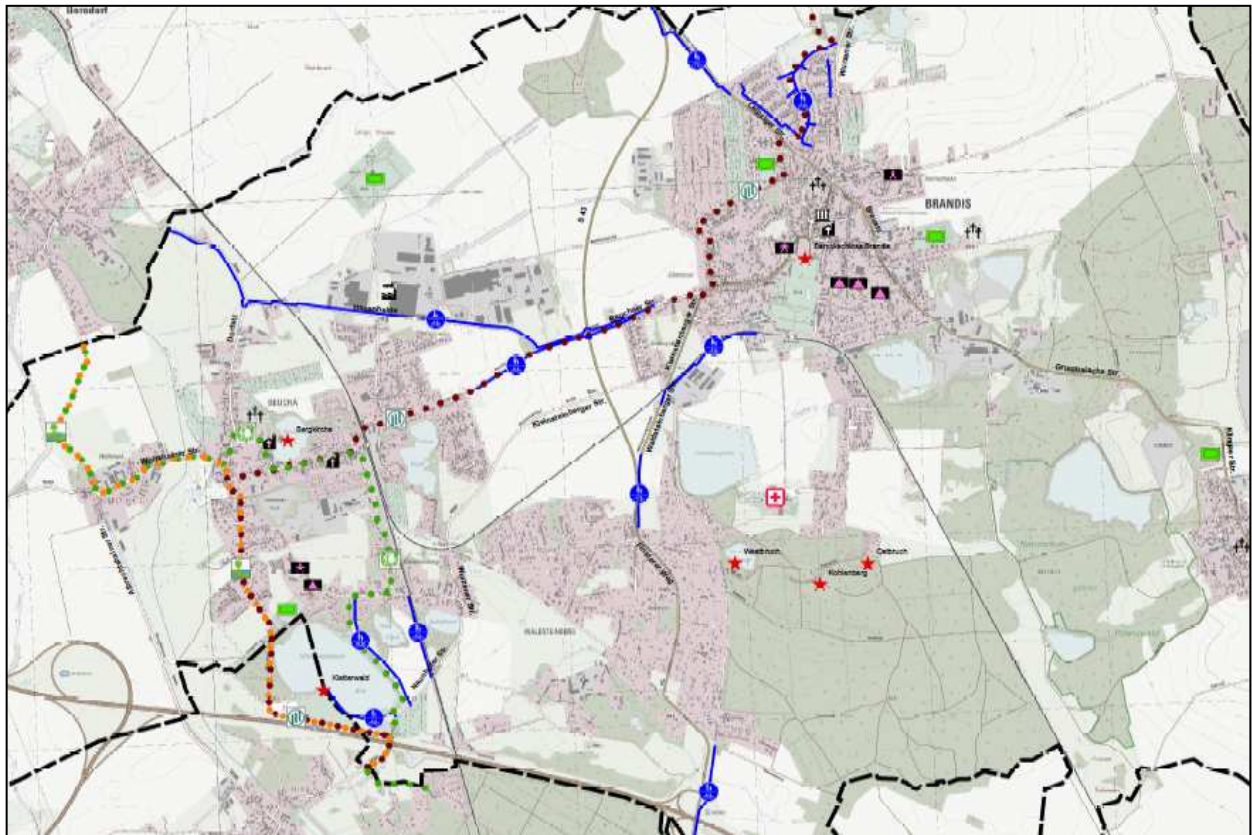


Abb.9: Radverkehr – Bestand (Ausschnitt aus Karte 2)

### Ausgewiesene Radwandererrouten

Entsprechend dem SachsenNetzRad (Radverkehrskonzeption 2014) führen folgen Radrouten durch das Gebiet der Stadt Brandis:

- Parthe-Mulde Radroute (Haupttradroute im SNR)  
Die Parthe-Mulde-Radroute durchquert das Gebiet im westlichen Bereich, von Zweenfurth kommend über Wolfshain nach Beucha, vorbei am Albrechtshainer See Richtung Naunhof.
- Leipzig-Elbe Radroute (Haupttradroute im SNR)  
Die Leipzig-Elbe Radroute kommend von Machern führt durch Brandis, auf der Beuchaer Straße Richtung Beucha, führt dann weiter auf gleicher Strecke, wie die Parthe-Mulde Radroute Richtung Albrechtshain.
- Grüner Ring Leipzig (sonstige Strecke im SNR)  
Der GRL führt von Zweenfurth kommen über Wolfshain nach Beucha auf die Beuchaer Straße am Bahnhof vorbei zum Albrechtshainer See und verlässt das Gebiet der Stadt Brandis auf der Naunhofer Straße nach Süden.

Der Verlauf der Radrouten ist auch der Karte „Radverkehr – Bestand“ (Karte 2 bzw. Abb. 9) zu entnehmen.



Für die Stadt Brandis besteht ein „Touristisches Verkehrskonzept - Radwanderwege rings um Brandis“ im Entwurf. Dieses stellt unter anderem 2 regionale Radrouten, die „Radroute rund um Brandis“ und „Steinbruchrunde“ vor.

### Abstellgelegenheiten für Radverkehr

Abstellgelegenheiten sind für den Radverkehr an zahlreichen Stellen vorhanden. Meist handelt es sich hierbei um aufgestellte Fahrradständer für ca. 4-8 Fahrräder vor den einzelnen Geschäften und Einrichtungen.

Größere Anlagen befinden sich vor den größeren Einkaufseinrichtungen und an den Schulen. Eine umfangreiche Fahrradabstellanlage mit 64 überdachten Fahrradständern befindet sich am Bahnhof Beucha. Zu Spitzenzeiten ist diese trotz ihrer Größe zumeist ausgelastet (wetter abhängig).

## 2-5 Fußgängerverkehr

### Analyse des Fußgängerverkehrs

Die Stadt Brandis besitzt aufgrund seiner kompakten Lage und der Nähe zu den Ortsgebieten Beucha und Waldpolenz sehr gute Ausgangsbedingungen für den Fußgängerverkehr. Fußwege sind auch praktisch flächendeckend an allen größeren Straßen (Hauptverkehrs- und Sammelstraßen) vorhanden. Hingegen weist das Fußwegenetz in Polenz Lücken auf und auch die Anbindung zur Stadt Brandis ist nicht gegeben.

Aufgrund des historisch entstandenen Straßen- und Wegenetzes im Stadtbereich und in den Orten und der damit schon vor langer Zeit angelegten Gehwege, entspricht die Fußgängerinfrastruktur jedoch oftmals nicht den heutigen Ansprüchen und Richtlinien. Die daraus entstandenen Defizite im Fußwegenetz lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Zu geringe nutzbare Fußwegbreiten,
- Fehlende abgesenkte Borde an Kreuzungen und Übergangsbereichen,
- Mangelhafter Zustand und Oberflächenbeschaffenheit (teilweise nur wasserdurchlässige Deckschichten)



Gesicherte Querungsstellen bestehen für den Fußgängerverkehr in Form einer Lichtsignalanlage in der Leipziger Straße und in Form von Verkehrsinseln.

Verkehrsinseln bestehen an folgenden Stellen:

- Mathildenstraße zwischen Damaschkestr. und Rathausgasse in Brandis,
- Beuchaer Straße vor Netto,
- Finsterer Weg (S43) an der Einmündung Lerchenweg,
- Finsterer Weg (S43) zwischen Forstweg und Rotkehlchenweg,
- Kleinsteinberger Straße, Nähe Grundschule Beucha,
- Dorfstraße, Beucha Ortseingang,
- Dorfstraße, Nähe Einmündung Kirchberg in Beucha,
- Dorfstraße, Nähe Einmündung Wolfshainer Str in Beucha.

Die Standorte der Querungsstellen sind im Plan „MIV-Netz und Straßenraum“ - Bestand (Karte 1 bzw. Abb. 3) abgebildet.



Foto: Lichtsignalanlage in der Leipziger Straße



Foto: Verkehrsinsel Mathildenstraße



## 2-6 Verkehrszählung

### Erfassung der Ist-Situation

Zur besseren Einschätzung der tatsächlich im Untersuchungsraum fließenden Verkehrsverhältnisse wurden durch die Stadt Brandis Verkehrszählungen durchgeführt bzw. in Auftrag gegeben, welche die derzeitigen Verkehrsströme auf den Hauptverkehrsstraßen wiedergeben.

Die Zählungen wurden am 02.04.2014 an den Knotenpunkten:

- Nr. 1: Kreuzung Wurzener Str./ Leipziger Str./ Braustr.
- Nr. 2: Kreuzung Rathausgasse/ Leipziger Str./ Nordstr.
- Nr. 3: Kreuzung Grimmaische Str./Lange Str./ Schützenstr.
- Nr. 5: Einmündung Beuchaer Str./ Kleinsteinberger Str.

am 14. und 15.04.2014 am Knotenpunkt

- Nr. 6: Kreisverkehr S43/ Beuchaer Straße

am 03. Und 05.06.2014 am Knotenpunkt:

- Nr. 4: Kreuzung Lange Str./Bahnhofstr./Am Bahnhof

und am 04.06.2014 an der Zählstelle Zeititzer Weg durchgeführt.

Die Verkehrsstärken wurde an den jeweiligen Tagen in 2-Stunden Intervallen bzw. an Kreisverkehr, Knotenpunkt 4 auf dem Zeititzer Weg in 1-Stunden Intervallen erfasst.

### Knotenstromzählung

Zur Ermittlung der Gesamtverkehrsbelastung eines Tages lässt sich für bestimmte Zeitabschnitte anhand von Tagesganglinien und Stundengruppen die Verteilung des Verkehrs innerhalb eines Tages prozentual wiedergeben.

Die Ermittlung bzw. Umrechnung auf die Gesamtverkehrsbelastung eines (Wochen-)Tages erfolgt nach den Grundsätzen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001/2009). Für die vorliegende Belastungssituation wird die Tagesganglinie TGw3 und LKW Standard für ostdt. Städte gewählt. Daraus ergeben





sich Prozentsätze für den anteiligen Pkw und Schwerlastverkehr (SV) am Tagesverkehrsaufkommen (Wochentag).

Demnach ergeben sich anhand der Ergebnisse aus der Verkehrszählung folgende Tagesverkehrsaufkommen für die wichtigsten Knotenpunkte im Stadtgebiet Brandis.

Wie in den nachstehenden Abbildungen zu den Knotenpunkten zu erkennen, ist die höchste Knotenpunktbelastung am Knotenpunkt 6 (Abb. 15), dem Kreisverkehr mit täglich ca. 13.160 ein- bzw. ausfahrenden KFZ, wobei sich der Hauptverkehr auf die Beuchaer Straße konzentriert, zu finden. Die Verkehrsstärken bzw. die Auslastung liegt für den bestehenden Ausbaustandard im gut verträglichen Bereich.

Den Knotenpunkt 1 Kreuzung Wurzener Str./ Leipziger Str./ Braustr. (Abb. 10) durchqueren täglich ca. 8010 KFZ mit der Hauptachse auf der S45.

Am Knotenpunkt 2 Kreuzung Rathausgasse/ Leipziger Str./ Nordstr (Abb.11) sind die Belastungen mit ca. 6330 KFZ geringer, wobei auch hier der Schwerpunkt des Verkehrs auf der S45 liegt.

Hohe Belastungen sind auch am Knotenpunkt 5 (Abb. 14) mit ca. 8.850 KFZ/24h, wiederum mit der Hauptbelastung auf der Beuchaer Straße, vorzufinden.

Am Knotenpunkt 3 Kreuzung Grimmaische Str./Lange Str./ Schützenstr. (Abb.12) sind die Belastungen weitaus geringer mit ca. 4730 KFZ/24h. Die Hauptbelastungsachse ist hier ebenso die S45.

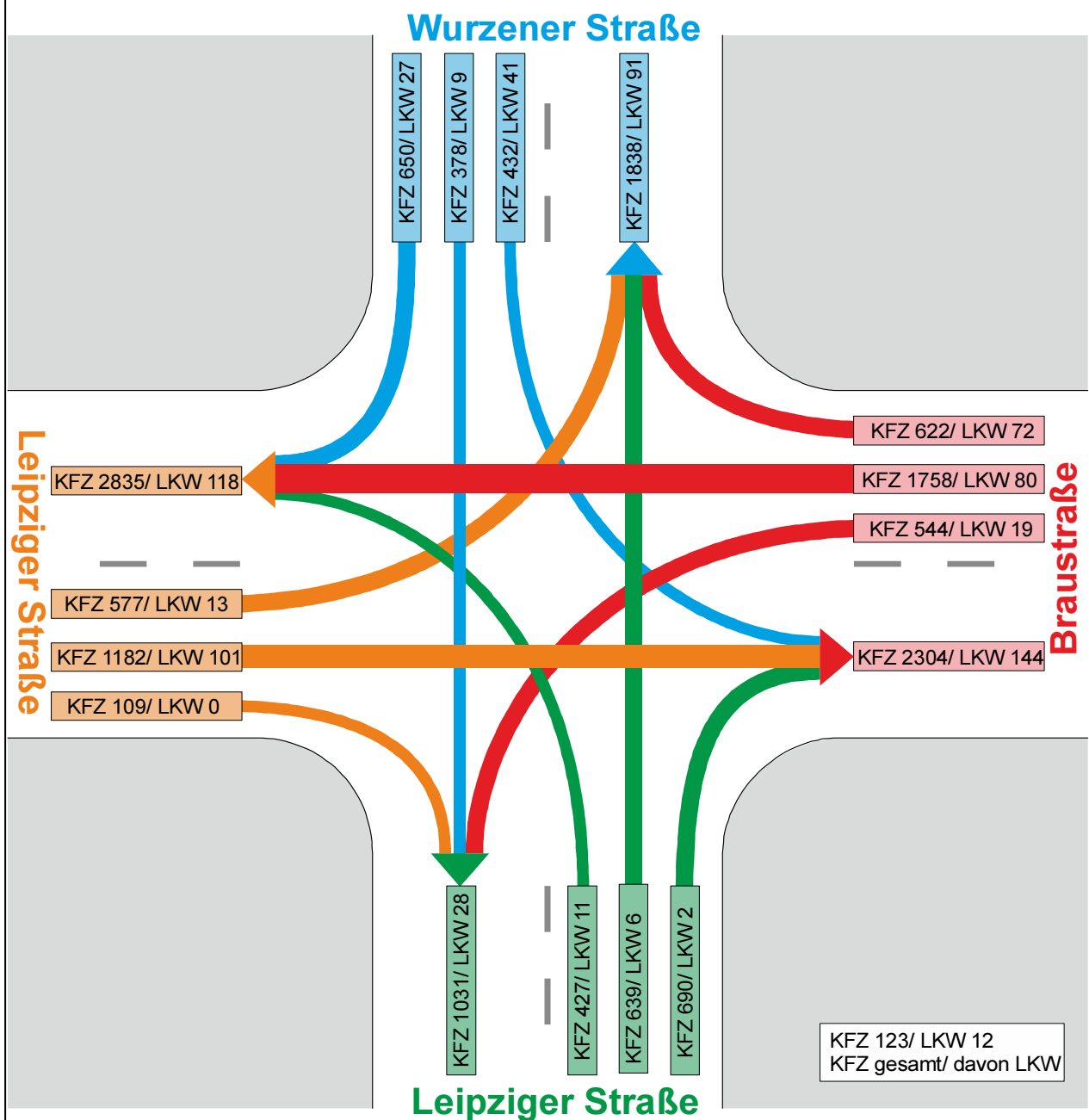
Der Knotenpunkt 4 Kreuzung Lange Str./Bahnhofstr./Am Bahnhof (Abb.13) weist eine tägliches Verkehrsaufkommen von knapp 5970 KFZ auf. An dieser Kreuzung ist die Hauptachse mit den höchsten Verkehrsströmen die Hauptstraße Am Bahnhof-Lange Straße.

Der MIV-Verkehr zeigt an den einzelnen Messstellen einen weitestgehend ähnlichen Verlauf. Die höchsten Werte werden morgens zwischen 7 und 10 Uhr und nachmittags/abends zwischen 16 und 18 Uhr. Um die Mittagszeit sinkt die Belastung an allen Messstellen bedeutend ab.

Die einzelnen täglichen Verkehrsströme an den 6 Knotenpunkten an denen Verkehrsmessungen durchgeführt wurden, können an den folgenden Abbildungen abgelesen werden.

durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (DTV<sub>w</sub>)

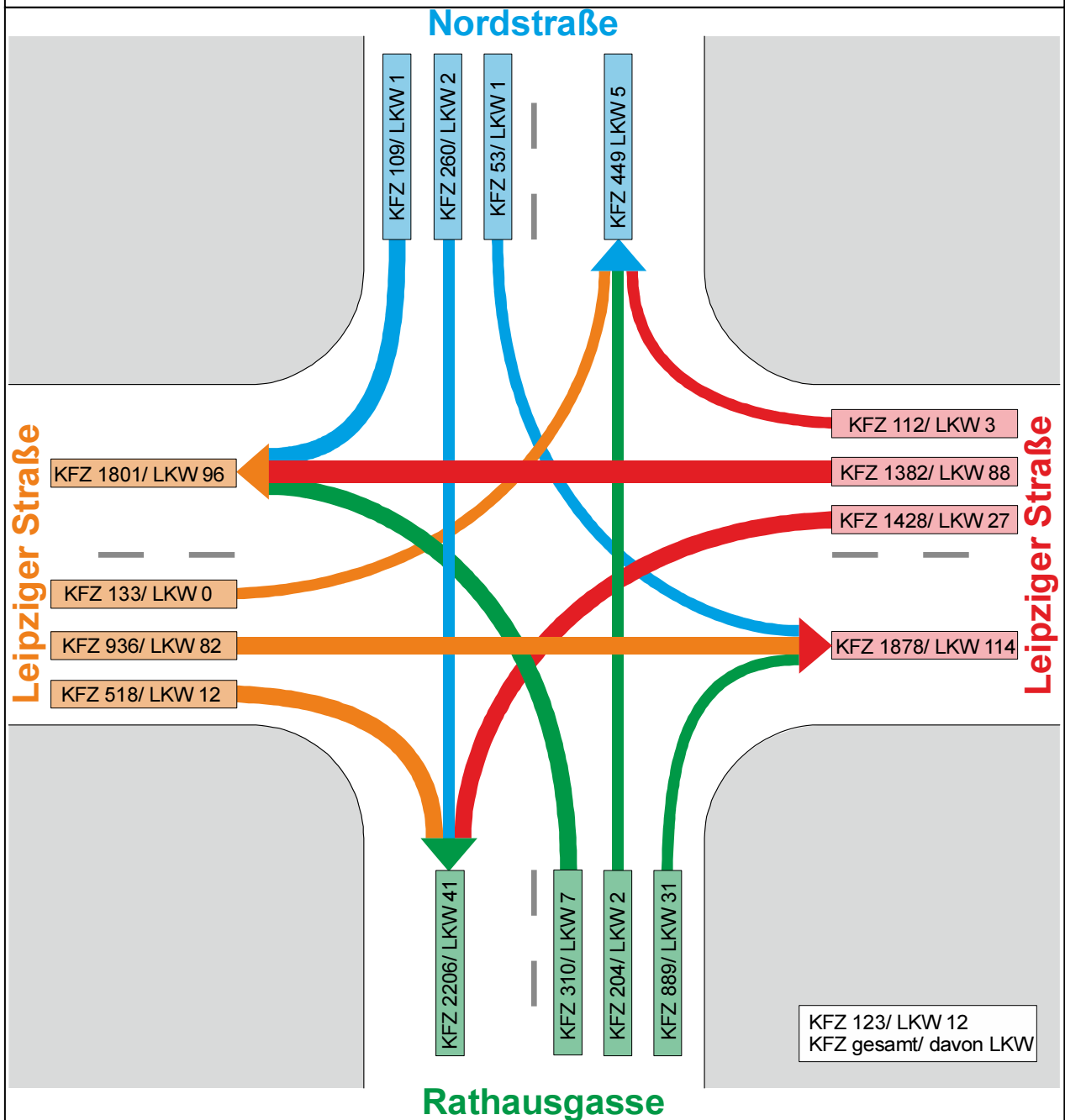
Knotenpunkt 1: Kreuzung Wurzener Str./ Leipziger Str./ Braustr.



Datum der Verkehrszählung: Mittwoch, 02.04.2014  
Datengrundlage: Auswertung Verkehrszählung Stadt Brandis  
Zeiträume 6-10Uhr und 14-18Uhr

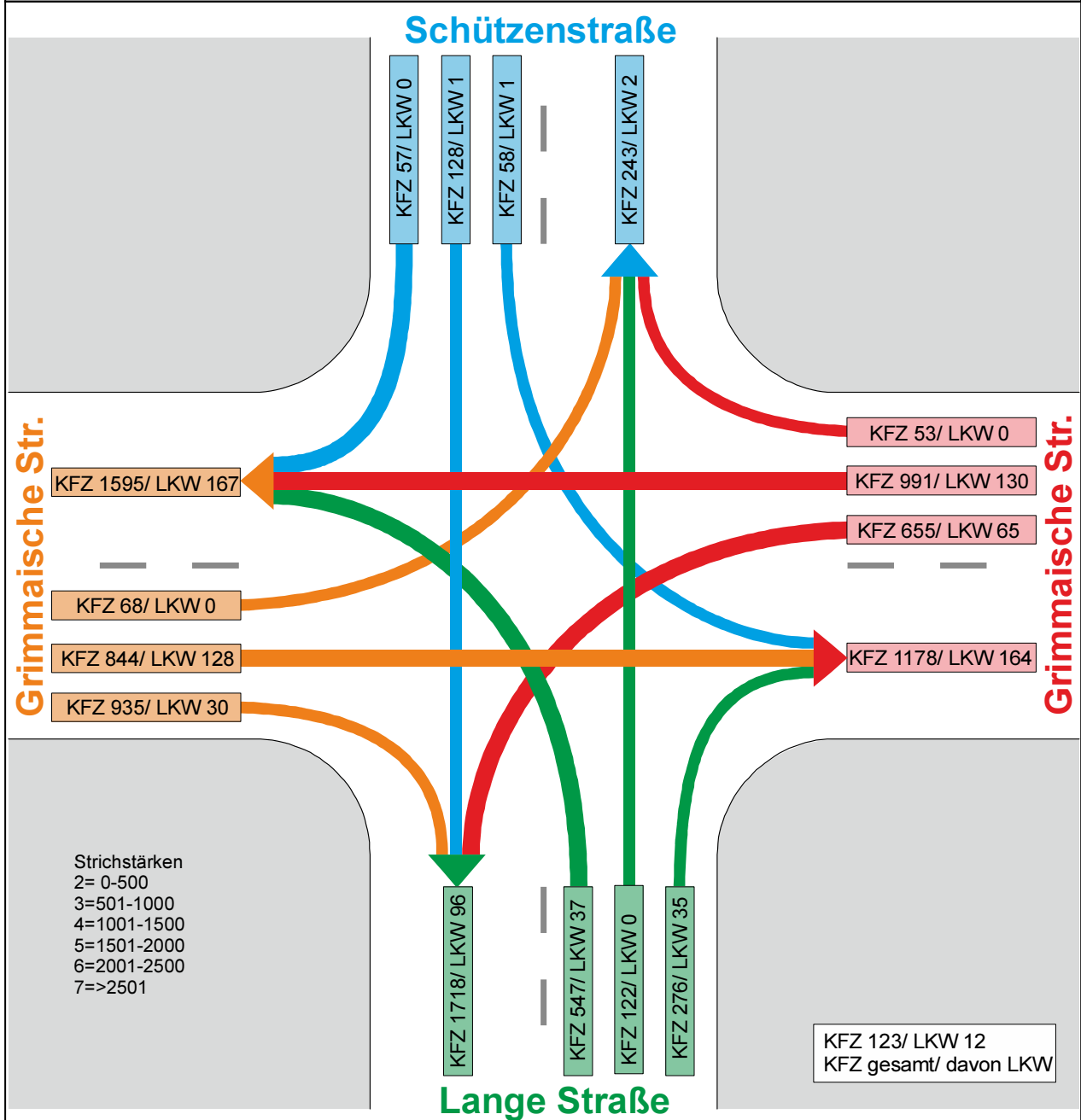
Hochrechnung auf 24h: nach HBS 2001/2009 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen)  
Tagesganglinientyp: TGw3 und LKW Standard für osttd. Städte

Abb.10: durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen (DTV<sub>w</sub>) – Knotenpunkt 1

**durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (DTV<sub>w</sub>)****Knotenpunkt 2: Kreuzung Rathausgasse/ Leipziger Str./ Nordstr.**

Datum der Verkehrszählung: Mittwoch, 02.04.2014

Datengrundlage: Auswertung Verkehrszählung Stadt Brandis  
Zeiträume 6-10Uhr und 15-18UhrHochrechnung auf 24h: nach HBS 2001/2009 (Handbuch für die Bemessung von  
Straßenverkehrsanlagen)  
Tagesganglinientyp: TGw3 und LKW Standard für ostdt. StädteAbb.11: durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen (DTV<sub>w</sub>) – Knotenpunkt 2

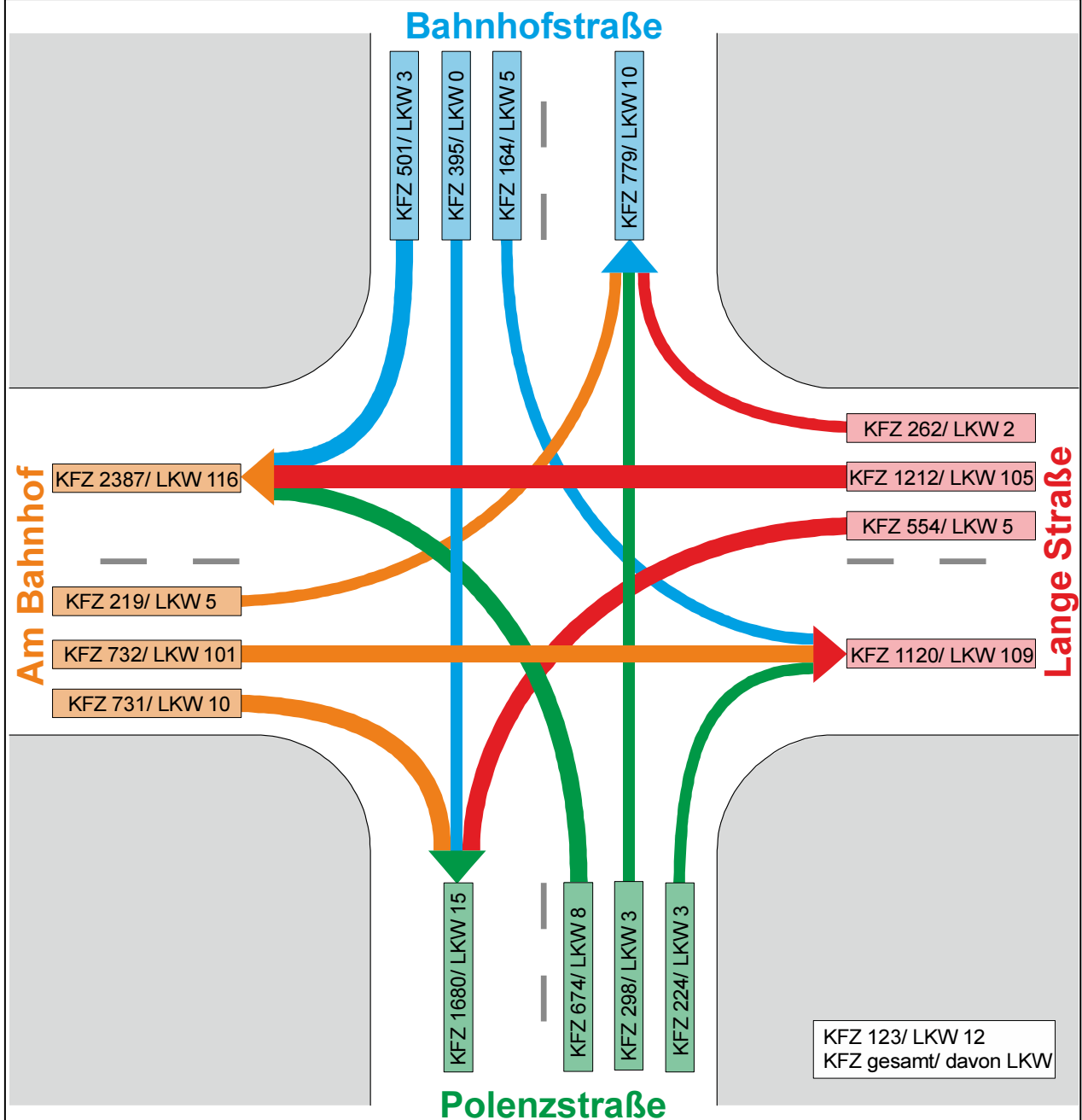
**durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (DTV<sub>w</sub>)****Knotenpunkt 3: Kreuzung Grimmaische Str./Lange Str./ Schützenstr.**

Datum der Verkehrszählung:	Mittwoch, 02.04.2014
Datengrundlage:	Auswertung Verkehrszählung Stadt Brandis Zeiträume 8-10Uhr und 14-18Uhr
Hochrechnung auf 24h:	nach HBS 2001/2009 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) Tagesganglinientyp: TGw3 und LKW Standard für ostdt. Städte

Abb.12: durchschnittlich täglicher an Werktagen (DTV<sub>w</sub>) – Knotenpunkt 3

durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (DTV<sub>w</sub>)

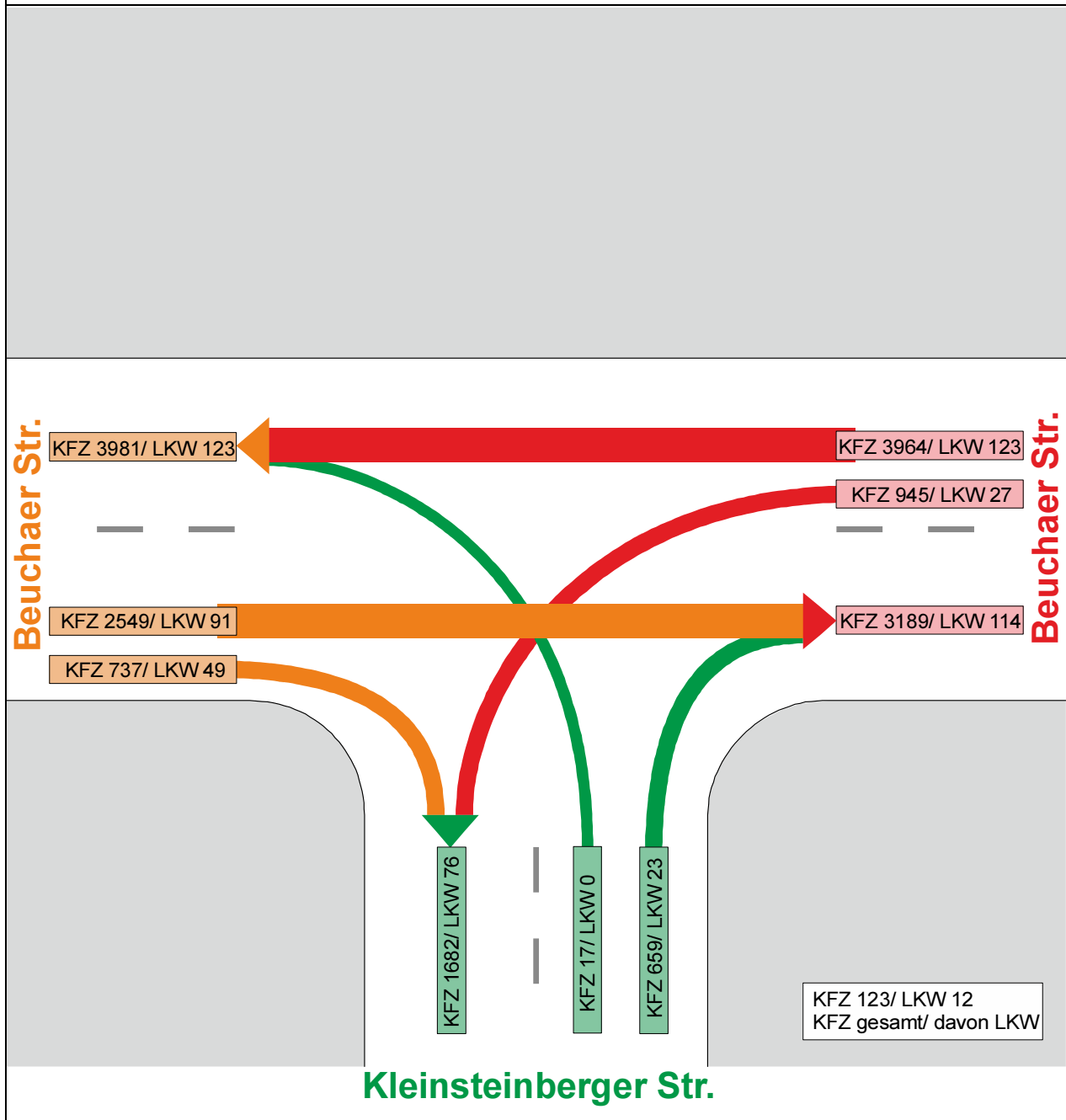
## Knotenpunkt 4: Kreuzung Lange Str./Bahnhofstr./Am Bahnhof



Datum der Verkehrszählung: Donnerstag, 05.06.2014  
Datengrundlage: Auswertung Verkehrszählung Stadt Brandis  
Zeiträume 7-10Uhr und 15-18Uhr

Hochrechnung auf 24h: nach HBS 2001/2009 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen)  
Tagesganglinientyp: TGw3 und LKW Standard für ostdt. Städte

Abb.13: durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen (DTV<sub>w</sub>) – Knotenpunkt 4

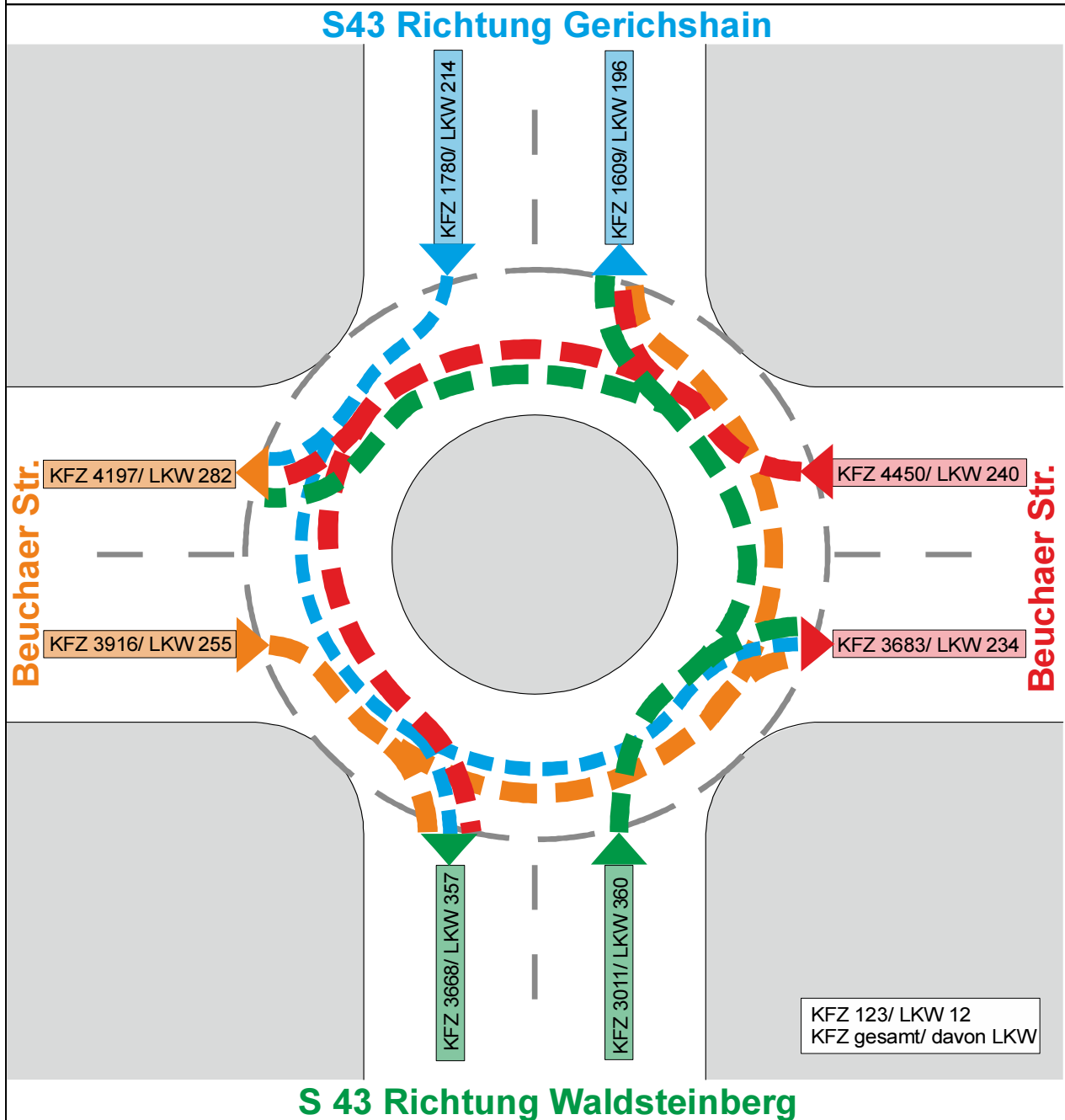
**durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (DTV<sub>w</sub>)****Knotenpunkt 5: Einmündung Beuchaer Str./ Kleinsteinberger Str.**

Datum der Verkehrszählung:	Mittwoch, 02.04.2014
Datengrundlage:	Auswertung Verkehrszählung Stadt Brandis Zeiträume 6-10Uhr und 15-18Uhr
Hochrechnung auf 24h:	nach HBS 2001/2009 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) Tagesganglinientyp: TGw3 und LKW Standard für ostdt. Städte

Abb.14: durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen (DTV<sub>w</sub>) – Knotenpunkt 5

durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen ( $DTV_w$ )

Knotenpunkt 6: Kreisverkehr S43/ Beuchaer Straße



Datum der Verkehrszählung: Mittwoch, 15.04.2014 und Donnerstag, 16.04.2014

Datengrundlage: Auswertung Verkehrszählung Stadt Brandis  
Zeiträume 6-10Uhr und 15-19Uhr

Hochrechnung auf 24h: nach HBS 2001/2009 (Handbuch für die Bemessung von  
Straßenverkehrsanlagen)  
Tagesganglinientyp: TGw3 und LKW Standard für osttd. Städte

Abb.15: durchschnittlich täglicher an Werktagen ( $DTV_w$ ) – Knotenpunkt 6



## Querschnittbelastung

Des Weiteren wurde aus den Verkehrszählungen die Querschnittbelastung von 24h für die Hauptverkehrsadern der Stadt Brandis ermittelt.

Wie in der Anlage Karte 3/Abbildung 16 dargestellt und zu den Knotenpunkten bereits beschrieben, konzentriert sich die größte Verkehrsbelastung mit über 8.000 KFZ/24h auf die Beuchaer Straße zwischen Einmündung Hasenheide über den Kreisverkehr hinaus bis zur Tankstelle und zwischen Einmündung Kleinsteinberger Straße und Cämmereistraße. Hinter der Tankstelle nimmt die Querschnittbelastung etwas ab, da einige KFZ von der S43 und dem Gewerbegebiet kommend nur bis zur Tankstelle fahren und nicht in die Stadt Brandis einfahren.

Die S43 ist von einer hohen Querschnittbelastung mit ca. 6.680 KFZ/24h zwischen Kleinsteinberger Str. und Kreisverkehr gekennzeichnet, hingegen der weitere Verlauf der S43 ab dem Kreisverkehr in Richtung Gerichshain mit nur ca. 3.400 KFZ/24h eine bedeutend geringere Auslastung aufweist.

Die S45 besitzt auf dem kurzen Bereich der Braustraße zwischen Einmündung Wasserturmstraße und Wurzener Straße die höchste Auslastung mit ca. 5.230 KFZ/24h. Die Querschnittbelastung auf der S45 fällt dann in beide Richtungen von 4.700 KFZ/24h bis auf ca. 3.400 KFZ/24h auf der Leipziger Straße und bis von ca. 3.500 KFZ/24h bis auf ca. 2.900 KFZ/24h auf der Grimmaischen Straße ab. Höhere Querschnittbelastungen sind im Stadtgebiet noch auf der Rathausgasse (ca. 3.600 KFZ/24h) und Am Bahnhof (ca. 4.070 KFZ/24h) zu finden.

Hohe Auslastungen von Straßen im Untersuchungsraum sind nicht vorzufinden. Alle Querschnittsbelastungen der Stadt Brandis liegen weit unter der Schwelle von mittlerer zu hoher Auslastung von 18.000 KFZ/24h auf 2-streifigen Straßen (nach HBS 2001/2009).

Der MIV-Verkehr zeigt an den einzelnen Messstellen einen weitestgehend ähnlichen Verlauf. Die höchsten Werte werden morgens zwischen 7 und 10 Uhr und nachmittags/abends zwischen 16 und 18 Uhr erreicht. Um die Mittagszeit sinkt die Belastung an allen Messstellen deutlich ab.



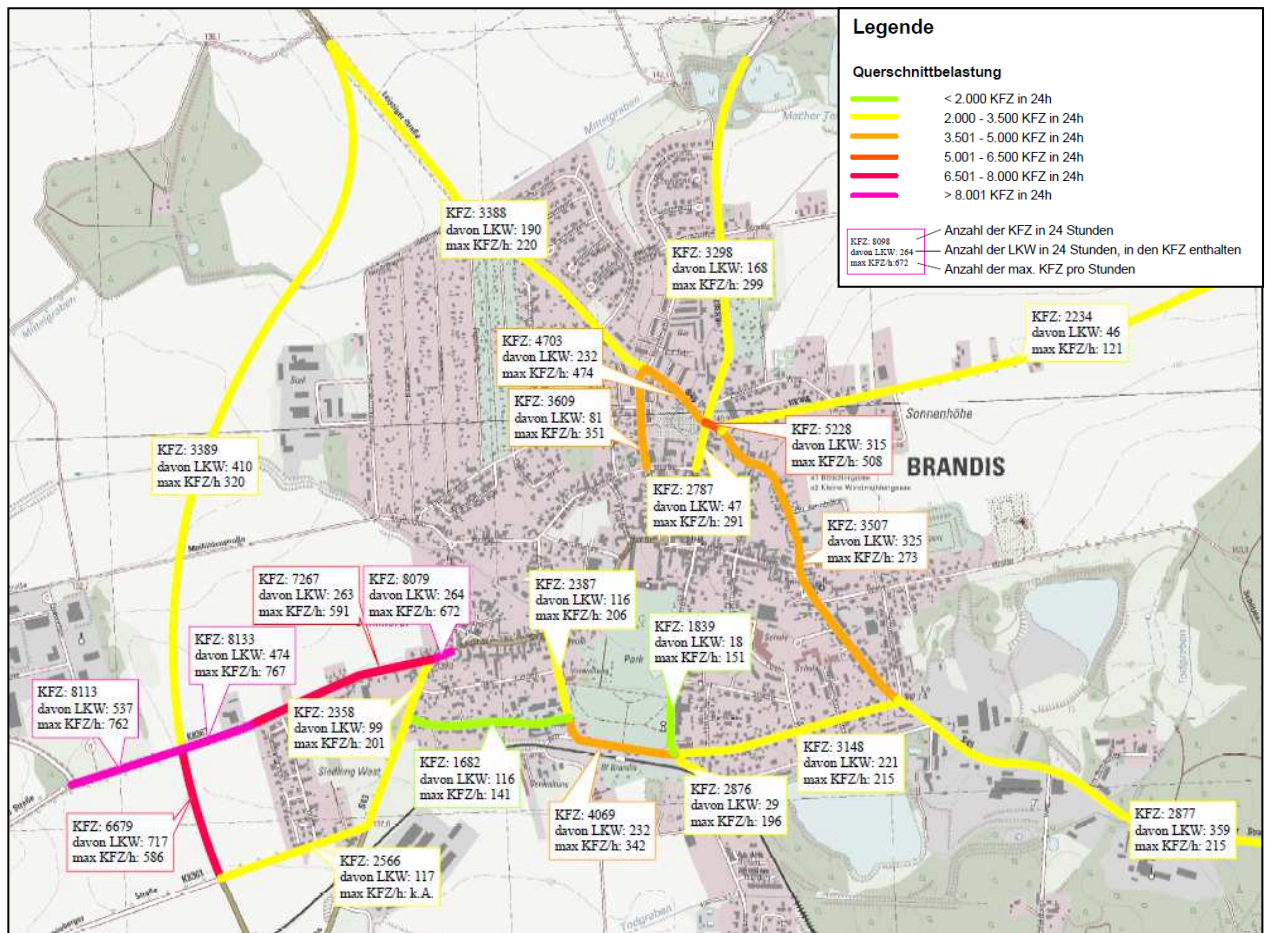


Abb.16: Querschnittbelastung Stadt Brandis (Ausschnitt aus Karte 3)

## Radverkehrsführung entsprechend ERA 10 nach Querschnittbelastung

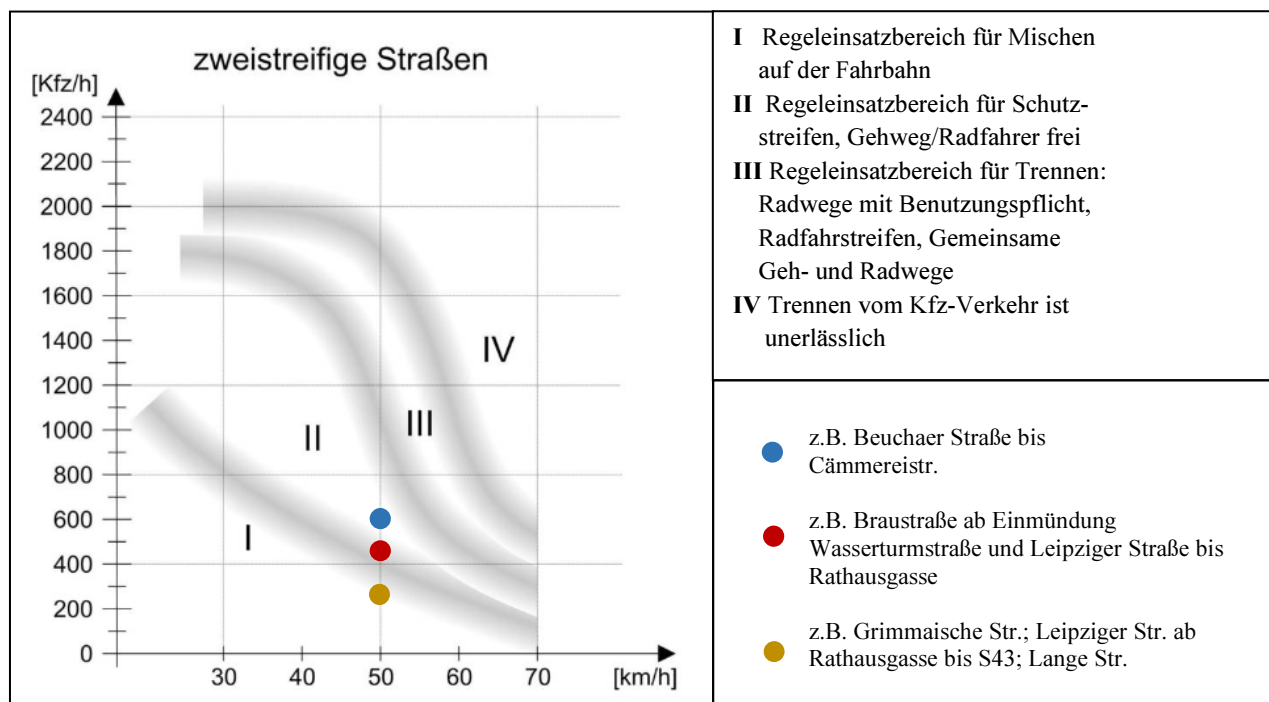


Abb.17: Radverkehrsführung entsprechend ERA 10 nach Querschnittbelastung (nach ERA 10)

Exemplarisch für die Querschnittbelastung in Brandis wurden verschiedene Straßen in untersch. Belastungsbereichen ausgewählt (siehe Abb. 17), wobei die Beuchaer Straße bis Cämmereistraße hierbei schon die Belastungsspitzen in Brandis aufzeigt.

Die Übergangsbereiche zwischen den einzelnen Stufen sind als weiche Übergänge und nicht als harte Grenzen zu sehen.

Die Belastungen in Brandis liegen zumeist in der Stufe I und nur an wenigen Stellen im Übergangsbereich zwischen Stufe I und II bzw. die Beuchaer Straße in Stufe II.

## Querungsanlagen entsprechend EFA nach Querschnittbelastung

Für den Einsatz von Querungsanlagen gibt die EFA (Empfehlungen für Fußgängeranlagen) Richtlinien an. Eine schematische Darstellung hierfür gibt die Abb. 18 wieder. In der Abbildung sind die Querschnittsbelastungen für die Stadt Brandis für max. KFZ/h und max. Fußgänger/h rot dargestellt. Wie gut zu erkennen ist, bewegen sich die Zahlen am untersten Rand der Skala. Dies bedeutet, dass Querungsanlagen in der Regel im gesamten Stadtgebiet Brandis entbehrlich sind.

Die Verkehrszählungen in Brandis haben sehr geringe Fußgängerzahlen im Mittel zwischen 0 und 10 Fußgänger/h an den Messstellen ergeben. Leicht erhöhte Fußgängerzahlen sind vorrangig auf den Fußwegen entlang der S45 (Grimmaische Str./Braustr./Leipziger Str.) und der Rathausgasse mit bis zu 15 Fußgängern/h vorzufinden.

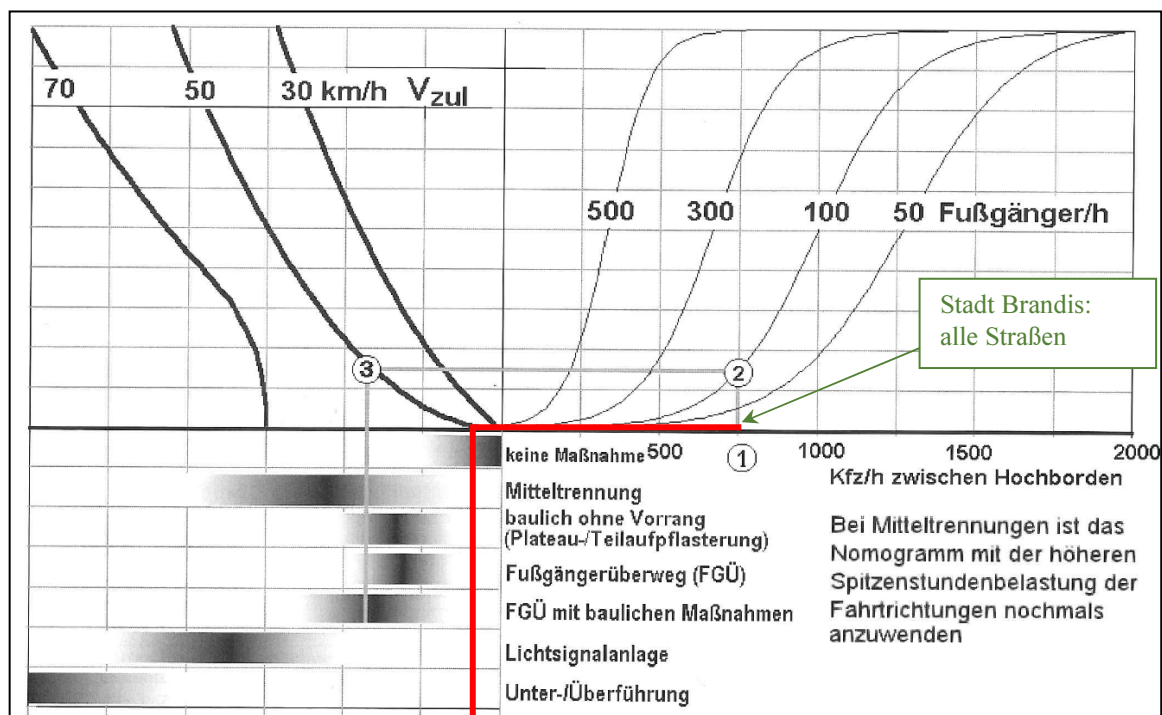


Abb.18: Querungsanlagen entsprechend EFA nach Querschnittbelastung (nach EFA)

Unabhängig von den Zahlen sind Querungsanlagen sinnvoll bzw. zweckmäßig, wenn mit regelmäßigen Querungsverkehr durch schutzbedürftige Fußgänger, wie z.B. Kinder, Schulkinder oder ältere Menschen zu rechnen ist.

## Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)

Als ein weiteres wesentliches Kriterium zur Beschreibung des Verkehrs der Stadt Brandis zählt die Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten. Dafür wird die mittlere Wartezeit der KFZ-Ströme an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage für die Hauptknoten der Stadt Brandis ermittelt. Hierfür wird die Stunde mit der höchsten Verkehrsbelastung (inkl. PKW, LKW, Krad und Fahrrad) aus den Verkehrszählungen zugrunde gelegt.

QSV	Mittlere Wartezeit $w$ [s]
A	$\leq 10$
B	$\leq 20$
C	$\leq 30$
D	$\leq 45$
E	$> 45$
F	— <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist (vgl. Gleichung (7-3)).

**Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

**Stufe B:** Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

**Stufe C:** Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

**Stufe D:** Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

**Stufe E:** Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.

**Stufe F:** Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Abb.19: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die einzelnen Qualitätsstufen und deren Bedeutung - nach HBS 2001/2009 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen)

In Abbildung 19 sind die einzelnen Qualitätsstufen mit mittlerer Wartezeit und der daraus ergebenden Bedeutung für den Fahrzeugführer abgebildet.

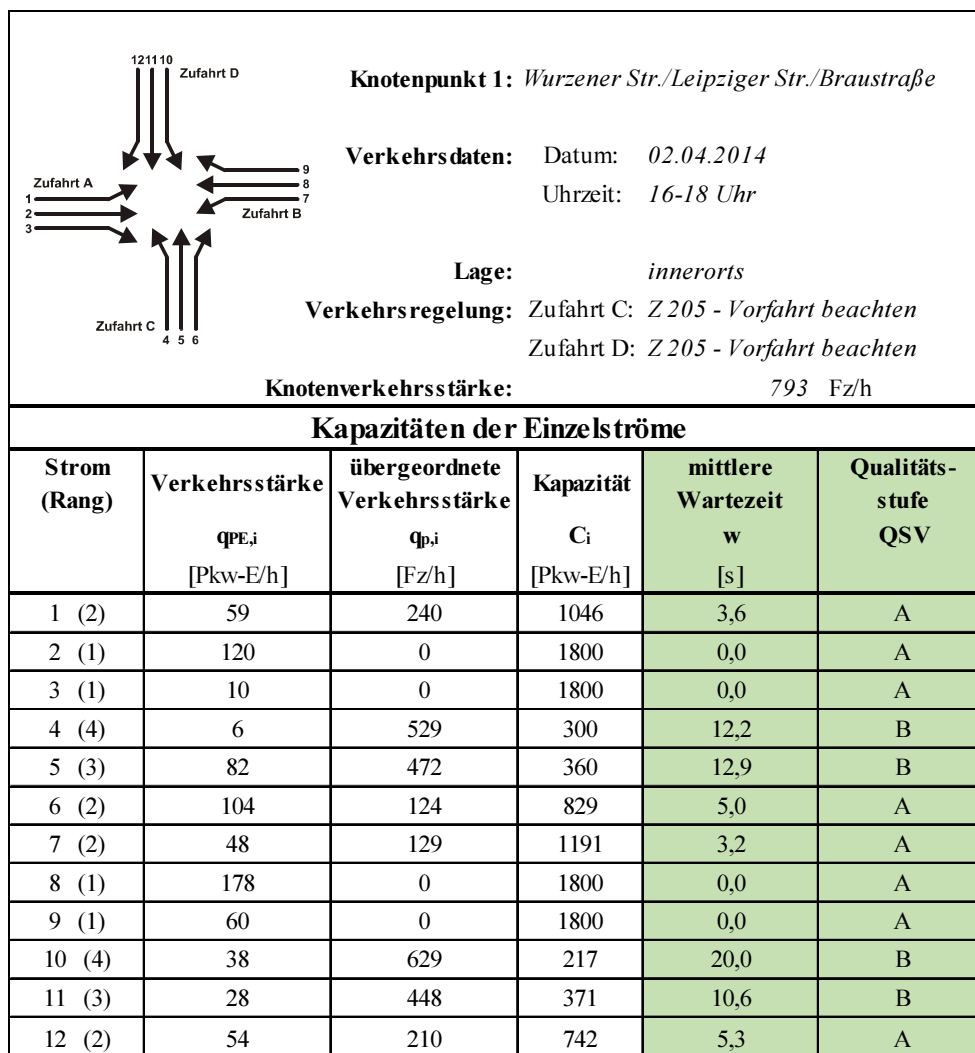


Abb.20: Qualität des Verkehrsablaufs Knotenpunkt 1 Wurzener Str./ Leipziger Str./ Braustraße

Abbildung 20 zeigt den Knotenpunkt 1 Wurzener Str./ Leipziger Str./ Braustraße. Die Ströme 4 und 5 (Leipziger Straße vom Markt kommend) und die Ströme 10 und 11 (Wurzener Straße) besitzen die Qualitätsstufe B mit geringen mittleren Wartezeiten. Wobei der Strom 10 (Linksabbieger aus der Wurzener Straße) mit 20 Sekunden die höchste mittlere Wartezeit aufweist. Alle anderen Ströme weisen sehr geringe bzw. keine mittlere Wartezeiten auf.

Bei Knotenpunkt 2 (Abb. 21) ist lediglich bei Strom 10 (Linksabbieger aus der Nordstraße) mit geringen Wartezeiten von ca. 11 Sekunden zu rechnen. Die anderen Ströme weisen sehr geringe bzw. keine Wartezeiten auf.



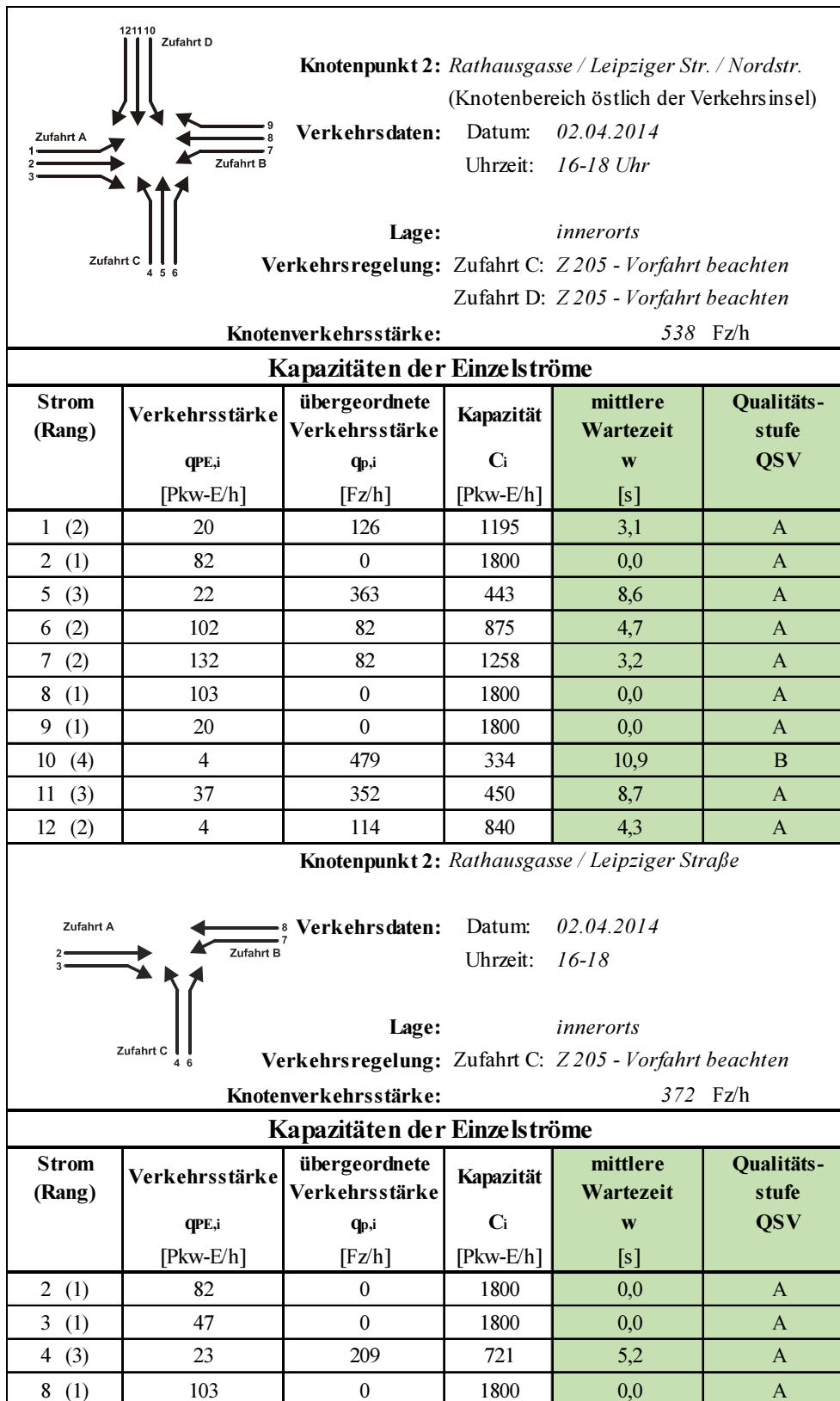


Abb.21: Qualität des Verkehrsablaufs Knotenpunkt 2 Rathausgasse/ Braustraße/ Nordstraße

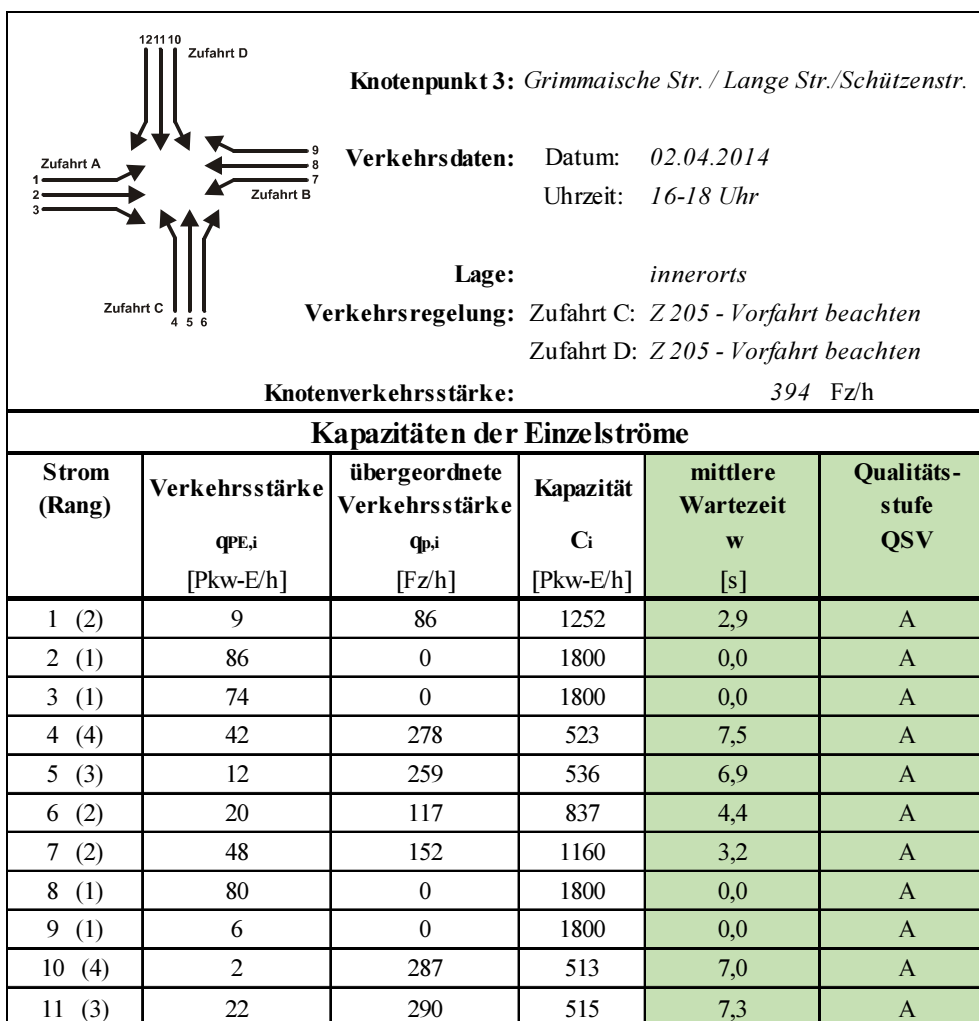


Abb.22: Qualität des Verkehrsablaufs Knotenpunkt 3 Grimmaische Str./ Lange Str./ Schützenstr.

Knotenpunkt 3 (Abb. 22) weist ausschließlich sehr geringe bzw. keine mittleren Wartezeiten auf.

Desgleichen bei Knotenpunkt 4 (Abb. 23). Es werden ausschließlich sehr geringe bzw. keine mittleren Wartezeiten dargestellt.

Hingegen bei Knotenpunkt 5 Einmündung der Kleinsteinberger Straße in die Beuchaer Straße (Abb. 24) ist an Strom 4 (Linksabbieger von der Kleinsteinberg Straße kommend) mit geringen mittleren Wartezeiten von etwa 12 Sekunden zu rechnen.

Erhöhte Wartezeiten von mehr als 20 Sekunden bzw. Qualitätsstufen von C, D, E oder gar F treten im Stadtgebiet Brandis an den gemessenen Knotenpunkten nicht auf.



**Knotenpunkt 4:** Lange Str. / Bahnhofstraße / Polenzstr.

**Verkehrsdaten:** Datum: 05.06.2014  
Uhrzeit: 16 - 17 Uhr

**Lage:** innerorts

**Verkehrsregelung:** Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten  
Zufahrt D: Z 205 - Vorfahrt beachten

**Knotenverkehrsstärke:** 513 Fz/h

<b>Kapazitäten der Einzelströme</b>					
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1 (2)	12	112	1215	3,0	A
2 (1)	72	0	1800	0,0	A
3 (1)	48	0	1800	0,0	A
4 (4)	56	345	444	9,3	A
5 (3)	31	267	535	7,2	A
6 (2)	22	94	862	4,3	A
7 (2)	48	118	1207	3,1	A
8 (1)	90	0	1800	0,0	A
9 (1)	22	0	1800	0,0	A
10 (4)	14	316	482	7,7	A
11 (3)	44	279	527	7,5	A
12 (2)	39	100	855	4,4	A

Abb.23: Qualität des Verkehrsablaufs Knotenpunkt 4 Lange Str./ Bahnhofstr./ Polenzstr.

**Knotenpunkt 5:** Kleinsteinberger Straße / Beuchaer Straße

**Verkehrsdaten:** Datum: 02.04.2014  
Uhrzeit: 06-08

**Lage:** innerorts

**Verkehrsregelung:** Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten

**Knotenverkehrsstärke:** 784 Fz/h

<b>Kapazitäten der Einzelströme</b>					
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	291	0	1800	0,0	A
3 (1)	72	0	1800	0,0	A
4 (3)	3	671	304	12,0	B
6 (2)	70	334	632	6,4	A
7 (2)	85	371	898	4,4	A
8 (1)	244	0	1800	0,0	A

Abb.24: Qualität des Verkehrsablaufs Knotenpunkt 5 Kleinsteinberger Str./ Beuchaer Str.

## 3 Konfliktanalyse

Die Feststellung von Mängeln und Konflikte also eine Art Missverhältnis zwischen dem erwünschten Soll-Zustand und dem vorhandenen Ist-Zustand der Verkehrssituation der Stadt Brandis ist eine der Hauptaufgaben des Verkehrskonzeptes. Oft sind es die bestehenden Mängel, die solch ein Planungsprozess, wie das Verkehrskonzept der Stadt Brandis erst initiieren.

Zur Feststellung von Mängel hat der „Arbeitskreis Verkehrskonzept Brandis“ mehrfach getagt und eine Fülle von Mängeln und Konflikte gesammelt. Der größte Anteil von Konflikt- und Mängelhinweisen ergab sich aus der umfangreichen Bürgerumfrage.

### 3-1 Bürgerumfrage zum Verkehrskonzept

Als eine Grundlage für das Verkehrskonzept und für die Findung von Konflikten und Mängel im Stadtgebiet der Stadt Brandis mitsamt der dazugehörigen Ortsgebiete Beucha (mit Kleinsteinberg und Wolfshain), Waldsteinberg und Polenz diente eine umfangreiche Umfrage zum Verkehrskonzept, die sowohl Online als auch über ausgegebene Fragebögen durchgeführt wurde. Die Umfrage wurde im Zeitraum vom 15.01.2014 bis 28.02.2014 durchgeführt.

Sie besteht hauptsächlich aus Antworten zum Ankreuzen. Die Teilnehmer erhalten jedoch auch Gelegenheit, in Freitextfeldern persönliche Kommentare zu Defiziten, Konflikten, Problemen und auch Anregungen zu den einzelnen Themen abzugeben.

Der Fragebogen wurde in die einzelnen Themenbereichen

- PKW- und LKW-Verkehr
- Ruhender Verkehr
- öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Fußgänger
- und Radverkehr

aufgeteilt. So hatten die Teilnehmer die Möglichkeit auch nur einzelne Themenbereiche auszufüllen.

Insgesamt wurden 769 Fragebögen zu den einzelnen Themenbereichen ausgefüllt und es haben 285 Teilnehmer an der Umfrage teilgenommen.

Die ausführlichen Auswertungsergebnisse der Umfrage sind in Anlage 2 dem Verkehrskonzept beigefügt. Der ursprüngliche Fragebogen zur Bürgerumfrage ist als Anlage 3 des Verkehrskonzeptes beigefügt.



# Umfrage zum Thema Verkehr der Stadt Brandis und ihren Ortsteilen



Die Umfrage finden Sie unter:

[www.stadt-brandis.de](http://www.stadt-brandis.de)



oder kann im Rathaus der Stadt Brandis abgeholt werden.

## Vielen Dank !



STADT BRANDIS



Abb.25: Aushang in den Bussen und Geschäften zur Bürgerumfrage

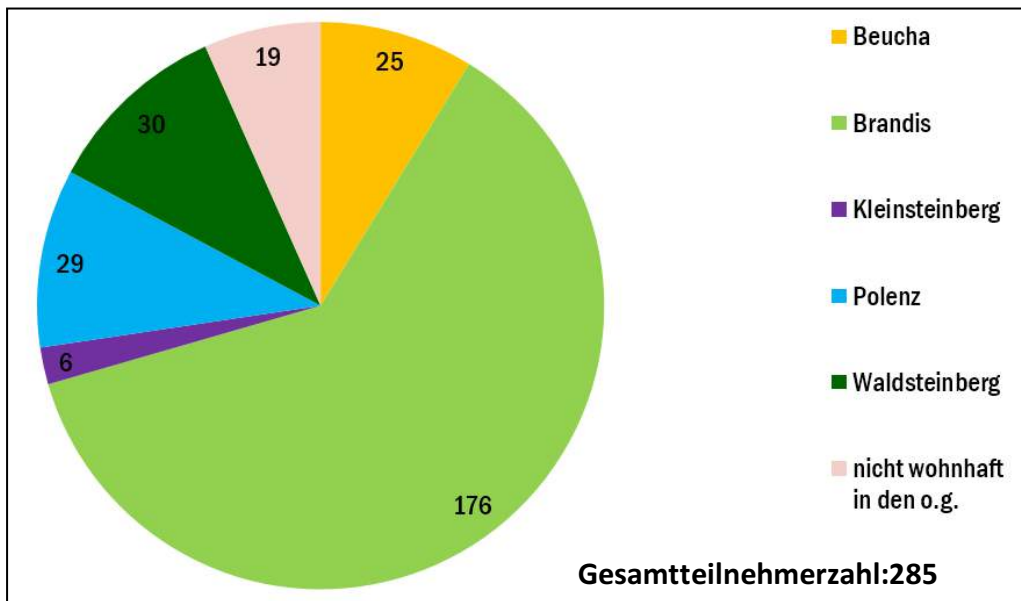


Abb.26: Teilnehmerzahl an der Umfrage unterteilt in Stadtgebiet und Ortsgebiete

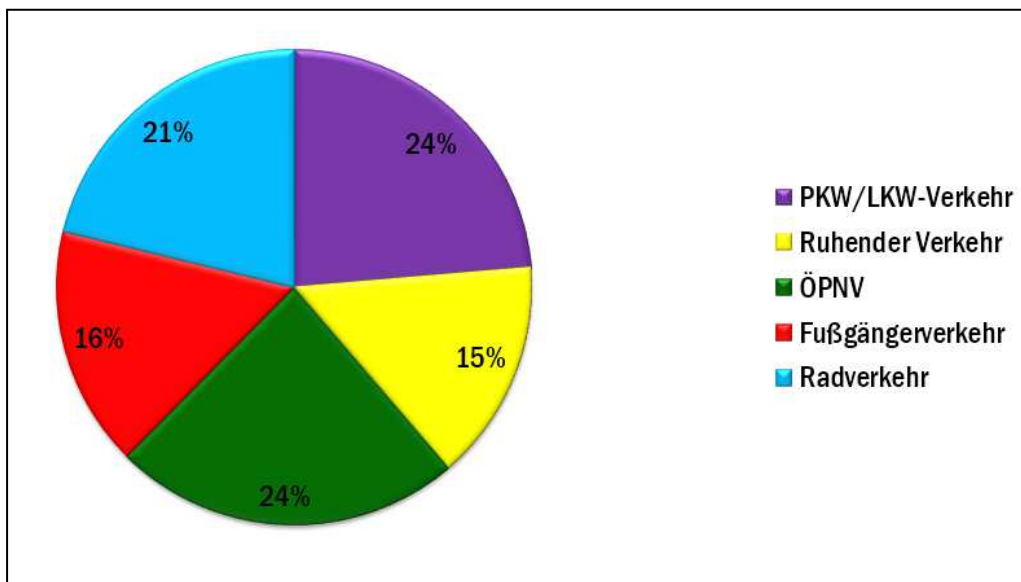


Abb.27: Ausgefüllte Online-Fragebögen je Themenbereich

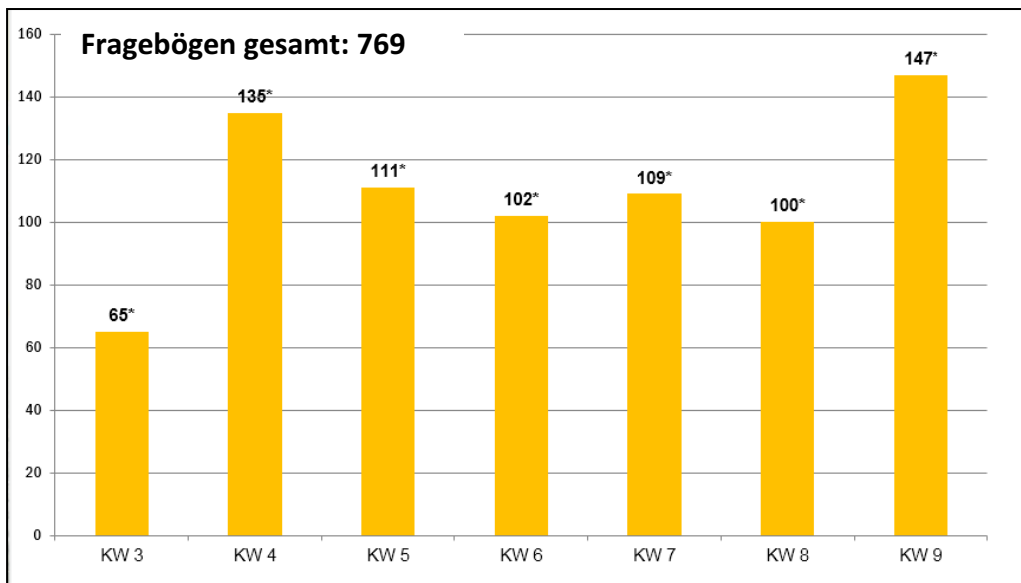


Abb.28: Ausgefüllte Fragebögen gesamt je KW (2014)

### 3-2 Konflikt- und Mängelkatalog

Auf Basis der gesammelten Informationen wurde ein umfangreicher Konflikt- und Mängelkatalog erarbeitet, welcher nachstehend aufgeführt wird.

Die während der Vororientierung gesammelten Mängelhinweise wurden geprüft und nach Planungsrelevanz und Plausibilität abgewogen. Praktisch beruhen die Entscheidungen über die Relevanz von Konflikten und Mängel im Wesentlichen auf die qualitative Beurteilung des „Arbeitskreises Verkehrskonzept Brandis“, welcher sich umfangreich mit den gesammelten Mängelhinweisen auseinandergesetzt hat. Demnach konnten nicht alle in der Umfrage genannten Hinweise in den Konflikt- und Mängelkatalog aufgenommen werden.

Dieser Katalog dient im weiteren Verfahren als Grundlage für die Erarbeitung der Maßnahmen.

Zur besseren Gliederung der Konflikte wurden diese je nach örtlicher Zugehörigkeit in spezielle Schwerpunktbereiche eingeordnet.

Diese festgelegten Schwerpunktbereiche spiegeln sich im Handlungskonzept in den verschiedenen Handlungsfeldern wieder.

#### Schwerpunktbereich 1: S45 mit Grimmaische Str.- Braustraße-Leipziger Str.

- Braustraße zu schmal und unübersichtlich, Radweg fehlt und Fußgängerüberweg fehlt
- hohes Verkehrsaufkommen an der Kreuzung Leipziger Str./ Wurzener Str. /Braustr.
- zu starker LKW Verkehr Grimmaische Straße
- fehlende Überquerung Grimmaische Straße auf Höhe Schulzentrum
- mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung Grimmaische Straße vor Schulzentrum
- schlechter Straßenzustand Grimmaische Straße
- mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung Leipziger Straße/ Braustraße
- schlechte Verkehrsführung und unübersichtlich Kreuzung Leipziger Str./ Rathausgasse
- zu hoher LKW Verkehr Leipziger Straße
- unsichere Straßenquerung an der Kreuzung Leipziger Str./ Wurzener Str. /Braustr.
- fehlender Fußweg Leipziger Straße (Teilabschnitt)
- schlechter Zustand Fußweg Grimmaische Straße



**Schwerpunktbereich 2: Innenstadtbereich (mit Markt und Hauptstraße)**

- fehlende Parkmöglichkeiten am Markt inkl. fehlender Sonderparkplätze (Behinderten-, Eltern-Kind und Frauenparkplätze)
- fehlende Parkplatzkennzeichnung, dadurch etliche Falschparker in der Hauptstraße und fehlende Sonderparkplätze (Behinderten-, Eltern-Kind und Frauenparkplätze)
- Pflastermuster irreführend, optische Abgrenzung am Markt schlecht
- Hauptstraße Belag zu uneben, schlecht mit Rad befahrbar und zu Fuß begehbar
- fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten Hauptstraße
- unzureichende Benutzbarkeit der Fußwege mit Rollstühlen und Rollatoren im Innenstadtbereich
- schlechter Straßenzustand Böttchergasse, Kleine und Große Windmühlengasse

**Schwerpunktbereich 3: Schulzentrum und angrenzende Straßen**

- fehlende Parkmöglichkeiten Schulstraße und Bahnhofstraße
- Eingänge zum Park durch parkende Autos schlecht erreichbar
- schlechter Zustand Fußweg Waldstraße

**Schwerpunktbereich 4: Mathildenstraße, Cämmereistraße**

- fehlender Radweg Mathildenstr./ Cämmereistr.
- mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung und übersichtlicher Einmündungsbereich Mathildenstraße und Cämmereistraße
- zu hohes Verkehrsaufkommen Mathildenstraße und Cämmereistraße insbesondere zu hoher LKW Verkehr

**Schwerpunktbereich 5: Beuchaer Straße, Kleinsteiberger Straße**

- fehlende Parkmöglichkeiten Beuchaer Straße und Kleinsteiberger Straße
- fehlender Radweg Beuchaer Str. (Teilabschnitt)
- zu hohes Verkehrsaufkommen Beuchaer Straße
- Unfallstelle Kreuzung S43/ Kleinsteiberger Straße
- trotz Ausweisung als Spielstraße wird in „Siedlung West“ zu schnell gefahren



<b>Schwerpunktbereich 6: Am Bahnhof</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• schlechter Straßenzustand Am Bahnhof</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• fehlende bzw. irreführende Beschilderung für Radfahrer Am Bahnhof</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Schlechte Verkehrsführung Kreuzung Lange Straße/ Am Bahnhof/ Bahnhofstraße/ Polenzstraße</li></ul>
<b>Schwerpunktbereich 7: Bergstraße und Fachklinikum Brandis</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Fußweg Bergstraße schlechter Zustand und zu schmal, dadurch schlechte Erreichbarkeit des Fachklinikum Brandis</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• fehlende Beschilderung zum Fachklinikum Brandis</li></ul>
<b>Schwerpunktbereich 8: S45 Verbindungsstraße zwischen Brandis und Polenz</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• fehlender Rad- und Fußweg zwischen Brandis und Polenz</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• fehlende Beleuchtung zwischen Brandis und Polenz</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• schlechter Straßenzustand zwischen Brandis und Polenz</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• zu starker LKW Verkehr zwischen Brandis und Polenz</li></ul>
<b>Schwerpunktbereich 9: Bahnübergang ehemalige S 43</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• fehlender Rad- und Fußweg durch fehlenden Bahnübergang an der ehem. S43</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Linienführung Rad- und Fußweg Brandis – Waldsteinberg unpraktisch</li></ul>
<b>Schwerpunktbereich 10: Zeititzer Weg</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• fehlender Rad- und Fußweg zwischen Brandis und Zeititz</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung vor Kindergarten Zeititzer Weg</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• zu hoher LKW Verkehr Zeititzer Weg</li></ul>
<b>Schwerpunktbereich 11: Ortsgebiet Waldsteinberg</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• fehlender Radweg Finsterer Weg</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• schlechter Zustand Fußweg Finsterer Weg</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung Finsterer Weg</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• schlechter Straßenzustand Ammelshainer Straße zwischen Waldpolenz und Kleinsteinb.</li></ul>

Schwerpunktbereich 12: Ortsgebiet Beucha mit Gewerbegebiet Hasenheide/Brandis West
<ul style="list-style-type: none"><li>• schlechte Beschilderung Gewerbegebiet Brandis West/Beucha Hasenheide</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung Lindenring</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• schlechter Zustand Fußweg Wolfshainer Str. zwischen Wolfshain und Beucha</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• schlechte Erreichbarkeit Albrechtshainer See für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen etc. durch Barrieren an den Zuwegungen</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung vor Kita/ Schule Beucha</li></ul>
Schwerpunktbereich 13: Ortsgebiet Polenz
<ul style="list-style-type: none"><li>• mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung Klingaer Straße</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• fehlende Rad- und Fußwege im Ortsgebiet Polenz</li></ul>
Schwerpunktbereich 14: ÖPNV (gesamtes Stadtgebiet inkl. Ortsteile)
<ul style="list-style-type: none"><li>• kein ausreichender Abend-/Nachtverkehr</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• fehlende Verbindungen am Wochenende vor 10 Uhr und nach 21 Uhr</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• keine Anbindung Waldsteinberg am Wochenende</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• schlechte Busverbindung nach Gerichshain (Bhf.) und Borsdorf (Bhf.)</li></ul>

Die Probleme und Defizite im Bereich ÖPNV werden hier zwar aufgeführt, aber bei der Handlungskonzeption nicht weiter betrachtet. Die oben genannten Punkte zum ÖPNV finden Eingang in die **Konzeption Nahverkehr plus Muldentaldreieck**, die parallel zum Verkehrskonzept erarbeitet wurde.

Die Karte 4 und Karte 5 zeigt die Konflikte in räumlicher Einordnung auf 2 Konfliktplänen aufgeteilt nach Themenbereichen zur besseren Übersicht.

- Konfliktplan 1 für PKW- und LKW Verkehr und ruhenden Verkehr
- Konfliktplan 2 für Radverkehr und Fußgängerverkehr

Weiter sind auf dem Konfliktplan 1 Informationen über Unfallstellen mit 2 oder mehr Unfällen, den Parkplatzbestand und das klassifizierte Straßennetz enthalten.

Auf dem Konfliktplan 2 sind zu den Konflikten auch Radverkehrsanlagen und die Hauptradrouten abgebildet.

## 4 Handlungskonzept

### 4-1 Leitlinien für eine zukunftsfähige Mobilität in Brandis

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Bestandsanalyse aus der Analyse des Bestandes, den ermittelten Konflikten und Mängeln wurden schlussendlich die Leitlinien diskutiert und festgelegt.

#### Leitlinien und Leitziele

Als wachsende Stadt muss Brandis Antworten auf die Herausforderungen der Zukunft geben. Im Mobilitätssektor sind hierfür viele berechtigte Ansprüche und Wünsche in Einklang zu bringen. Dabei muss die Teilhabe an der Gesellschaft, die sich z. B. über die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen aus allen Teilen der Stadt in adäquater Zeit und zu adäquaten Kosten definiert, für alle Bevölkerungsgruppen gesichert sein.

Aufgabe zukünftiger Verkehrspolitik und -Maßnahmen der Stadt Brandis mit seinen Ortschaften ist es, die relativ gute Infrastruktur in Brandis zu nutzen und zu verbessern. Ziel in Brandis muss es sein, dass Mobilität als ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu sehen ist und somit eine Chancengleichheit der Mobilität bei zukünftigen Vorhaben in den Vordergrund rückt.

Hieraus ergeben sich folgende Leitziele für die Stadt Brandis:

- Als attraktiver und sicherer Lebensraum schafft die Stadt Brandis Einwohnern und Gästen allen Altersgruppen attraktive Verkehrsräume und gewährleistet barrierefreie Mobilität. Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fußgänger im Stadtraum genießt hohe Priorität.
- Als lebenswerte und klimafreundliche Stadt bekennt sich Brandis zu einer umweltverträglichen Mobilität. Für eine Mobilität der Zukunft müssen also auch in Brandis stärker Verkehrsangebote des Umweltverbunds vorgehalten sowie ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr gestärkt werden. Nicht erforderliche Verkehre sind zu verringern und erforderliche Verkehre stadt- bzw. ortsverträglich zu gestalten.
- Die Attraktivität des Standortes Brandis hängt auch von ihrer lebendigen Innenstadt ab sowie von attraktiven Rahmenbedingungen für einen weichen Tourismus ab. Diese gilt es durch eine nachhaltige Verkehrspolitik, einer besseren Vernetzung der einzelnen Stadtteile und deren Erreichbarkeit für alle Altersgruppen sowie durch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu stärken.
- Die künftige Entwicklung Brandis als Gewerbestandort wird durch eine leistungsfähige und adäquate Infrastruktur gefördert; die Wirtschafts- und Lieferverkehre müssen weiterhin gewährleistet sein, dürfen aber nicht zu maßgeblichen Beeinträchtigungen in Bezug auf Sicherheit und Lebensqualität der





Bürger stehen. Hier sind großräumige interkommunale Strukturen zu berücksichtigen.

- Als lebenswerter Wohnort für Familien haben Freizeitverkehre einen hohen Stellenwert. Bei allen neuen Verkehrsprojekten müssen deshalb Fußgänger und Radfahrern im besonderen Maße berücksichtigt werden.

Die Verwirklichung der Ziele hängt von der Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger ab. Ihre Mitsprache wird ausdrücklich gewünscht. Als diejenigen, die in der Stadt wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen, wirken maßgeblich am Mobilitätsgeschehen mit. Sie kennen die Rahmenbedingungen vor Ort und sind wichtige Partner bei der Umsetzung einzelner Handlungsfelder.

Für diese Umsetzung stellt die Stadt Brandis im Rahmen ihrer Möglichkeiten und unter der Berücksichtigung der Haushaltslage ausreichend Finanz- und Personalressourcen zur Verfügung und arbeitet in enger Kooperation mit übergeordneten Behörden, Mobilitätsdienstleistern und andern Mobilitätsteilnehmern zusammen. Die Umsetzung des Verkehrskonzeptes der Stadt Brandis versteht sich in diesem Sinne als ein langfristiger Prozess, der sich kontinuierlich weiter entwickeln muss.

## 4-2 Handlungsschwerpunkte

Auf der Basis der Leitlinien und Leitziele ergeben sich die 7 nachfolgenden Handlungsschwerpunkte (Abbildung 29) einer nachhaltigen Verkehrspolitik, aus denen sich die vorgeschlagenen und jeweils noch zu beratenden und beschließenden Maßnahmen ableiten:

- Aufwertung der Innenstadt
- Stärkung der Attraktivität als Wohnstandort
- Bereitstellung von umweltfreundlichen Mobilitätsalternativen
- Gewährleistung der Barrierefreiheit
- Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Stärkung der touristischen und Freizeitpotentiale
- Sicherung des Wirtschaftsstandortes

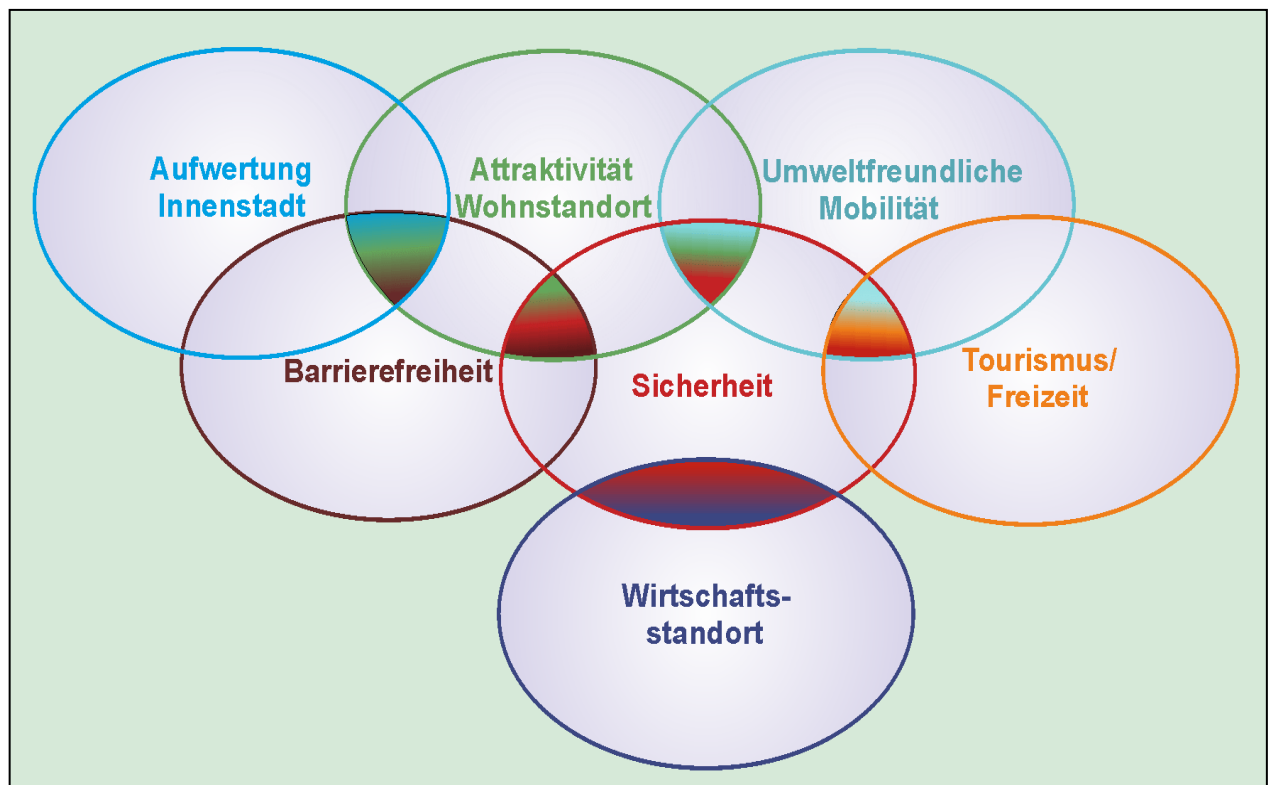


Abb.29: Handlungsschwerpunkte und Synergieeffekte untereinander

Jede Maßnahme hat im Endeffekt unterschiedlichen Einfluss auf die Handlungsschwerpunkte, wobei eine Maßnahme durchaus mehrere Handlungsschwerpunkte bedienen kann.

Die nachfolgenden 2 Übersichten in Abbildung 30 und 31 zeigen die Maßnahmen und deren Wirksamkeit auf die Handlungsschwerpunkte. Die Nummerierung der

Maßnahmen in Abbildung 2 findet sich zur Einordnung der Maßnahmen im Maßnahmenkatalog wieder.

Handlungsschwerpunkte Handlungsfelder	Handlungsschwerpunkte						
	Sicherheit	Attraktivität Wohnstandort	Barrierefreiheit	Umweltfreundliche Mobilität	Tourismus/ Freizeit	Aufwertung Innenstadt	Wirtschaftsstandort
HF 1: S45 mit Grimmaische Str.-Braustraße-Leipziger Str.	☑☑☑	☑☑☑	☑☑	☑☑			
HF 2: Innenstadtbereich (mit Markt und Hauptstraße)	☑	☑☑☑	☑	☑		☑☑	
HF 3: Schulzentrum und angrenzende Straßen	☑	☑	☑☑				
HF 4: Mathildenstraße, Cämmereistraße	☑						
HF 5: Schwerpunktbereich Beuchaer Straße, Kleinsteinberger Str.	☑☑☑	☑☑☑		☑			
HF 6: Schwerpunktbereich Am Bahnhof	☑	☑☑		☑			
HF 7: Schwerpunktbereich Bergstraße und Fachklinikum Brandis			☑				☑
HF 8: Schwerpunktbereich S45 Verbindungsstraße zwischen Brandis und Polenz	☑	☑		☑	☑		
HF 9: Schwerpunktbereich Bahnübergang ehemalige S 43		☑		☑	☑		
HF10: Schwerpunktbereich Zeititzer Weg	☑☑	☑	☑	☑			
HF11: Schwerpunktbereich Ortsgebiet Waldsteinberg	☑☑	☑☑	☑	☑	☑		
HF12: Schwerpunktbereich Ortsgebiet Beucha mit Gewerbe Hasenheide/Brandis West	☑☑		☑☑		☑		☑
HF13: Schwerpunktbereich Ortsgebiet Polenz	☑	☑	☑				

Abb.30: Übersicht 1 Aufteilung der Maßnahmen auf Handlungsschwerpunkte und Handlungsfelder

Handlungsschwerpunkte	Handlungsfelder	Mögliche Maßnahmen mit Einfluß auf die Handlungsschwerpunkte
Sicherheit	HF 1: S45 mit Grimmaische Str.-Braustraße-Leipziger Str.	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7
	HF 2: Innenstadtbereich (mit Markt und Hauptstraße)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4
Barrierefreiheit	HF 3: Schulzentrum und angrenzende Straßen	3.1, 3.2, 3.3
	HF 4: Mathildenstraße, Cämmereistraße	4.1
Attraktivität Wohnstandort	HF 5: Schwerpunktbereich Beuchaer Straße, Kleinsteinberger Str.	5.1, 5.2, 5.3, 5.4
	HF 6: Schwerpunktbereich Am Bahnhof	6.1, 6.2, 6.3
Umweltfreundliche Mobilität	HF 7: Schwerpunktbereich Bergstraße und Fachklinikum Brandis	7.1, 7.2
	HF 8: Schwerpunktbereich S45 Verbindungsstraße zwischen Brandis und Polenz	8.1
Tourismus/ Freizeit	HF 9: Schwerpunktbereich Bahnübergang ehemalige S 43	9.1
	HF 10: Schwerpunktbereich Zeititzer Weg	10.1, 10.2, 10.3
Aufwertung Innenstadt	HF 11: Schwerpunktbereich Ortsgebiet Waldsteinberg	11.1, 11.2, 11.3, 11.4
	HF 12: Schwerpunktbereich Ortsgebiet Beucha mit Gewerbe Hasenheide/Brandis West	12.1, 12.2, 12.4, 12.4, 12.5
Wirtschaftsstandort	HF 13: Schwerpunktbereich Ortsgebiet Polenz	13.1, 13.2

Abb. 31: Übersicht 2 Aufteilung der Maßnahmen auf Handlungsschwerpunkte und Handlungsfelder

## 4-3 Maßnahmenkatalog

Bei der Diskussion der Maßnahmen wurden die Informationen aus der Bestandsanalyse, die Ergebnisse der Erörterung von Konflikten und Mängel, die Resultate aus einer Vielzahl von Arbeitskreisen und etliche Maßnahmenvorschläge die von Bürgern bei der Stadt Brandis eingingen, zugrunde gelegt.

Die Sammlung der Maßnahmen wurde dabei vorab auf mögliche Realisierbarkeit, Zuständigkeiten, generelle Relevanz/ Wichtung, Wirksamkeit aber auch Kontraproduktivität/negative Auswirkungen überprüft.

Die im Ergebnis erarbeiteten Maßnahmen werden nachstehend aufgezählt und im Weiteren im Maßnahmenkatalog detailliert beschrieben.

### Übersicht über die Maßnahmen

#### Handlungsfeld 1: S45 mit Grimmaische Str.- Braustraße-Leipziger Str.

- **1-1** Verbesserung Straßen- und Fußwegzustand Grimmaische Straße
- **1-2** Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr
- **1-3** Verbesserung der Verkehrssituation für Rad- und Fußgängerverkehr in der Braustraße
- **1-4** Verbesserung der Geschwindigkeitsausweisung Braustraße/ Leipziger Str.
- **1-5** Verbesserung der Verkehrssituation für Fußgänger an der Kreuzung Leipziger Str./ Wurzener Str. / Braustr.
- **1-6** Änderung der Linienführung/Verkehrssituation an der Kreuzung Leipziger Str./ Rathausgasse
- **1-7** Verbesserung der Fußwegesituation in der Leipziger Straße fehlender Fußweg Leipziger Straße (Teilabschnitt)

#### Handlungsfeld 2: Innenstadtbereich (mit Markt und Hauptstraße)

- **2-1** Ausweisung weiterer Parkplätze und Verbesserung der optischen Wahrnehmung der Bestandssituation auf dem Markt.
- **2-2** Kennzeichnung von Parkplätzen und Schaffung einer geordneten Parkraumsituation in der Hauptstraße.
- **2-3** Verbesserung der Benutzbarkeit der Hauptstraße für Fußgänger und Radfahrer und Schaffung weiterer Fahrradabstellanlagen.
- **2-4** Verbesserung des Straßenzustandes in Böttchergasse, Kleine und Große Windmühlengasse

#### Handlungsfeld 3: Schulzentrum und angrenzende Straßen

- **3-1** Ausweisung weiterer Parkmöglichkeiten am Schulzentrum
- **3-2** Verbesserung der Erreichbarkeit des Parkes von Seite der Bahnhofstraße
- **3-3** Verbesserung des Fußwegbelages in der Waldstraße



#### **Handlungsfeld 4: Mathildenstraße, Cämmereistraße**

- 4-1 Erhöhung Verkehrssicherheit in der Cämmereistr./ Mathildenstr.

#### **Handlungsfeld 5: Beuchaer Straße, Kleinsteinberger Straße**

- 5-1 Ausweisung weiterer Parkmöglichkeiten in Beuchaer Straße
- 5-2 Verbesserung der Bestandssituation für Radfahrer in der Beuchaer Straße
- 5-3 Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung S43/ Kleinsteinberger Straße
- 5-4 Verkehrsberuhigung in der Siedlung West zwischen Beuchaer Straße und Kleinsteinberger Straße

#### **Handlungsfeld 6: Am Bahnhof**

- 6-1 Verbesserung Straßenzustand Am Bahnhof
- 6-2 Verbesserung der Verkehrsführung Kreuzung Lange Straße/ Am Bahnhof/ Bahnhofstraße/ Polenzstraße
- 6-3 Verbesserung der Beschilderung für Radfahrer Am Bahnhof

#### **Handlungsfeld 7: Bergstraße und Fachklinikum Brandis**

- 7-1 Verbesserung des Zustandes des Fußweges in der Bergstraße ab Todgraben bis Birkenweg
- 7-2 Verbesserung der Beschilderung zum Fachklinikums Brandis

#### **Handlungsfeld 8: S45 Verbindungsstraße zwischen Brandis und Polenz**

- 8-1 Verbesserung der Verbindung Brandis-Polenz für Rad- und Fußgängerverkehr

#### **Handlungsfeld 9: Bahnübergang ehemalige S 43**

- 9-1 Verbesserung Linienführung durch Herstellung Bahnübergang

#### **Handlungsfeld 10: Zeititzer Weg**

- 10-1 Verbesserung der Verbindung Brandis-Zeititz für Rad- und Fußgängerverkehr
- 10-2 Geschwindigkeitsreduzierung vor Kindergarten Zeititzer Weg
- 10-3 Verringerung des Lkw-Verkehrs

#### **Handlungsfeld 11: Ortsgebiet Waldsteinberg**

- 11-1 Verbesserung der Radverkehrssituation in Waldsteinberg
- 11-2 Verbesserung des Fußwegbelages Finsterer Weg
- 11-3 Geschwindigkeitsreduzierung an der S43 Finsterer Weg
- 11-4 Verbesserung des Straßenzustandes Ammelshainer Weg zwischen Waldsteinberg und Kleinsteinberg



### Handlungsfeld 12: Ortsgebiet Beucha mit Gewerbegebiet Hasenheide/Brandis West

- 12-1 Verbesserung der Erreichbarkeit des Albrechtshainer Sees
- 12-2 Verbesserung des Zustandes des Fußweges zwischen Parthebrücke und Wolfshain
- 12-3 Verbesserung der Geschwindigkeitsausweisung am Lindenring
- 12-4 Verbesserung der Beschilderung zwischen den Gewerbegebieten
- 12-5 Geschwindigkeitsreduzierung in der Kleinsteinberger Straße vor Kindergarten/Schule in Beucha

### Handlungsfeld 13: Ortsgebiet Polenz

- 13-1 Verbesserung der Geschwindigkeitsausweisung in der Klingaer Straße
- 13-2 Verbesserung der Rad- und Fußwegesituation in Polenz

In nachstehender Abbildung 32 (Ausschnitt aus Karte 6) sind die Maßnahmen standortbezogen dargestellt.

Mit den unterschiedlich schraffierten Flächen sind die Bereiche der Handlungsfelder abgebildet.

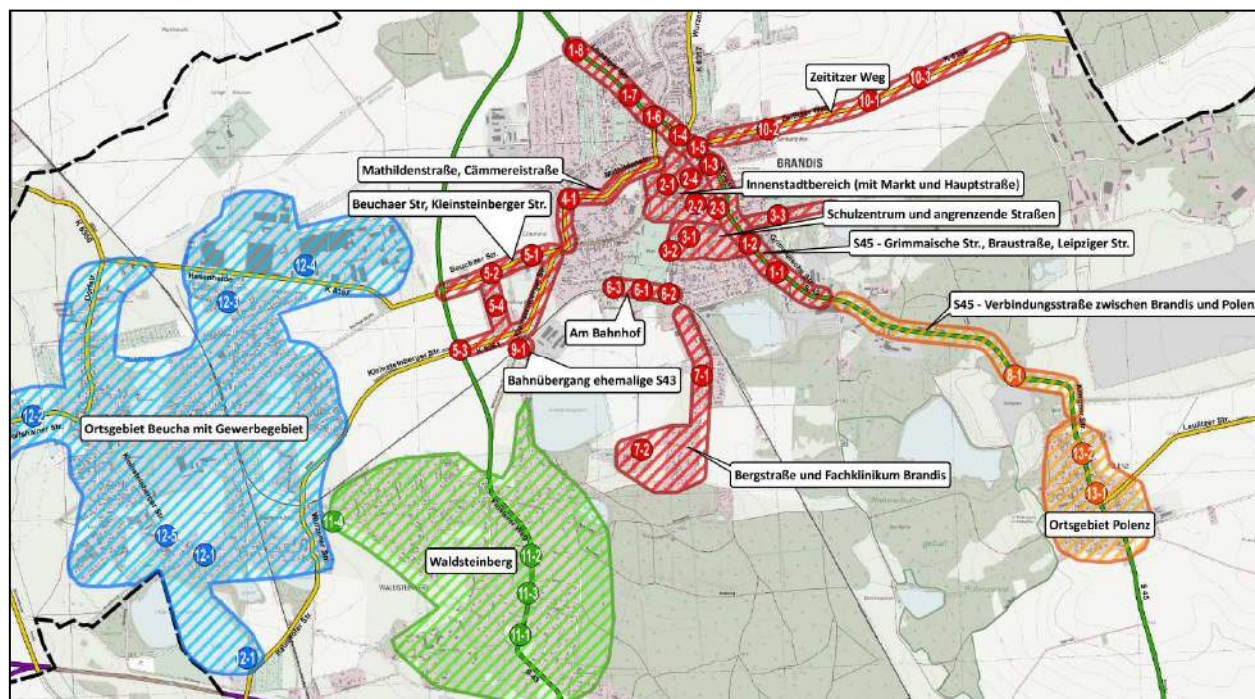


Abb.32: Maßnahmenplan (Ausschnitt aus Karte 6)



# Maßnahmenkatalog des Verkehrskonzeptes der Stadt Brandis

**Maßnahmeblatt 1-1**

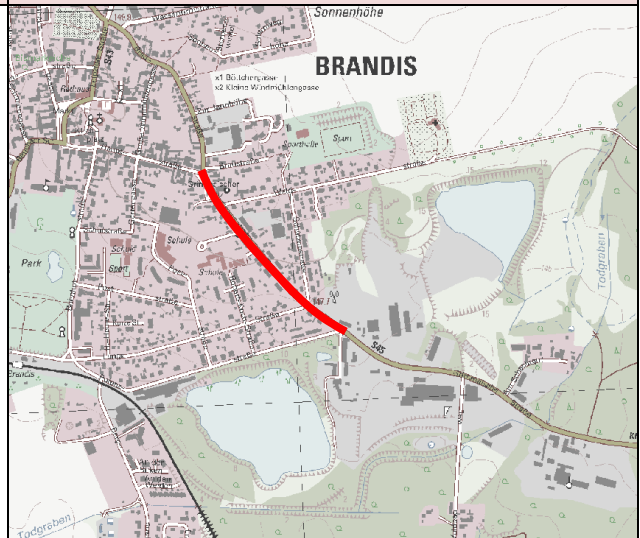
**Handlungsfeld 1: S45 mit Grimmaische Str.–  
Braustraße- Leipziger Straße**

Maßnahmenbezeichnung:

Verbesserung Straßen- und Fußwegzustand  
Grimmaische Straße

Verkehrsart: - PKW- und LKW Verkehr

- Fußgänger- und Radverkehr



Lage: Grimmaische Straße, Stadt Brandis

Konflikt/ Problem: schlechter Straßen- und Fußwegzustand,

Zustandsbeschreibung:

Der Straßenkörper und der angrenzende Fußweg weisen Mängel auf, wie Schlaglöcher und geflickte unebene Bereiche. Zudem verfügt der Fußweg in Teilbereichen lediglich über eine wassergebundene unebene Deckschicht.



**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

- **Variante 1:** grundhafter Ausbau der Straße inkl. Fußweg
  - **Variante 2:** grundhafter Ausbau der Straße inkl. Fußweg und Radweg (oder bei ungenügender Breite Radfahrstreifen (1,85 m Regelmaß nach ERA) oder Schutzstreifen (1,25m Regelmaß nach ERA)
- Der Freistaat Sachsen (LASuV) prüft zurzeit (Ende 2014) in einer Vorplanung für die Grimmische Straße die mögliche Realisierung von Rad- und Fußwegen.

	Variante 1	Variante 2
	Grundhafter Ausbau inkl. Fußweg und Radweg	Grundhafter Ausbau inkl. Fußweg und Radweg
Vorteile	niedrigere Kosten	erhöhte Verkehrssicherheit
Nachteile	niedrigere Verkehrssicherheit für Radfahrer	erhöhte Kosten, abhängig vom Ergebnis der Planungen des LASUV, ob Radweg möglich ist
Präferenzierung der Maßnahmen		<b>Vorzugsvariante</b>

**Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen**

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen									
Kurzfristiger		mittelfristiger		langfristiger Handlungsrahmen					
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Planung				Ausführung					

**Zuständigkeit / Baulastträger:** - Freistaat Sachsen für den Straßenbereich,  
 - Stadt Brandis für die Nebenanlagen wie Fuß- und Radweg

**Wirkungsabschätzung:** - Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und  
 geringere Lärmbelastungen



<b>Maßnahmeblatt 1-2</b>	<b>Handlungsfeld 1: S45 mit Grimmaische Str.– Braustraße- Leipziger Straße</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: Grimmaische Straße, Stadt Brandis</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- fehlende Überquerung auf der Grimmaischen Straße in Höhe Schulzentrum bis Musikarche und mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung Grimmaische Straße</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u></p> <p>Vor dem Schulzentrum bis zur Musikarche ist die Geschwindigkeitsausweisung mit einer zulässigen Höchstgeschw. von 50km/h insbesondere zu Schwerpunktzeiten (Schulbeginn und Schulende) zu hoch. Diese Zeiten entsprechen den Hauptzeiten, wo die Schüler zur Schule gehen, mit dem Fahrrad fahren oder gebracht bzw. abgeholt werden. Des Weiteren fehlt ein Fußgängerüberweg im Bereich ab Einfahrt Schulzentrum bis zur Musikarche.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

- **Variante 1:** Abschnitt im Bereich Einfahrt Schulzentrum mit anderem Belag (Pflaster, farbiger Asphalt etc.) gestalten, um die Aufmerksamkeit der Autofahrer zu erhöhen; optische Verkehrsberuhigung,
  - o abhängig vom Ergebnis der Planungen des LASUV.
- **Variante 2:** Herstellen eines Fußgängerüberweges im Bereich zwischen Einfahrt zum Schulzentrum und Waldstraße (Musikarche).
  - o Abhängig vom Ergebnis der Planungen des LASUV.
- **Variante 3:** zul. Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h reduzieren im Bereich des Schulzentrums bis zur Musikarche bzw. bis zum Anschluss an die bestehenden 30km/h in der Braustraße.
  - o Abhängig vom Ergebnis der Planungen des LASUV.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
	Abschnitt im Bereich Einfahrt Schulzentrum mit anderem Belag	Herstellen eines Fußgängerüberweges	zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h reduzieren
Vorteile		erhöhte Verkehrssicherheit	-niedrigste Kosten -am schnellsten realisierbar (noch vor Ausbau Grimmaische Straße)
Nachteile	höhere Kosten,	höhere Kosten,	
Präferenzierung der Maßnahmen		<b>Vorzugsvariante</b>	

Priorität / möglicher möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger		langfristiger Handlungsrahmen					
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Planung				Ausführung					

Zuständigkeit / Baulastträger: - Freistaat Sachsen für den Straßenbereich

- Stadt Brandis für die Nebenanlagen wie Fußweg

Wirkungsabschätzung:

- Erhöhung der Sicherheit für den Fußgängerverkehr (insbesondere Schulverkehr)

<b>Maßnahmeblatt 1-3</b>	<b>Handlungsfeld 1: S45 mit Grimmaische Str., Braustraße und Leipziger Straße</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Verkehrssituation für Rad- und Fußgängerverkehr in der Braustraße</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Rad- und Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, S45 Braustraße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>Die Braustraße ist zu schmal und unübersichtlich. Zusätzlich fehlen Radwege und Fußgängerüberweg.</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Durch die teils schmale Straßenbreite ist die Braustraße ein „Nadelöhr“ in Brandis. Stellenweise können keine LKW's sich begegnen (Verkehrszeichen Gegenverkehr hat Vorrang ist vorhanden). Im kurvigen Bereich der Straße ist es für Fußgänger sehr schwer die Straße zu überqueren.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

- Möglichkeit zur Verbreiterung der Fußwege an der „Engstelle“ finden,
- Prüfung der Wahrnehmung des Vorkaufsrechtes beim Verkauf der Grundstücke direkt an der Engstelle,
- Bei Kauf Möglichkeit zur Verbreiterung der Fußwege an der „Engstelle“ möglich,
- Durch die beengte Straßenraumsituation hat Straßenbauamt eventuell ebenfalls Interesse als Straßenbaulastträger das Vorkaufsrecht in Anspruch zu nehmen.

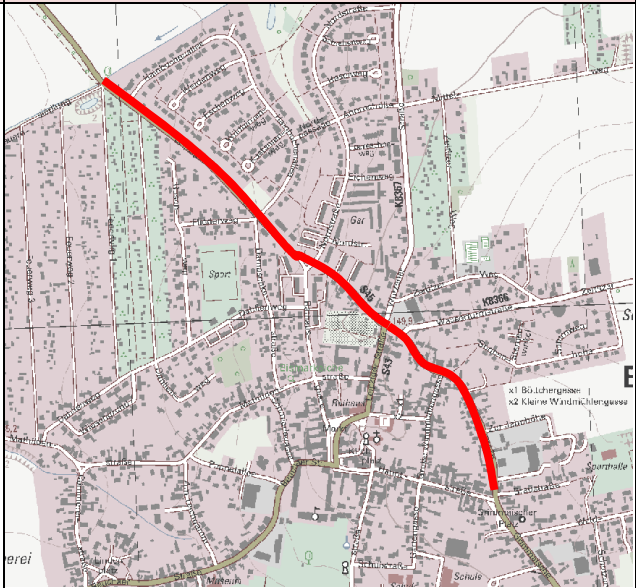

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>In Abhängigkeit von der Möglichkeit des Grundstückserwerbes</b>									

Zuständigkeit/ Baulastträger: - Stadt Brandis für Fußwege

- Freistaat Sachsen für den Straßenbereich

Wirkungsabschätzung: - erhöhte Verkehrssicherheit für die Fußgänger

<b>Maßnahmeblatt 1-4</b>	<b>Handlungsfeld 1: S45 mit Grimmaische Str., Braustraße und Leipziger Straße</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Geschwindigkeitsausweisung Braustraße/ Leipziger Str.</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW-Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, S45 Braustraße/ Leipziger Str.</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung S45 Leipziger Straße und Braustraße</li><li>- zu hoher LKW-Verkehr</li></ul> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u></p> <p>Die Geschwindigkeit ist in der S45 Leipziger Straße und Braustraße größtenteils (außer Engstelle Braustraße - dort 30km/h) mit 50km/h ausgewiesen. Die Lärmemission durch die KFZ insbesondere durch die LKW bei 50km/h ist relativ hoch.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

- zul. Höchstgeschwindigkeit ab der Braustraße (Abschnitt mit 30km/h) über den Einmündungsbereich Wasserturmstraße und der Kreuzung Leipziger Straße/ Wurzener Straße/ Braustraße hinaus auf 30km/h reduzieren.
- Wichtig: die Zuständigkeit liegt beim Freistaat Sachsen - Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Freistaat Sachsen.


Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger				langfristiger Handlungsrahmen			
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Beantragung									

Zuständigkeit/ Baulastträger: - Freistaat Sachsen für den Straßenbereich S45

Wirkungsabschätzung: - erhöhte Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Reduzierung der Lärm- und Umweltbelastungen durch LKW- und PKW Verkehr



<b>Maßnahmeblatt 1-5</b>	<b>Handlungsfeld 1: S45 mit Grimmaische Str., Braustraße und Leipziger Straße</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Verkehrssituation für Fußgänger an der Kreuzung Leipziger Str./ Wurzener Str. /Braustr.</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Kreuzung Leipziger Str./ Wurzener Str./ Braustr.</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- hohes Verkehrsaufkommen an der Kreuzung Leipziger Str./ Wurzener Str. /Braustr. und dadurch unsichere/ schlechte Straßenquerung für Fußgänger</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Durch das zeitweise hohe Verkehrsaufkommen (Stoßzeiten) ist es für Fußgänger im Kreuzungsbereich relativ schwer die Straße zu überqueren.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

- Prüfung zur Errichtung eines Kreisverkehrs für den Kreuzungsbereich und den Einmündungsbereich der Wasserturmstr. mit Fußgängerüberwegen unter Inanspruchnahme einer Teilfläche des Penny-Parkplatzes,
- durch die beengte Straßenraumsituation hat Straßenbauamt eventuell ebenfalls Interesse als Straßenbaulastträger ein Vorkaufsrecht in Anspruch zu nehmen (Parkplatz).
- Wichtig: die Zuständigkeit liegt beim Freistaat Sachsen bzw. Landkreis Leipzig- Kontaktaufnahme mit Freistaat Sachsen und Landkreis Leipzig und Offenlegung der Anliegen der Stadt Brandis und Vorsondierung denkbarer Möglichkeiten

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

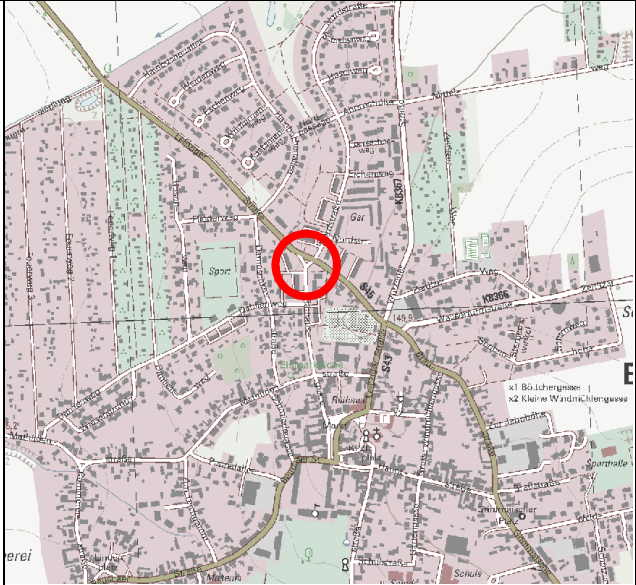


kurzfristiger	mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen					
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Kontakt</b>									

↳ Kontaktaufnahme mit LASuV im Zusammenhang mit Komplettplanung für Leipziger Straße (inkl. Maßnahmen 1-5 bis 1-7)

Zuständigkeit/ Baulastträger: - Freistaat Sachsen für den Straßenbereich S45

- Landkreis Leipzig für den Straßenbereich Wurzener Straße
- Stadt Brandis für den Straßenbereich Leipziger Straße vom Markt kommend und den Nebenanlagen (Fußwege)

Wirkungsabschätzung: - erhöhte Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer, insbesondere für den Fußgängerverkehr im Kreuzungsbereich beim Überqueren der Fahrbahnen

<b>Maßnahmeblatt 1-6</b>	<b>Handlungsfeld 1: S45 mit Grimmaische Str., Braustraße und Leipziger Straße</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Änderung der Linienführung/ Verkehrssituation an der Kreuzung Leipziger Str./ Rathausgasse</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW-Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Kreuzung Leipziger Str./ Rathausgasse</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- schlechte Linienführung und unübersichtlicher Kreuzungsbereich Leipziger Str./Rathausgasse</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Durch die begrünte Verkehrsinsel wirkt die Kreuzung unübersichtlich, insbesondere für Ortsunkundige aus Richtung Rathausgasse kommend.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

- Umbau der Kreuzung in eine richtlinienkonforme, rechtwinklige Anbindung der Rathausgasse an die S45 Leipziger Straße,
- Wichtig: die Zuständigkeit liegt beim Freistaat Sachsen bzw. Landkreis Leipzig-Kontaktaufnahme mit Freistaat Sachsen und Landkreis Leipzig und Offenlegung der Anliegen der Stadt Brandis und Vorsondierung denkbarer Möglichkeiten

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger	mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen					
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kontakt									


↪ Kontaktaufnahme mit LASuV im Zusammenhang mit Komplettplanung für Leipziger Straße (inkl. Maßnahmen 1-5 bis 1-7)

Zuständigkeit/ Baulastträger:

- Freistaat Sachsen für den Straßenbereich S45
- Landkreis Leipzig für den Straßenbereich Rathausgasse
- Stadt Brandis für den Straßenbereich Nordstraße und den Nebenanlagen (Fußwege)

Wirkungsabschätzung: erhöhte Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer, bessere Orientierungsmöglichkeit für Ortsunkundige



<b>Maßnahmeblatt 1-7</b>	<b>Handlungsfeld 1: S45 mit Grimmaische Str., Braustraße und Leipziger Straße</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Fußwegesituation in der Leipziger Straße</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Leipziger Str.</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- fehlender Fußweg Leipziger Straße (Teilabschnitt)</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Auf einem Teilstück in der Leipziger Straße zwischen Nordstraße und Hainbuchenallee fehlt ein Fußweg.</p>	
	





**Maßnahmenbeschreibung:**

- grundhafter Ausbau eines neuen Fußweges,
- eine am Straßenkörper anliegende Fußwegplanung ist nur mit Zustimmung des Freistaat Sachsen (LASuV)möglich,
- Wichtig: die Zuständigkeit des Straßenbereiches liegt beim Freistaat Sachsen - Kontaktaufnahme mit Freistaat Sachsen und Offenlegung der Anliegen der Stadt Brandis und Vorsondierung denkbarer Möglichkeiten

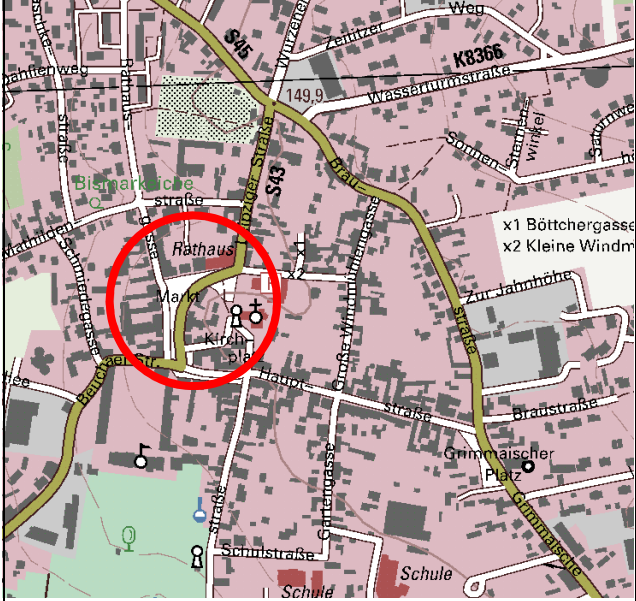

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger	mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen					
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Kontakt</b>									

↪ Kontaktaufnahme mit LASuV im Zusammenhang mit Komplettplanung für Leipziger Straße (inkl. Maßnahmen 1-5 bis 1-7)

Zuständigkeit/ Baulastträger: - Freistaat Sachsen für den Straßenbereich S45  
 - Stadt Brandis für den Straßenbereich Nordstraße und den Nebenanlagen (Fußwege)

Wirkungsabschätzung: - erhöhte Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr

<b>Maßnahmeblatt 2-1</b>	<b>Handlungsfeld 2: Innenstadtbereich (mit Markt und Hauptstraße)</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Ausweisung weiterer Parkplätze und Verbesserung der optischen Wahrnehmung der Bestandssituation auf dem Markt</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - ruhender Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Markt</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u> - fehlende Parkmöglichkeiten am Markt inkl. fehlender Sonderparkplätze (Behinderten-, Eltern-Kind und Frauenparkplätze),</p> <p>- des Weiteren ist das Pflastermuster auf dem Markt irreführend.</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Im Marktbereich sind 13 Parkplätze und 1 Behindertenparkplatz öffentlich ausgewiesen. Bei der Begehung des Marktes, waren die Parkflächen einmal zu 100% belegt (9:00; 19.6.2014) . Bei der 2. Begehung (12:00; 19.06.2014) standen 4 freie Parkflächen zur Verfügung.</p> <p>Durch die Gestaltung des Straßen- und Fußwegbereiches auf dem Markt kommt es bei einigen Verkehrsteilnehmern zu Irritationen bei der Verkehrsführung und der Kennzeichnung der Parkplätze.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

**Variante 1:** Eine Wegweisung/Beschilderung des Parkplatzes hinterm Rathaus (Ausweisung von Kurzzeitparkplätzen) ist zu errichten. Zusätzliche Beschilderung des Parkplatzes sollte in der Rathausgasse, Mathildenstraße und an der Kreuzung am Markt aufgestellt werden.

**Variante 2:** Es sind Parkflächen (z.B.: 1x 2 und 1x3 Parkplätze) für Kurzzeitparkplätze auf der Straße auf dem Markt (siehe Abbildung) schaffen. Hierfür sind auf die Örtlichkeit abgestimmte Markierungen, wie z.B. Metallknöpfe zu verwenden.



Abb.: Darstellung der Variante 2 (schematisch)

	Variante 1	Variante 2
	Wegweisung/Beschilderung des Parkplatzes hinterm Rathaus	Zusätzliche Parkplätze auf der Straße auf dem Markt schaffen
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bessere Ausnutzung der vorhandenen Stellplätze,</li> <li>- Infrastruktur bereits vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- leicht umzusetzen mit Markierungsknöpfen (Aluminium) der Parkflächen.</li> <li>- verkehrsberuhigende Wirkung</li> <li>- bessere optische Abgrenzung und Verbesserung der optischen Wahrnehmung des Marktes</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nutzung der Kurzzeitparkplätze für längere Standzeiten, dadurch Engpässe bei Verfügbarkeit möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verengung der Straße,</li> <li>- kurzzeitige Stauungen bei Gegenverkehr möglich</li> </ul>
Präferenzierung der Maßnahmen		<b>Vorzugsvariante</b> , da hier real zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen werden.

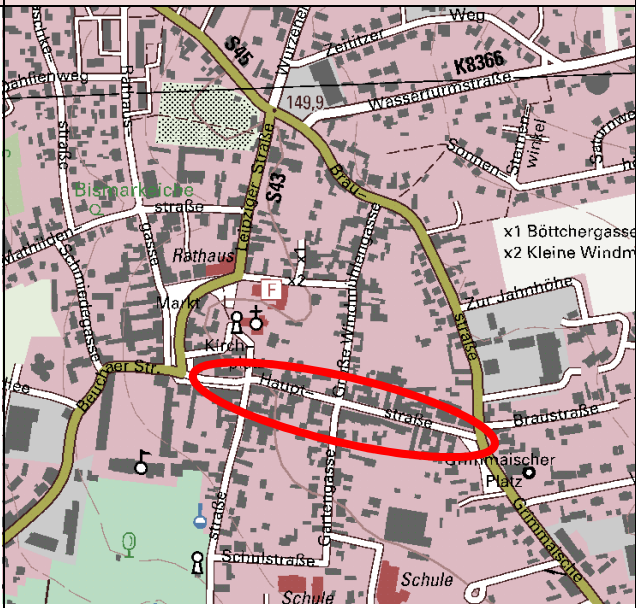

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger	mittelfristiger		langfristiger Handlungsrahmen						
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	<b>Planung</b>			<b>Ausführung</b>					

↪ Ausführung nach erneuter Prüfung und in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit / Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - zusätzlich verfügbare kurzzeitige Parkmöglichkeiten

<b>Maßnahmeblatt 2-2</b>	<b>Handlungsfeld 2: Innenstadtbereich (mit Markt und Hauptstraße)</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Kennzeichnung von Parkplätzen und Schaffung einer geordneten Parkraumsituation in der Hauptstraße.</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - ruhender Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Hauptstraße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- fehlende Parkplatzkennzeichnung, dadurch etliche Falschparker in der Hauptstraße und fehlende Sonderparkplätze (Behinderten-, Eltern-Kind und Frauenparkplätze).</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Im vorderen Bereich der Hauptstraße sind 9 öffentliche Parkplätze ausgewiesen. Sonderparkplätze sind keine gekennzeichnet.</p> <p>Die PKW's parken auf nicht explizit dafür ausgewiesenen Flächen. Eine Kennzeichnung von Parkplätzen fehlt.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung:**

Eine auf die Örtlichkeit abgestimmte Markierung mittels Markierungsknöpfen (Aluminium) von Stellplätzen und Straßenabgrenzungen ist anzulegen.



Bsp. Markierungsknopf

Eine Ausweisung von Behindertenparkplätzen wird nicht angestrebt, da Behinderte (mit Parkausweis) sogenannte Parkerleichterungen, die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO (VwV-StVO, BAnz 2009, S. 2050 ff. = VkB1. 2009, S. 386 ff.) unter I. genannt werden, erhalten und somit in verkehrsberuhigten Bereichen außerhalb der gekennzeichneten Flächen parken dürfen, wenn der Verkehr nicht behindert wird und die örtlichen Gegebenheiten es zulassen.

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Planung		Ausführung						

↪ Planung im Zusammenhang mit Maßnahme 2-3

↪ Ausführung nach erneuter Prüfung und in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit / Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - geordnete Parkraumsituation mit mehr Freiraum auf den Fußwegbereichen (werden nicht mehr zugestellt)



<b>Maßnahmeblatt 2-3</b>	<b>Handlungsfeld 2: Innenstadtbereich (mit Markt und Hauptstraße)</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Benutzbarkeit der Hauptstraße für Fußgänger und Radfahrer und Schaffung weiterer Fahrradabstellanlagen.</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Fußgänger- und Radverkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Hauptstraße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Hauptstraße Belag zu uneben, schlecht mit Rad befahrbar und zu Fuß begehbar, fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten</li></ul> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Die Ausführung des Straßenbelages ist gekennzeichnet durch bruchrauhes Großsteinpflaster. Durch die grobe und unebene Großsteinpflasteroberfläche ist das fußläufige Begehen und das Befahren mit z.B. Rollatoren und Fahrräder nur erschwert möglich.</p> <p>Im Bereich der Hauptstraße sind keine ortsfesten einheitlichen Fahrradabstellanlagen vorhanden.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

Teilbereiche sollen eine glattere Oberfläche bzw. Beschichtung erhalten. Hierbei sind glattere Bereiche von ca. 1,0m Breite links und rechts der Hauptfahrbahn und Querungen an bestimmten Stellen geplant.

Die genaue Ausführung ist derzeit noch nicht festgelegt.

Wichtig, ist die Prüfung, ob die Anpassungen mit den gegebenen Fördermittel vereinbar sind.

Außerdem sollen ortsfeste einheitliche Fahrradabstellanlagen, z.B. an jeder Bank , zentral an der Linde bzw. vor Einkaufseinrichtungen errichtet werden. Die bestehenden Fahrradabstellanlagen der Einzelhändler und Dienstleister entfallen und werden durch die einheitlichen ersetzt und mengenmäßig ergänzt.

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen									
kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	<b>Planung</b>			<b>Ausführung</b>					

↪ Planung im Zusammenhang mit Maßnahme 2-2

↪ Ausführung nach erneuter Prüfung und in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit / Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - Verbesserung der Benutzbarkeit für Behinderte (Rollatoren, Rollstühle), Radfahrer und Fußgänger und Steigerung der Attraktivität der Hauptstraße.

<p><b>Maßnahmeblatt 2-4</b></p>	<p><b>Handlungsfeld 2: Innenstadtbereich (mit Markt und Hauptstraße)</b></p>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u> Verbesserung des Straßenzustandes in Böttchergasse, Kleine und Große Windmühlengasse</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW-Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Innenstadt</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u> - schlechter Straßenzustand</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Der Straßenkörper weist erhebliche Mängel, wie Schlaglöcher, fehlender Belag und Bodenwellen auf.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

Die Böttchergasse, die Kleine und Große Windmühlengasse sollen grundhaft ausgebaut werden.

Nach Fertigstellung soll die Verkehrsfläche als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) ausgewiesen werden

**Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen**

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Planung	Ausführung								

Zuständigkeit / Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch Geschwindigkeitsreduzierung und geringere Lärm- und Umweltbelastungen

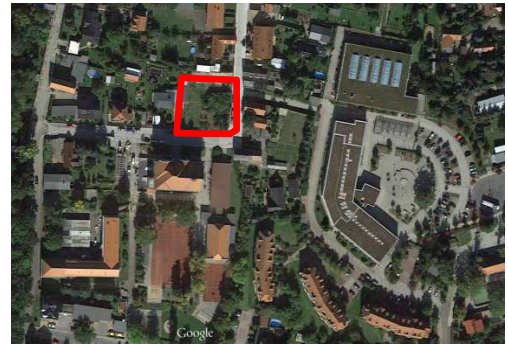


<b>Maßnahmeblatt 3-1</b>	<b>Handlungsfeld 3: Schulzentrum und angrenzende Straßen</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Ausweisung weiterer Parkmöglichkeiten am Schulzentrum</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - ruhender Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Hauptstraße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- fehlende Parkmöglichkeiten Schulstraße und Bahnhofstraße</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Der Bereich Schulstraße und Bahnhofstraße hat eine durchschnittliche Parkflächenauslastung von über 80 % (Zeitraum der Begehung 9:00 und 12:00Uhr, 19.06.2014). Einige wenige freie Parkflächen standen zu beiden Zeiten noch zur Verfügung.</p> <p>Teilweise werden Parkplätze über die Kennzeichnung hinaus benutzt (Schulstraße).</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

- **Variante 1:** Bau eines Schulparkplatzes auf dem Flurstück 174/1 (Eckgrundstück an der Schulstraße/ Gartengasse) für das Schulzentrum mit ca. 25 Stellplätzen.
- **Variante 2:** Ausweisung neuer Parkplätze im Bereich der Schulstraße (Stellflächen für Krad- nicht benutzt), Versetzung der Straßenbeleuchtung notwendig.



	Variante 1	Variante 2
	Bau eines Schulparkplatzes	Ausweisung neuer Parkplätze im Bereich Schulstraße
Vorteile	Schaffung von etlichen Parkplätzen mit Entspannung der Parksituation	niedrigere Kosten
Nachteile	höhere Kosten	Schaffung von nur wenigen Stellflächen
Präferenzierung der Maßnahmen	<b>Vorzugsvariante</b>	

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen									
kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

Zuständigkeit/ Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - Entspannung der Parksituation in der Schulstraße und angrenzenden Straßen bei Variante 1,  
 - erneute Prüfung der Bestandssituation nach Bau des Parkplatzes und gegebenenfalls weitere Maßnahmen (z.B. Variante 2) zur Schaffung m von Stellplätzen

<b>Maßnahmeblatt 3-2</b>	<b>Handlungsfeld 3: Schulzentrum und angrenzende Straßen</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Erreichbarkeit des Parkes von Seite der Bahnhofstraße</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW-Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Bahnhofstraße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- Eingänge zum Park sind durch parkende Autos schlecht erreichbar</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Die Zugänge zum Park sind von Seite der Bahnhofstraße zeitweise durch parkende Autos beeinträchtigt. Durch die eingeschränkte Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und fließenden PKW-Verkehr kommt es zur Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

**Variante 1:** Kennzeichnung der Zugänge zum Park mittels Markierungen auf der Fahrbahn und Parkverbot direkt vor den Eingängen,

**Variante 2:** zusätzlich zu Variante 1 sind an den Zugängen Barrieren zu errichten und der Zugang zur Straße mit abgesenkten Borden auszuführen



Abb.: Darstellung der Variante 2 (schematisch)

	Variante 1	Variante 2
	Kennzeichnung der Zugänge zum Park	Kennzeichnung der Zugänge zum Park mit Bordsteinabsenkung und Barrieren
Vorteile	geringere Kosten	höhere Verkehrssicherheit durch Barrieren und abgesenkte Borden
Nachteile	niedrigere Verkehrssicherheit (Fahrradfahrer überqueren Fahrbahn ohne anzuhalten)	höhere Kosten
Präferenzierung der Maßnahmen	<b>Vorzugsvariante</b>	
<b>Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen</b>		
kurzfristiger	mittelfristiger	
2015	2017 2018 2019	
2016	2020 2021 2022 2023 2024	
Ausführung Variante 1	Ausführung Variante 2	
langfristiger Handlungsrahmen		

Zuständigkeit/ Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - erhöhte Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer, insbesondere bei Variante 2



<b>Maßnahmeblatt 3-3</b>	<b>Handlungsfeld 3: Schulzentrum und angrenzende Straßen</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u> Verbesserung des Fußwegbelages in der Waldstraße</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Waldstraße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u> - schlechter Zustand Fußweg Waldstraße</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Der Fußweg in der Waldstraße besitzt eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit. Er besteht aus einer teils weichen Splitoberfläche. Durch die Beschaffenheit ist die Verkehrssicherheit für Fußgänger beeinträchtigt. Häufig wird der Fußweg mit Rollstühlen und Rollatoren zum Erreichen des Friedhofes genutzt.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

Angestrebt ist Verbesserung des Oberflächenbelages des Fußweges durch Einbau einer Asphaltdeckschicht.

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

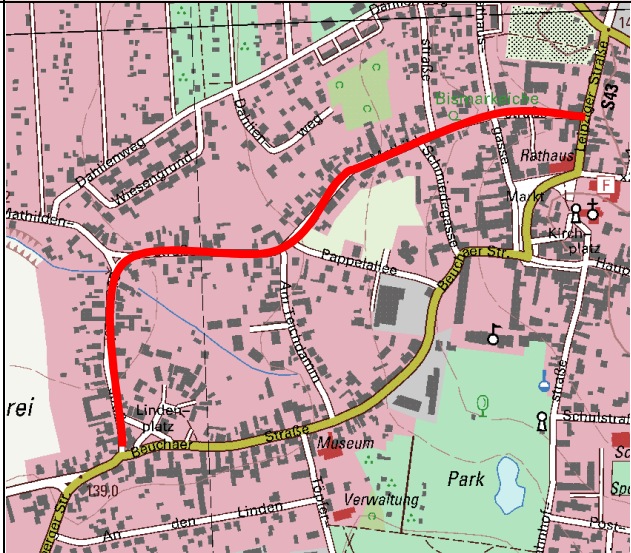

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ausführung									

↪ Ausführung nach erneuter Prüfung und in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit/ Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - Verbesserung der Benutzbarkeit des Fußweges für Behinderte (Rollatoren, Rollstühle) und Fußgänger, damit erhöhte Verkehrssicherheit



<b>Maßnahmeblatt 4-1</b>	<b>Handlungsfeld 4: Mathildenstraße, Cämmereistraße</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Erhöhung Verkehrssicherheit in der Cämmereistr./ Mathildenstr.</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW-, LKW- und Radverkehr</p>	 <p>Lage: Brandis, Cämmerei- und Mathildenstraße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u> - fehlender Radweg Mathildenstr./ Cämmereistr.,</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung und unübersichtlicher Einmündungsbereich Mathildenstraße und Cämmereistraße,</li><li>- zu hohes Verkehrsaufkommen Mathildenstraße und Cämmereistraße, insbesondere zu hoher LKW Verkehr Mathildenstraße in Richtung Neubauernsiedlung</li></ul> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Entlang der Cämmerei- und Mathildenstraße ist kein Radweg vorhanden. Durch die beengte Fahrbahnsituation kommt es an manchen Stellen zu Konflikten mit dem PKW-Verkehr.</p> <p>Für die beengte und in Kurvenbereichen unübersichtliche Fahrbahnsituation, einschließlich des unübersichtlichen Einmündungsbereiches Mathildenstraße/Cämmereistr. sind 50km/h nicht angemessen. Auf einem Teilabschnitt stadteinwärts sind bereits 30km/h festgesetzt. Temporär kommt es zu erhöhten PKW- und LKW Aufkommen.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung**

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte auf dem kompletten Straßenabschnitt Cämmereistraße und Mathildenstraße auf 30km/h reduziert werden.

Ein separater Radweg oder eine Kennzeichnung auf der Fahrbahn ist durch die beengte Bestandssituation nicht möglich.

Wichtig: Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis - Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Landkreis.

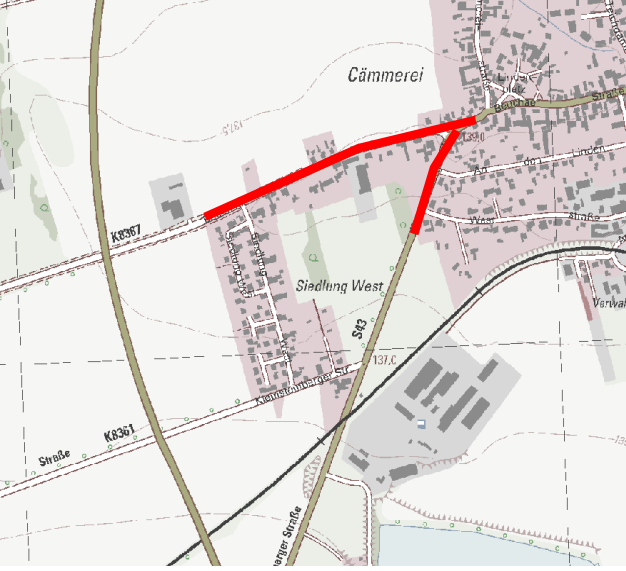


Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger	mittelfristiger		langfristiger Handlungsrahmen						
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Beantragung									

↳ Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Landkreis

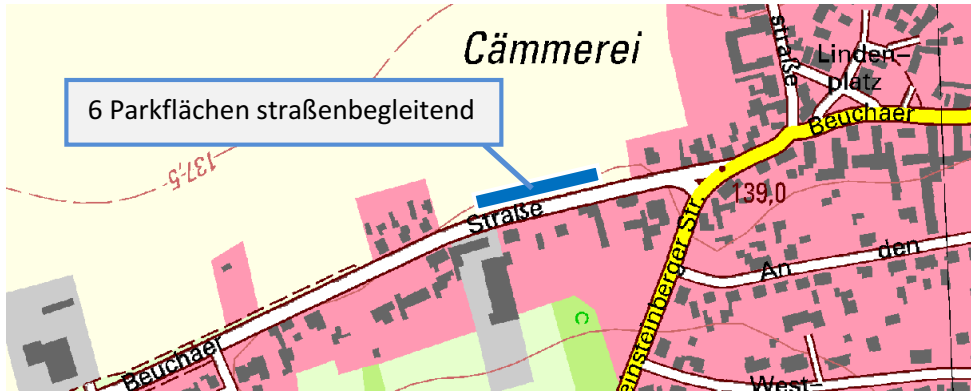
Zuständigkeit / Baulastträger: - Landkreis Leipzig

Wirkungsabschätzung: - Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

<p><b>Maßnahmeblatt 5-1</b></p>	<p><b>Handlungsfeld 5: Beuchaer Straße, Kleinsteinerger Straße</b></p>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u> Ausweisung weiterer Parkmöglichkeiten in der Beuchaer Straße</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - ruhender Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Beuchaer- und Kleinsteinerger Straße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u> - fehlende Parkmöglichkeiten in Beuchaer Straße und Kleinsteinerger Straße in Brandis</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Entlang der Straßen Beuchaer Straße und Kleinsteinerger Straße bis Weststraße sind keine Parkflächen vorhanden.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung:**

- Erstellen von 6 Parkflächen straßenbegleitend entlang der Beuchaer Straße,
- Wichtig: die Zuständigkeit liegt beim Landkreis – Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Landkreis Leipzig



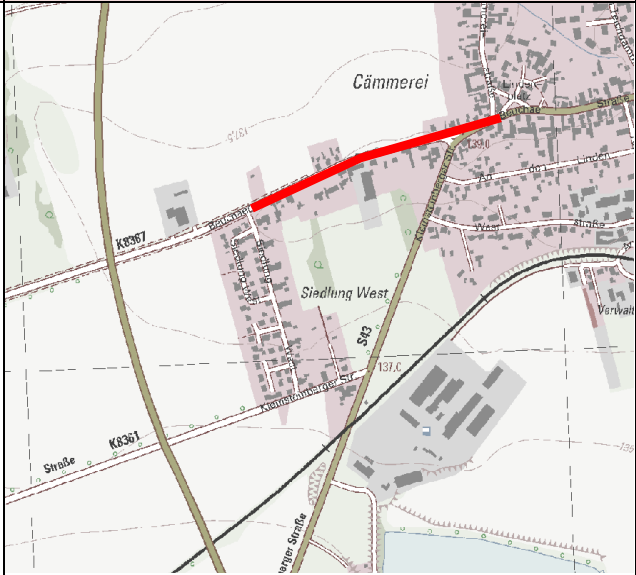

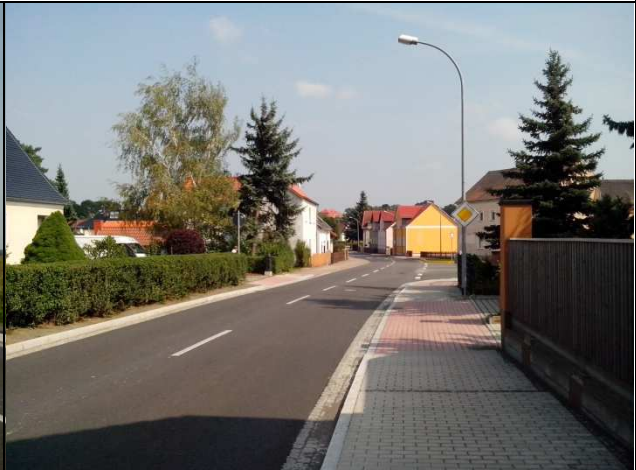
Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
			<b>Ausführung</b>						

↪ Ausführung nach erneuter Prüfung und in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit / Baulastträger: - Landkreis Leipzig

Wirkungsabschätzung: - zusätzlich verfügbare Parkmöglichkeiten und Vermeidung des Parkens auf der Straße

<b>Maßnahmeblatt 5-2</b>	<b>Handlungsfeld 5: Beuchaer Straße, Kleinsteinberger Straße</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u> Verbesserung der Bestandssituation für Radfahrer in der Beuchaer Straße</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Radverkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Beuchaer Straße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u> - fehlender Radweg in der Beuchaer Straße (Teilabschnitt)</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Vom Kreisverkehr kommend stadteinwärts besteht ein gemeinsamer Geh- und Radweg bis zur Einmündung Siedlung West (auf der gegenüberliegenden Straßenseite noch etwas weiter). Ab dieser Stelle fahren die Radfahrer stadtauswärts auf der Straße und stadteinwärts auf dem Fußweg (Radfahrer frei) oder auf der Straße.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

- Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn – Möglichkeit der Umsetzung und die erforderlichen Straßenbreite ist zu prüfen,
  - o Radfahrstreifen 1,85 m Regelmaß nach ERA
  - o Schutzstreifen 1,25m Regelmaß nach ERA



Bsp. Radfahrstreifen

Bsp. Schutzstreifen

- Wichtig: die Zuständigkeit liegt beim Landkreis – Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Landkreis.

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016 Beantragung	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

↳ Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Landkreis

Zuständigkeit / Baulastträger: - Landkreis Leipzig

Wirkungsabschätzung: - Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer

<b>Maßnahmeblatt 5-3</b>	<b>Handlungsfeld 5: Beuchaer Straße, Kleinsteiner Straße</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung S43/ Kleinsteiner Straße</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW-Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, S43/Kleinsteiner Straße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- Unfallstelle Kreuzung S43/ Kleinsteiner Straße</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Der Kreuzungsbereich ist von der Nebenstraße kommend sehr gut einsehbar, dadurch Missachtung der Stoppschilder und leichtsinniges Überfahren der Kreuzung.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

- **Variante 1:** Ein Rüttelstreifen auf der S43 im Bereich der zul. Höchstgeschwindigkeit von 70km/h sollte angelegt werden, damit die 70 km/h auch eingehalten werden und die aus der Kleinsteinberger Straße ausfahrenden Verkehrsteilnehmer sicherer in die Kreuzung einfahren können.
  - o Wichtig: die Zuständigkeit liegt beim Freistaat Sachsen – Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Freistaat Sachsen.
- **Variante 2:** Es ist zu prüfen, inwieweit eine Schließung der Kleinsteinberger Straße von der Kreuzung in Richtung Brandis bis zur Siedlung West (für Radfahrer weiterhin frei) möglich und sinnvoll ist.
  - o Wichtig: die Zuständigkeit der Kleinsteinberger Straße liegt beim Landkreis – Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Landkreis Leipzig.

	Variante 1	Variante 2
	Rüttelstreifen auf der S43	Schließung der Kleinsteinberger Straße (Radfahrer weiterhin frei)
Vorteile	geringere Kosten, schnelle Umsetzbarkeit	höhere Verkehrssicherheit
Nachteile		höhere Kosten
Präferenzierung der Maßnahmen	<b>Vorzugsvariante</b>	

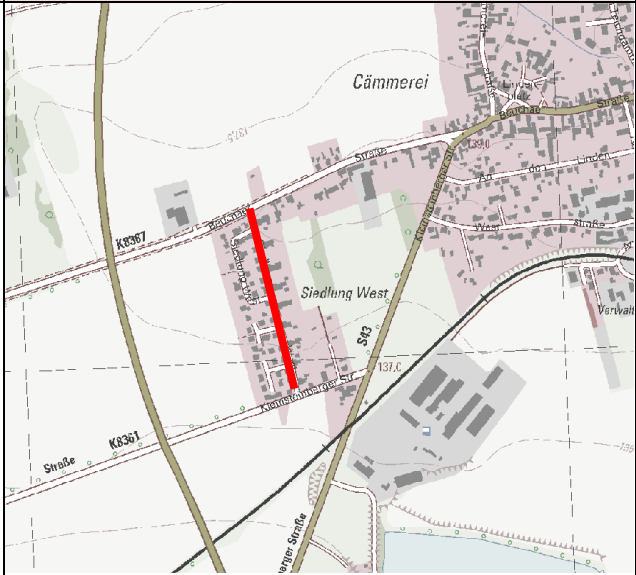

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen									
kurzfristiger	mittelfristiger		langfristiger Handlungsrahmen						
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Beantragung								

↪ Die Entwicklung der Unfallhäufigkeit an der Kreuzung vorrangig beobachten (Auswirkung letzte Maßnahme - Rüttelstreifen) und ggf. nach erneuter Prüfung neuer Handlungsbedarf

↪ Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Landkreis

Zuständigkeit / Baulastträger: - Freistaat Sachsen Variante 1 und Landkreis Leipzig Variante 2

Wirkungsabschätzung: - Verringerung der Unfallgefahr und Erhöhung der Verkehrssicherheit bei beiden Varianten

<b>Maßnahmeblatt 5-4</b>	<b>Handlungsfeld 5: Beuchaer Straße, Kleinsteiberger Straße</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verkehrsberuhigung in der Siedlung West zwischen Beuchaer Straße und Kleinsteiberger Straße</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW-Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Siedlung West</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- trotz Ausweisung als Spielstraße wird in der „Siedlung West“ wesentlich zu schnell gefahren.</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Die Straße „Siedlung West“ ist als Spielstraße ausgewiesen.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

- Aufstellung von Pflanzkübel zur Reduzierung bzw. Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit in einer Spielstraße.
- Bereitschaft der Anwohner zur Pflege der Pflanzkübel.

**Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen**

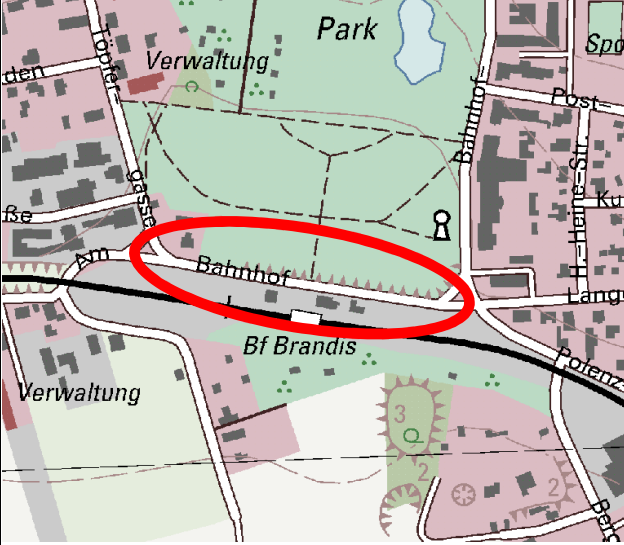

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

↪ Realisierung in Abstimmung mit den Anwohnern.

**Zuständigkeit / Baulastträger:** - Stadt Brandis

**Wirkungsabschätzung:** - Erhöhung der Verkehrssicherheit und bessere Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit in einer Spielstraße



Maßnahmeblatt 6-1	Handlungsfeld 6: Am Bahnhof
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u> Verbesserung Straßenzustand Am Bahnhof</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW Verkehr</p>	 <p>Lage: Am Bahnhof in Brandis</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u> - Schlechter Straßenzustand</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Der Straßenkörper weist erhebliche Mängel, wie Schlaglöcher, fehlende Pflastersteine und Bodenwellen auf.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

- **Variante 1:** grundhafter Ausbau der Straße inkl. Fußweg und Radweg (bzw. Radfahrstreifen),  
Versetzung der Bushaltestelle auf die Freifläche inkl. Fahrradabstellanlage,
- **Variante 2:** Kopplung mit Maßnahme 6-2 (Ausführung in Bauabschnitten),  
Versetzung der Bushaltestelle auf die Freifläche inkl. einer Fahrradabstellanlage.

	Variante 1	Variante 2
	grundhafter Ausbau inkl. Fußweg und Radweg	Kopplung mit Maßnahme 6-2 (Ausführung in Bauabschnitten)
Vorteile		insgesamt weniger Planungs- und Zeitaufwand, dadurch auch Kostenersparnis, bessere Abstimmung der Vorhaben aufeinander,
Nachteile	erhöhte Kosten bei Einzelplanung / -ausführung gegenüber Gesamtplanung mit Maßnahme 6-2	
Präferenzierung der Maßnahmen		<b>Vorzugsvariante</b>


**Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen**

kurzfristiger										mittelfristiger				langfristiger Handlungsrahmen					
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024										
<b>Planung</b>					<b>Ausführung</b>														

↳ Ausführung nach erneuter Prüfung und in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit / Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und geringere Lärm- und Umweltbelastungen

Maßnahmeblatt 6-2	Handlungsfeld 6: Am Bahnhof
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Verkehrsführung Kreuzung Lange Straße/ Am Bahnhof/ Bahnhofstraße/ Polenzstraße</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW Verkehr</p>	 <p>Lage: Kreuzungsbereich Lange Straße/ Am Bahnhof/ Bahnhofstraße/ Polenzstraße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- Schlechte Verkehrsführung/ schlechte Sichtbeziehungen</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u></p> <p>Durch die „Dreiecksinsel“ an der Kreuzung und den breiten ungeordneten Einmündungsbereich der Polenzstraße kommt es zu schlechten Sichtbeziehungen, Orientierungsproblemen, schlechter Verkehrsführung und mangelhafter Überquerungsmöglichkeiten an der Kreuzung.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

- **Variante 1:** Bauliche Umgestaltung der Kreuzung mit rechtwinkligen Anbindungen der untergeordneten Straßen und entsprechenden Markierungen (grundhafter Ausbau),
- Kopplung mit Maßnahme 6-2 (Ausführung in Bauabschnitten), dadurch insgesamt weniger Planungs- und Zeitaufwand, also auch Kostenersparnis, bessere Abstimmung der Vorhaben aufeinander,
- **Variante 2:** Schaffung eines Kreisverkehrs mit verbesserten Überquerungsmöglichkeiten (grundhafter Ausbau)
- Kopplung mit Maßnahme 6-2 (Ausführung in Bauabschnitten) dadurch insgesamt weniger Planungs- und Zeitaufwand, also auch Kostenersparnis, bessere Abstimmung der Vorhaben aufeinander,
- **Variante 3:** Verbesserung der Beschilderung und Markierungen der Kreuzung

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
	Umgestaltung mit rechtwinkligen Anbindungen	Schaffung eines Kreisverkehrs	Verbesserung der Beschilderung und Markierungen
Vorteile	verbesserte Übersichtlichkeit und Erhöhung Verkehrssicherheit	verbesserte Übersichtlichkeit, Erhöhung Verkehrssicherheit	geringere Kosten
Nachteile	höhere Kosten	höchste Kosten	nicht so starke Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
Präferenzierung der Maßnahmen	<b>Vorzugsvariante</b>		


Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Planung		Ausführung							

↳ Ausführung nach erneuter Prüfung und in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit / Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Maßnahmeblatt 6-3	Handlungsfeld 6: Am Bahnhof
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Beschilderung für Radfahrer Am Bahnhof</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Radverkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Töpfergasse/ Am Bahnhof</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- Schlechte bzw. irreführende Beschilderung</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Der Geh- und Radweg Richtung Waldsteinberg ist von der Stadt Brandis Am Bahnhof kommend nicht ausgeschildert und dadurch für nicht Ortskundige sehr schwer zu erreichen.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

- Verbesserung der Beschilderung bzw. Ausweisung des Radweges von „Am Bahnhof“ kommend Richtung Waldsteinberg bzw. Naunhof bis zur Naunhofer Straße
- gleichermaßen Beschilderung der Gegenrichtung von der Naunhofer Straße kommend auf dem Geh- und Radweg Richtung Brandis,
- Fortführung der Ausweisung des Radweges durch Waldsteinberg (Maßnahme 11-1),
- zusätzlich können auf den Wegweisern touristische Sehenswürdigkeiten o.ä. abgebildet werden.



Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

Zuständigkeiten/ Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - bessere Orientierungsmöglichkeiten für Ortsunkundige,  
 - Aufwertung des Radwegenetzes der Stadt Brandis

<b>Maßnahmeblatt 7-1</b>	<b>Handlungsfeld 7: Bergstraße und Fachklinikum Brandis</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung des Zustandes des Fußweges in der Bergstraße ab Todgraben bis Birkenweg</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Bergstraße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- unzureichende Oberflächenbeschaffenheit des Fußweges, dadurch eingeschränkte Benutzbarkeit</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Der Fußweg in der Bergstraße besitzt zwischen dem Todgraben und dem Birkenweg eine unzureichende Oberflächenbeschaffenheit. Die Oberfläche besteht lediglich aus einer Splitauflage. Die Benutzbarkeit, vor allem mit Gehhilfen wie Rollatoren und Krücken ist stark eingeschränkt.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

- Verbesserung des Oberflächenbelages des Fußweges durch Einbau von Betonsteinpflaster

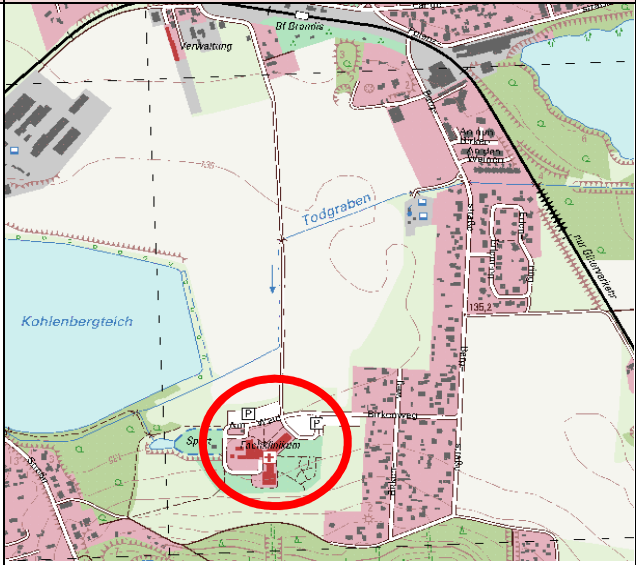


**Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen**

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

↳ In Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

**Zuständigkeit / Baulastträger:** - Stadt Brandis

**Wirkungsabschätzung:** - Verbesserung der Benutzbarkeit des Fußweges für Fußgänger insbesondere für Ältere und Gehbehinderte (Rollatoren, Rollstühle) und damit erhöhte Verkehrssicherheit.

<b>Maßnahmeblatt 7-2</b>	<b>Handlungsfeld 7: Bergstraße und Fachklinikum Brandis</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u> Verbesserung der Beschilderung zum Fachklinikums Brandis</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW-Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Bergstraße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u> - unzureichende Beschilderung bzw. teils fehlende Beschilderung des Fachklinikums</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Für Ortsunkundige ist es teilweise schwierig das Fachklinikum Brandis anzufahren. Vor allem an den Hauptstraßen wie der S43 fehlen an Abzweigungen die Schilder. Teilweise sind die Schilder nicht sehr gut erkennbar.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

- herantreten an das Fachklinikum Brandis und Äußerung des Anliegens zum Aufstellen weiterer Wegweiser/ Schilder zur Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit des Fachklinikums.
- Mögliche weitere Standorte wären:
  - auf der Autobahnbrücke Richtung Brandis
  - auf der S43

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Vorschlag</b>									

↪ Vorschlag an den Betreiber des Fachklinikum Brandis

Zuständigkeit / Baulastträger: - Fachklinikum Brandis

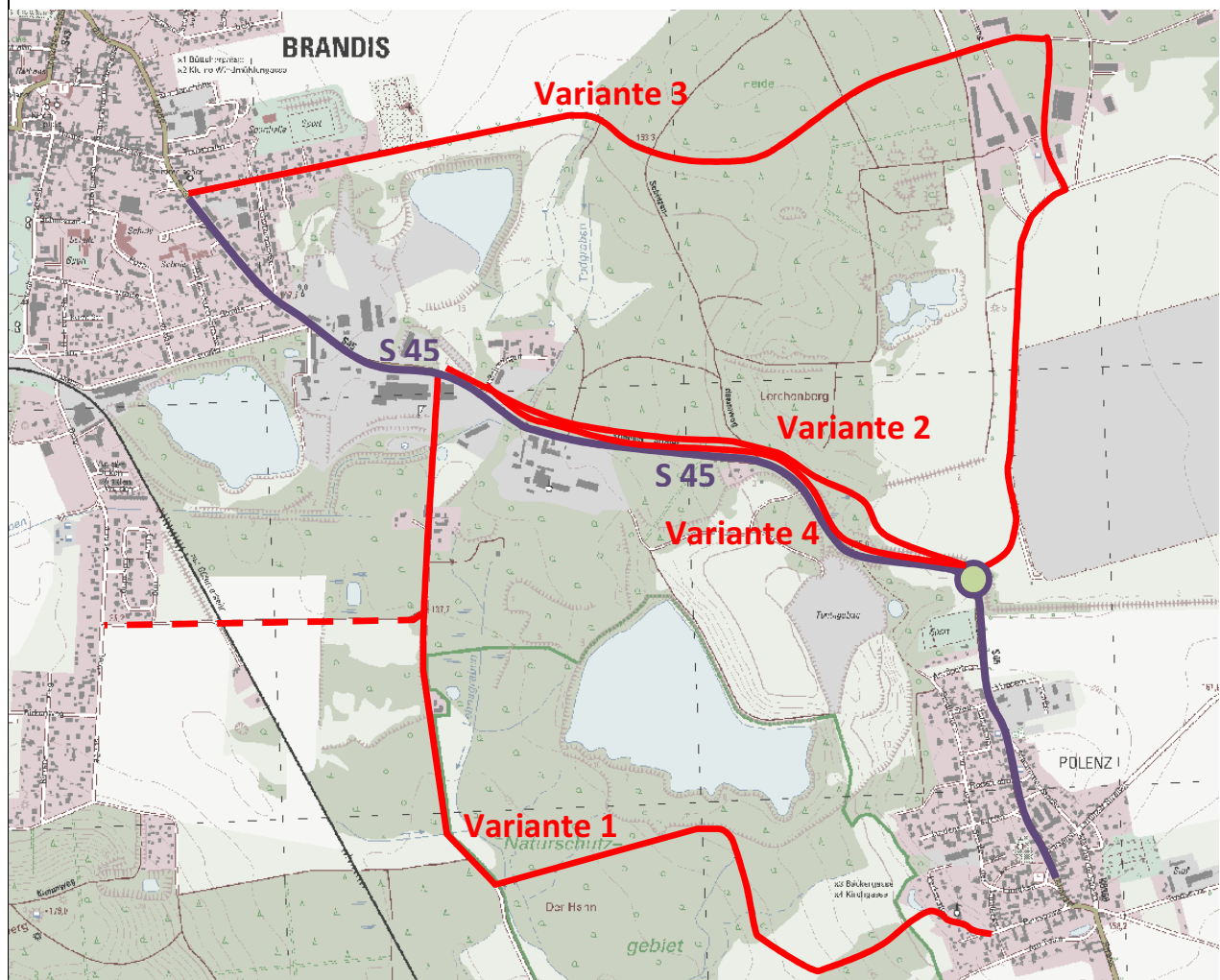
Wirkungsabschätzung: - bessere Orientierungsmöglichkeiten für Ortsunkundige



Maßnahmeblatt 8-1	Handlungsfeld 8: Am Bahnhof
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Verbindung Brandis-Polenz für Rad- und Fußgängerverkehr</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Rad- und Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: zwischen Stadt Brandis und Polenz</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- fehlender Rad- und Fußweg zwischen Brandis und Polenz</li><li>- fehlende Beleuchtung,</li><li>- schlechter Straßenzustand und</li><li>- zu starker LKW Verkehr</li></ul> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u></p> <p>Zwischen der Stadt Brandis und Polenz fehlt ein Rad- und Gehweg an der Staatsstraße S45.</p> <p>Für Rad- und Fußgänger ist die Benutzung der Straße auch durch die fehlende Beleuchtung (führt durch den Wald, teilweise schlechte Sichtbeziehungen und Ausleuchtung bei Dämmerung und bei Nacht) und den schlechten Straßenzustand mangelhaft. Der erhöhte LKW-Verkehr durch das Kies- und Betonwerk trägt ebenfalls zur Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit für Rad- und Fußgänger bei.</p>	
	

### Maßnahmenbeschreibung (Varianten):

- **Variante 1:** Ausbau und Beschilderung Rad- und Fußweg ab Parkstraße Polenz (Seniorenheim) über Waldbadweg zur S45 oder alternativ zur Bergstraße,
  - Variante verläuft durch FFH-Gebiet – Beachtung einer eventuell notwendigen FFH-Prüfung.
- **Variante 2:** Ausbau und Beschilderung eines Rad- und Fußweg in unmittelbarer Nähe zur S45 und Anbindung an den Kreisverkehr,
- **Variante 3:** Beschilderung des Radverkehrs über den neuen Geh- und Radweg Gewerbegebiet Waldpolenz bis zur ehemaligen Wache, ab da Ausbau und Beschilderung Radweg über die Waldstraße bis zum Friedhof Brandis,
- **Variante 4:** Neubau Geh- und Radweg entlang der S45





	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
	Rad- und Fußweg über Parkstraße und Waldbadweg	Rad- und Fußweg über Schützendammweg	Radweg durch GG Waldpolenz und über Waldstraße	Rad- und Fußweg entlang der S45
Vorteile	- Erhöhung Verkehrssicherheit	- Erhöhung Verkehrssicherheit, - lediglich unerhebliche 30m Umweg gegenüber der Straße S45	- Erhöhung Verkehrssicherheit, Nutzung Teilstrecke über GG Waldpolenz, - Verknüpfung der Maßnahme mit Radverbindung Brandis-Zeitzitz	- Erhöhung Verkehrssicherheit, - kein Umweg
Nachteile	Umweg ca. 0,6km, eventuell FFH-Prüfung notwendig	umfangreichste Ausbaumaßnahmen	Umweg von ca. 1,5km dadurch für Fußgänger ungeeignet	- hohe Kosten - erst im Zuge des Neubaus der S45 möglich
Präferenzierung der Maßnahmen	<b>Vorzugsvariante</b>			

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen									
kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015 Prüfung	2016 Machbarkeits- untersuchung	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

↪ Prüfung verschiedener Varianten/ Alternativen anschl. Machbarkeitsuntersuchung der Varianten.

Zuständigkeit / Baulastträger: - Stadt Brandis  
- (Freistaat Sachsen für den Straßenbereich S45)

Wirkungsabschätzung: - Erhöhung der Sicherheit für Rad- und Fußgänger

<b>Maßnahmeblatt 9-1</b>	<b>Handlungsfeld 9: Schwerpunktbereich Bahnübergang ehemalige S 43</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u> Verbesserung Linienführung durch Herstellung Bahnübergang</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Fußgänger- und Radverkehr</p>	 <p>Lage: Brandis, Waldsteinberger Str./ Kleinsteinberger Str.</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- fehlender Rad- und Fußweg durch fehlenden Bahnübergang an der ehem. S43 dadurch Linienführung Rad- und Fußweg westl. Brandis – Waldsteinberg unpraktisch</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Durch den Rückbau des Bahnüberganges an der ehem. S43 auch für den Rad- und Fußgängerverkehr ist die Verbindung Waldsteinberg – Brandis (westlicher Stadtbereich, insbesondere Siedlung West und Einkaufseinrichtung Netto) stark eingeschränkt. Das Bahngleis wird weiterhin ordnungswidrig von Rad- und Fußgänger überquert.</p>	
	





**Maßnahmenbeschreibung:**

- Angestrebt ist der Neubau eines Bahnüberganges für den Rad- und Fußgängerverkehr.

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger

mittelfristiger

langfristiger Handlungsrahmen

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

2023

2024

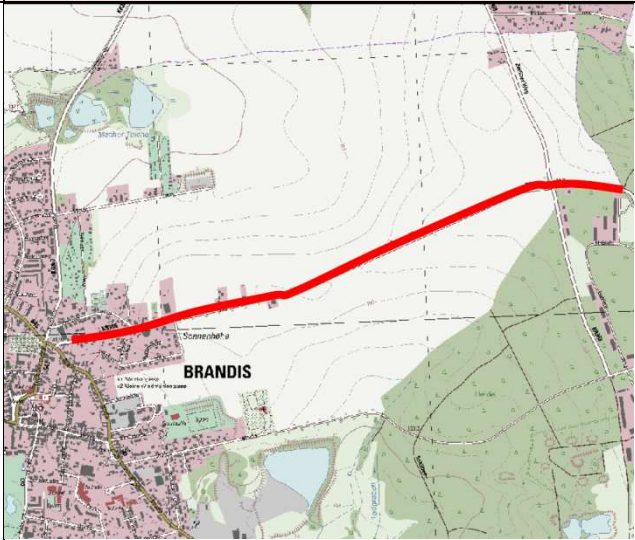


↳ Zustimmung/Bewilligung vorhanden, Ausführung in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit / Baulastträger: - Deutsche Eisenbahngesellschaft;

- Finanzierung Bahnübergang Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - bessere Erreichbarkeit von Zielen wie Waldsteinberg, Siedlung West (Brandis) und Einkaufsmarkt Netto



Maßnahmeblatt 10-1	Handlungsfeld 10: S45 Verbindungsstraße zwischen Brandis und Polenz
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Verbindung Brandis-Zeititz für Rad- und Fußgängerverkehr</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Rad- und Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: Waldsteinberg, Finsterer Weg</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- fehlender Rad- und Fußweg zwischen Brandis und Zeititz</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u></p> <p>Zwischen der Stadt Brandis und Zeititz fehlt ein Radweg an der Kreisstraße 8366.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

- **Variante 1:** Fahrbahnmarkierung für Radfahrer auf der Straße im Ortsgebiet der Stadt Brandis bis Braustraße, die Straßenbreiten sind zu prüfen -> Sie geben abschnittsweise keinen separaten Radweg her,
- **Variante 2:** Neubau eines separaten Geh- und Radweg ab Einmündungsbereich Sonnenhöhe in Richtung Zeititz,  
Wichtig: die Zuständigkeit liegt beim Landkreis – Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Landkreis Leipzig.
- **Variante 3:** Ausweisung eines Radweges parallel zum Zeititzer Weg über die Waldstraße bis zur Adlerallee.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3					
	Fahrbahnmarkierung	Neubau sep. Geh- und Radweg	Ausweisung eines Radweges über die Waldstraße					
Vorteile	geringe Kosten, schnelle Umsetzbarkeit	erhöhte Verkehrssicherheit	geringere Kosten gegenüber Variante 2, erhöhte Verkehrssicherheit, Zuständigkeit liegt bei der Stadt Brandis					
Nachteile	Zuständigkeit der Straße liegt beim Landkreis Leipzig	Zuständigkeit der Straße liegt beim Landkreis Leipzig	etwas längerer Weg, für Fußgänger eventuell uninteressant, unter Umständen Beleuchtung notwendig					
Präferenzierung der Maßnahmen		<b>Vorzugsvariante</b>						
<b>Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen</b>								
kurzfristiger	mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015    2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	<b>Prüfung</b>			<b>Planung und Ausführung</b>				

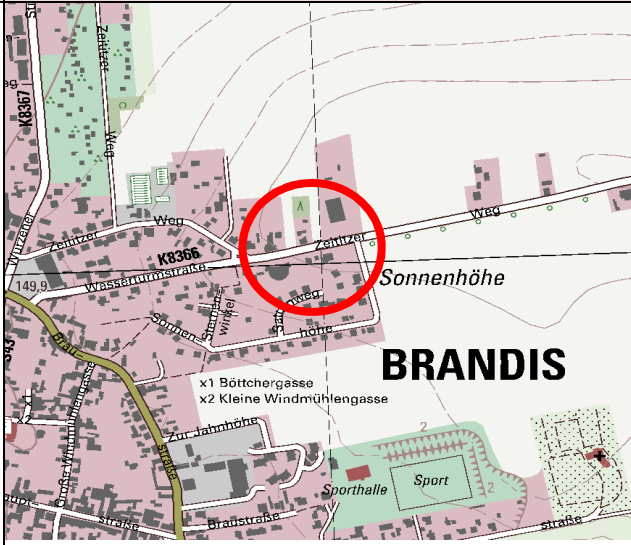


↳ Ausführung nach Prüfung von möglichen Fördermitteln und in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit / Baulastträger: - Landkreis Leipzig für die Straße

- Stadt Brandis für die Nebenanlagen wie Geh- und Radweg

Wirkungsabschätzung: - Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer bei Variante 1 bis 3,

- Zusätzlich Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger Variante 2 bis 3

Maßnahmeblatt 10-2	Handlungsfeld 10: Zeititzer Weg
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Geschwindigkeitsreduzierung vor Kindergarten Zeititzer Weg</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW Verkehr</p>	 <p>Lage: Brandis, Zeititzer Weg</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u></p> <p>Vor dem Kindergarten Zeititzer Weg ist die Geschwindigkeitsausweisung mit einer zulässigen Höchstgeschw. von 50km/h zu hoch. Durch die gerade Linienführung und dem leichten Gefälle der Straße wird das „Reinrollen“ stadteinwärts mit überhöhter Geschwindigkeit begünstigt. Das Verkehrszeichen „Achtung Kinder!“ (Gefahrenzeichen Nr. 136) in Verbindung mit Straßenmarkierungen sind in beide Richtungen bereits vorhanden.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

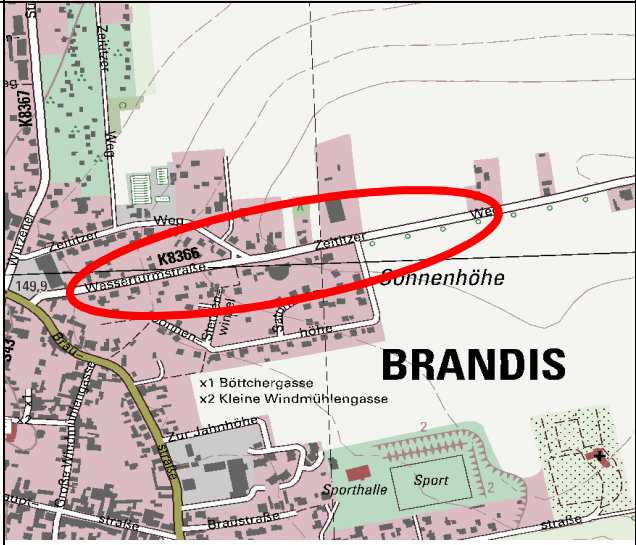

- **Variante 1:** zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h reduzieren, ab dem Kindergarten bis Einmündung Sonnenhöhe / CVJM Brandis – Gesamtlänge ca. 200m,
- **Variante 2:** vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durchführen, da ortseinfahrende Fahrzeuge häufig mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind

	Variante 1	Variante 2							
	zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h reduzieren	vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durchführen							
Vorteile	erhöhte Verkehrssicherheit								
Nachteile	Zuständigkeit der Straße liegt beim Landkreis Leipzig								
Präferenzierung der Maßnahmen	<b>Vorzugsvariante</b>								
<u>Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen</u>									
kurzfristiger	mittelfristiger		langfristiger Handlungsrahmen						
2015 Beantragung	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

↪ Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Landkreis

Zuständigkeit / Baulastträger: - Landkreis Leipzig

Wirkungsabschätzung: - Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger, vor allem für Kinder

Maßnahmeblatt 10-3	Handlungsfeld 10: Zeititzer Weg
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verringerung des Lkw-Verkehrs</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW Verkehr</p>	 <p>Lage: Brandis, Zeititzer Weg</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- zu hoher LKW Verkehr</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u></p> <p>Durch den Zulieferverkehr zum Energiepark Brandis (Waldpolenz) insbesondere zur 2013 in Betrieb genommenen Biogasanlage kommt es in Zeititzer Weg und Wasserturmstraße temporär zu erhöhtem LKW- und Traktorenaufkommen.</p>	
	





**Maßnahmenbeschreibung:**

- Die Stadt Brandis wird weiterhin die Betriebserlaubnis und Überwachung der festgelegten Fahrzeiten kontrollieren.

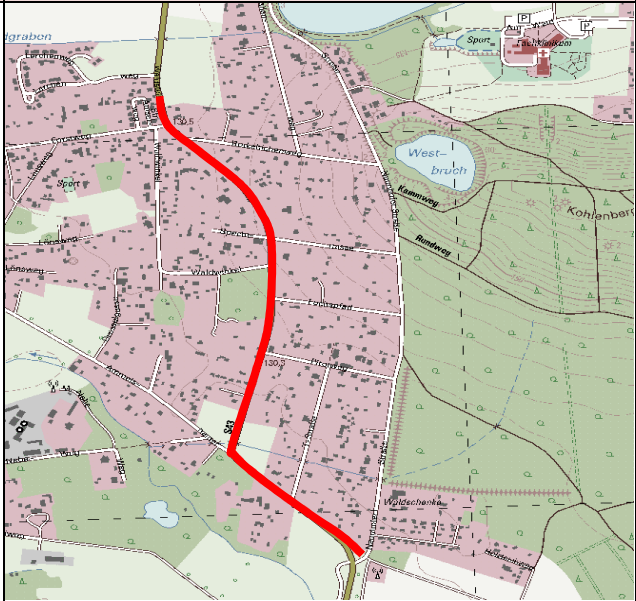


**Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen**

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Kontrollen über gesamten Zeitraum</b>									

↪ Kontrollen werden bereits durchgeführt

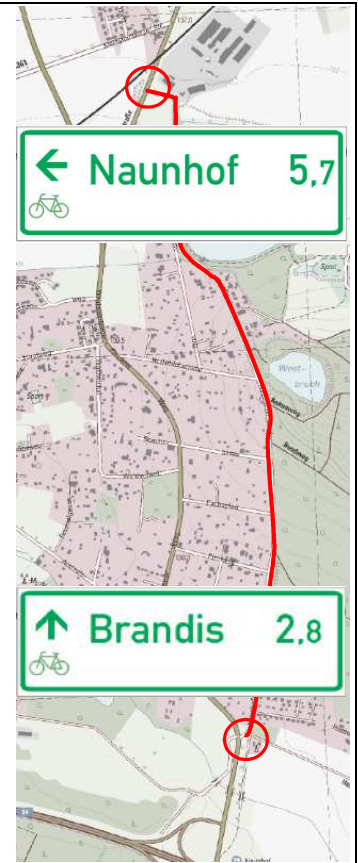
**Zuständigkeit / Baulastträger:** - Biogasanlagenbetreiber

**Wirkungsabschätzung:** - Einhaltung der vorgegebenen Lenkzeiten

Maßnahmeblatt 11-1	Handlungsfeld 11: Waldsteinberg
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Radverkehrssituation in Waldsteinberg</p> <p><u>Verkehrsart:</u> -Radverkehr</p>	 <p>Lage: Waldsteinberg, Finsterer Weg</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- fehlender Radweg Finsterer Weg</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u></p> <p>An der durch Waldsteinberg führenden S43 (Finsterer Weg) ist kein Radweg vorhanden.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung:**

- Verbesserung bzw. Neuausweisung/-beschilderung einer Radroute über die Naunhofer Straße, parallel zum Finsteren Weg.
- Aufstellen von Radwegweiser  
z.B. 1. Einmündung des Radweges von Brandis kommend auf die Alte Naunhofer Str. den Radverkehr links Richtung Naunhofer Straße (am Eiscafé vorbei) führen.  
z.B. 2. am Abzweig der Naunhofer Straße von der S43 Ammelshainer Weg von der Autobahn kommend.
- zusätzlich können auf den Wegweisern touristische Sehenswürdigkeiten o.ä. abgebildet werden.
- Die Möglichkeit des Ausbaus der Beleuchtung in der Naunhofer Straße ist zukünftig mit zu prüfen.

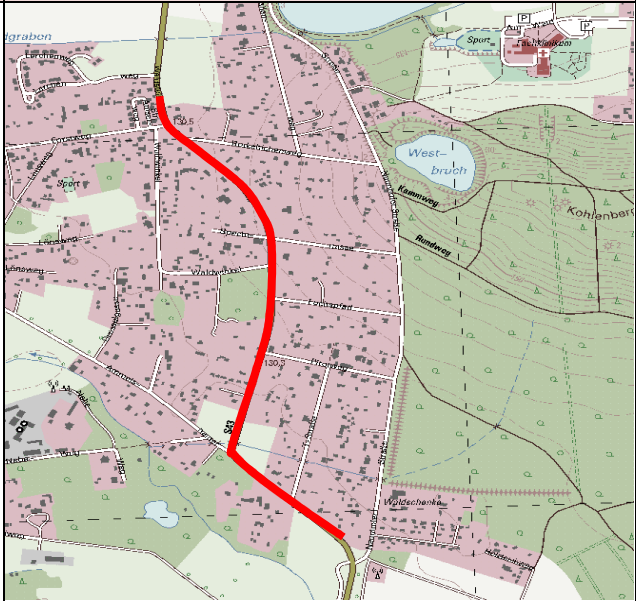



Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger				langfristiger Handlungsrahmen			
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

Zuständigkeiten: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - bessere Orientierungsmöglichkeiten für Ortsunkundige,  
- Aufwertung des Radwegenetzes der Stadt Brandis,  
- erhöhte Verkehrssicherheit durch Wegleitung des Radverkehrs von der S43

Maßnahmeblatt 11-2	Handlungsfeld 11: Waldsteinberg
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung des Fußwegbelages Finsterer Weg</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: Waldsteinberg, Finsterer Weg</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- schlechter Zustand Fußweg Finsterer Weg</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u></p> <p>Der Fußweg des Finsteren Weges besitzt eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit. Die Körnung ist für eine Deckschicht zu grob. Die Verkehrssicherheit der Fußgänger ist durch die grobe und wellige Oberfläche beeinträchtigt.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

Angestrebt wird eine Verbesserung des Oberflächenbelages des Fußweges durch Einbau einer Asphaltdeckschicht.

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

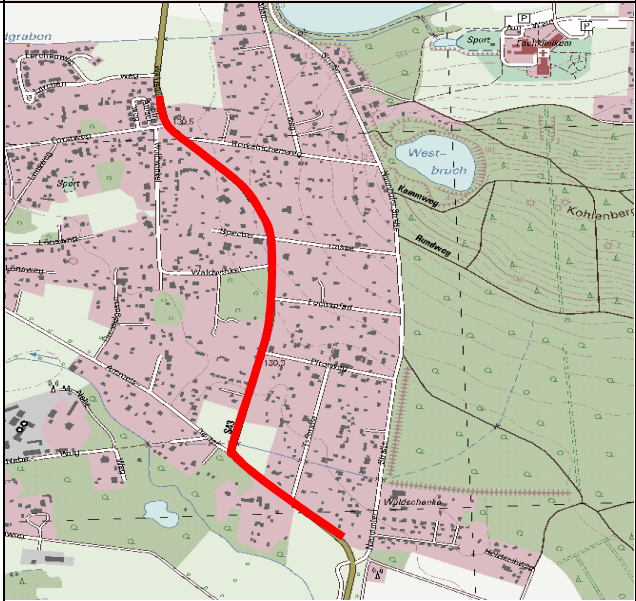

kurzfristiger		mittelfristiger		langfristiger Handlungsrahmen					
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Prüfung		Ausführung							

↳ Ausführung nach Prüfung von möglichen Fördermitteln und in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit / Baulastträger: Stadt Brandis (nur Fußweg)

Wirkungsabschätzung: - Verbesserung der Benutzbarkeit des Fußweges für Fußgänger insbesondere für Ältere und Gehbehinderte (Rollatoren, Rollstühle) und damit erhöhte Verkehrssicherheit.



Maßnahmeblatt 11-3	Handlungsfeld 11: Waldsteinberg
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Geschwindigkeitsreduzierung an der S43 Finsterer Weg</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW Verkehr</p>	 <p>Lage: Waldsteinberg, Finsterer Weg</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung Finsterer Weg / zu schnelles Fahren</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u></p> <p>Die Anwohner empfinden die gefahrenen Geschwindigkeiten auf der S43 Finsterer Weg als zu hoch. Durch den Neubau in Form eines Planfeststellungsverfahrens der S43 durch Waldsteinberg wurde die Geschwindigkeitsausweisung von 30km/h auf 50km/h angehoben. Durch den guten Ausbauzustand der Straße wird häufig schneller als die erlaubten 50km/h gefahren.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

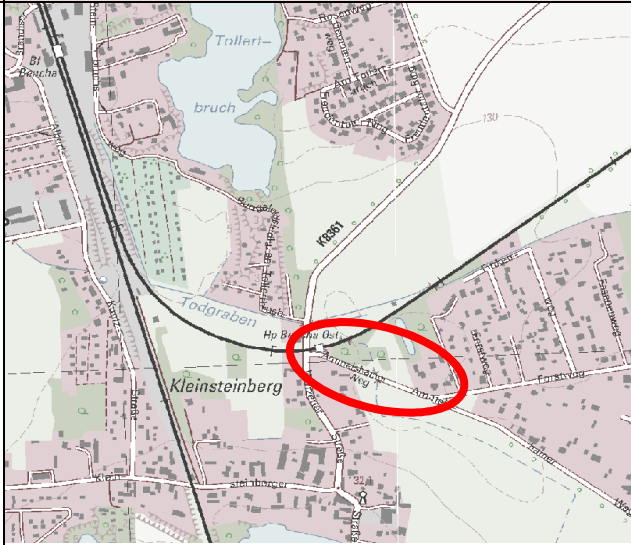

Dadurch, dass es sich bei dem Straßenneubau der S43 um ein planfestgestelltes Vorhaben handelt, ist ein Eingriff in die max. zul. Höchstgeschwindigkeit nicht möglich. Zur Überprüfung der Einhaltung der max. zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind in Zukunft häufigere Geschwindigkeitskontrollen durchführen.

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Vermeehrt Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen</b>									

Zuständigkeit / Baulastträger: - Freistaat Sachsen (für die Straße)

Wirkungsabschätzung: - durch häufigere Geschwindigkeitskontrollen ist davon auszugehen, dass sich die überhöhten Geschwindigkeiten etwas reduzieren.

Maßnahmeblatt 11-4	Handlungsfeld 11: Waldsteinberg
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung des Straßenbelages Ammelhainer Weg zwischen Waldsteinberg und Kleinsteinberg</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW Verkehr</p> <p>- Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: Waldsteinberg, Ammelshainer Weg</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- schlechter Straßen- und Fußwegzustand Ammelshainer Weg zwischen Waldsteinberg und Kleinsteinberg</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u></p> <p>Der Oberflächenbelag weist auf dem Teilstück zwischen Einmündung Forstweg und Kleinsteinberg Mängel wie Schlaglöcher, geflickte Bereiche, beschädigte Borde u.ä. auf. Des Weiteren ist der angrenzende Fußweg in einem schlechten Zustand. Dieser „Fußweg“ stellt die Hauptverbindung zwischen Waldsteinberg und Beucha dar.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

- **Variante 1:** Verbesserung des Oberflächenbelages durch Erneuerung der Asphaltdeckschicht
- **Variante 2:** Verbesserung des Oberflächenbelages der Straße durch Erneuerung der Asphaltdeckschicht inklusive Erneuerung des Fußweges

	Variante 1	Variante 2
	Erneuerung der Asphaltdeckschicht	Erneuerung der Asphaltdeckschicht inkl. Fußweg
Vorteile	niedrigere Kosten	höhere Verkehrssicherheit, da viele Fußgänger aktuell auf der Straße laufen
Nachteile		höhere Kosten
Präferenzierung der Maßnahmen		<b>Vorzugsvariante</b>

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen


kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger			Handlungsrahmen		
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Prüfung		Ausführung								

↳ Ausführung nach Prüfung von möglichen Fördermitteln und in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit / Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - Erhöhung der Sicherheit Verkehrssicherheit,  
- bei Variante 2 zusätzlich Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger



<b>Maßnahmeblatt 12-1</b>	<b>Handlungsfeld 12: Ortsgebiet Beucha mit Gewerbegebiet Hasenheide/Brandis West</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Erreichbarkeit des Albrechtshainer Sees</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Fußgängerverkehr und Radverkehr</p>	 <p>Lage: Beucha, Kleinsteinerger Straße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- schlechte Erreichbarkeit Albrechtshainer See für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen etc. durch Barrieren an den Zuwegungen.</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Der Freiraum neben den Barrieren reicht nicht aus, um mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, Fahrradanhänger o.ä. problemlos vorbei zukommen.</p>	
	





**Maßnahmenbeschreibung:**

Die Zugänge zum See sind zu verbreitern. Hierfür ist am Zugang Kleinsteinberger Straße die Schranke zurückzubauen und ein Poller einzubauen.

Die Abstände der Barrieren an den 2 Zugängen im Südosten an der Naunhofer Straße sind zu erweitern (eine Barriere versetzen).

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

Zuständigkeit / Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - Verbesserung der Zugänglichkeit des Albrechtshainer See für z.B. Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Fahrradanhänger

<b>Maßnahmeblatt 12-2</b>	<b>Handlungsfeld 12: Ortsgebiet Beucha mit Gewerbegebiet Hasenheide/Brandis West</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung des Zustandes des Fußweges zwischen Parthebrücke und Wolfshain</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: Beucha, Wolfshainer Straße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- unzureichende Oberflächenbeschaffenheit des Fußweges, dadurch eingeschränkte Benutzbarkeit</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Der Fußweg an der Wolfshainer Straße verfügt zwischen Parthebrücke und An der Schmiede und in Teilbereichen im Ortsgebiet über eine unzureichende Oberflächenbeschaffenheit. Die Oberfläche besteht aus sandgeschlammter Schotterdecke, teilweise mit Splitaufgabe.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

- Angestrebt wird eine Verbesserung des Oberflächenbelages des Fußweges durch Einbau von Betonsteinpflaster.

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger		mittelfristiger		langfristiger Handlungsrahmen					
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Prüfung			Ausführung					

↳ Ausführung nach Prüfung von möglichen Fördermitteln und in Abhängigkeit von Finanzierungsmitteln

Zuständigkeit / Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - Verbesserung der Benutzbarkeit des Fußweges für Fußgänger insbesondere für Ältere und Gehbehinderte (Rollatoren, Rollstühle) und damit erhöhte Verkehrssicherheit.

<b>Maßnahmeblatt 12-3</b>	<b>Handlungsfeld 12: Ortsgebiet Beucha mit Gewerbegebiet Hasenheide/Brandis West</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Geschwindigkeitsausweisung am Lindenring</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW-Verkehr</p>	 <p>Lage: Beucha, Lindenring</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung (Wohngebiet) Lindenring</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Die auf der Fahrbahn aufgetragenen 30er Markierungen sind für PKW-Fahrer kaum wahrzunehmen bzw. sind teilweise nicht mehr erkennbar.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung (Varianten):**

Die Fahrbahnmarkierungen sind zu erneuern und größer darzustellen.

**Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen**

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

**Zuständigkeit / Baulastträger:** - Stadt Brandis

**Wirkungsabschätzung:** - Verbesserung der Wahrnehmung der 30er Kennzeichnung auf der Straße



<b>Maßnahmeblatt 12-4</b>	<b>Handlungsfeld 12: Ortsgebiet Beucha mit Gewerbegebiet Hasenheide/Brandis West</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Beschilderung zwischen den Gewerbegebieten</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW-Verkehr</p>	 <p>Lage: Beucha, K8367 Hasenheide</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- schlechte Beschilderung Gewerbegebiet Brandis West/Beucha Hasenheide</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Zwischen den Gewerbegebieten Brandis West und Beucha Hasenheide befinden sich keine Hinweis- bzw. Ortsschilder, die den Wechsel zwischen den beiden Gewerbegebieten kenntlich machen.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

Es sollen Hinweisschilder im Gewerbegebiet an der Grenze zwischen den Gewerbegebieten aufgestellt werden.

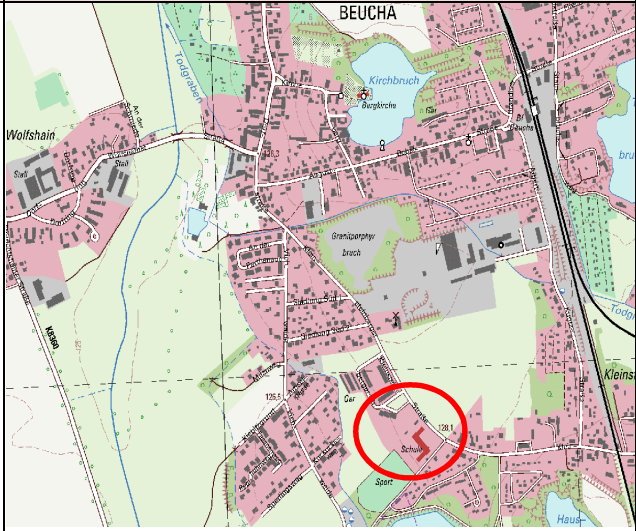


**Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen**

kurzfristiger	mittelfristiger				langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Prüfung									

↳ genaue Prüfung der örtlichen Bestandssituation

**Zuständigkeit / Baulastträger:** - Stadt Brandis

**Wirkungsabschätzung:** - bessere Orientierungsmöglichkeiten für Ortsunkundige

<b>Maßnahmeblatt 12-5</b>	<b>Handlungsfeld 12: Ortsgebiet Beucha mit Gewerbegebiet Hasenheide/Brandis West</b>
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u> Geschwindigkeitsreduzierung in der Kleinsteinberger Straße vor Kindergarten/Schule in Beucha</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW-Verkehr</p>	 <p>Lage: Beucha, Kleinsteinberger Straße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Vor dem Kindergarten/ der Schule in der Kleinsteinberger Straße in Beucha ist die Geschwindigkeitsausweisung mit einer zulässigen Höchstgeschw. von 50km/h zu hoch. Des Weiteren wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Öfteren in den Schwerpunktzeiten zwischen 7:00-9:00 Uhr und 15:30-17:00 Uhr überschritten. Diese Zeiten entsprechen den Hauptzeiten wo die Kinder in die Einrichtungen gebracht bzw. abgeholt werden.</p>	
	

**Maßnahmenbeschreibung Varianten:**

- **Variante 1 (Vorzugsvariante):**

Es ist das Verkehrsschild Kinder (Zeichen 136) in Verbindung mit Piktogramm auf der Fahrbahn zu errichten.  
Das Zeichen verlangt vom Fahrzeugführer jedenfalls tagsüber so zu fahren, dass er plötzlich auftauchende Kinder nicht gefährdet.  
Dieses Gefahrenzeichen mahnt nach § 40 StVO zu erhöhter Aufmerksamkeit, insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrensituation.



- **Variante 2:** In der Kleinsteinberger Straße ist die zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h zu reduzieren (Zeichen 274).
- Straßenabschnitt für die Maßnahme: ab der Einmündung der Straße Siedlung Süd 2 bis zur Verkehrsinsel hinter der Schule – Gesamtlänge ca. 400m.

Darüber hinaus, unabhängig der Variante ist an der Haltestelle auf der dem Kindergarten abgewandten Straßenseite das Warnblinkzeichen bei den Bussen anzuordnen (Straßenverkehrsamt).

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen									
kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

↪ Realisierung Vorzugsvariante 1

Zuständigkeit / Baulastträger: - Stadt Brandis

Wirkungsabschätzung: - Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger, vor allem für Kinder

Maßnahmeblatt 13-1	Handlungsfeld 13: Ortsgebiet Polenz
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Geschwindigkeitsausweisung in der Klingaer Straße</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - PKW- und LKW-Verkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Klingaer Straße</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- mangelhafte Geschwindigkeitsausweisung in der Klingaer Straße.</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Die Klingaer Straße ist die Ortshauptdurchfahrt in Polenz. Der Durchgangsverkehr, welcher von Ammelshain kommt, wird über die Macherner Straße geleitet. Von Brandis kommend, verläuft der Durchgangsverkehr komplett über die Klingaer Straße. Die Geschwindigkeit ist mit 50km/h festgelegt. Teilweise fehlen die Fußwege im Ortsgebiet an der S45. Des Weiteren besteht auf Teilbereichen ein schlechter Straßenzustand.</p>	
	





**Maßnahmenbeschreibung:**

Die zul. Höchstgeschwindigkeit auf der S45 soll im gesamten Ortsgebiet auf 30km/h reduziert werden.

Wichtig, die Zuständigkeit liegt beim Freistaat Sachsen – Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Freistaat Sachsen.

Die fehlenden Fußwege und der teilweise schlechte Straßenzustand rechtfertigen eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit.

Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen

kurzfristiger

mittelfristiger

langfristiger Handlungsrahmen

2015  
Bean-  
tragung

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

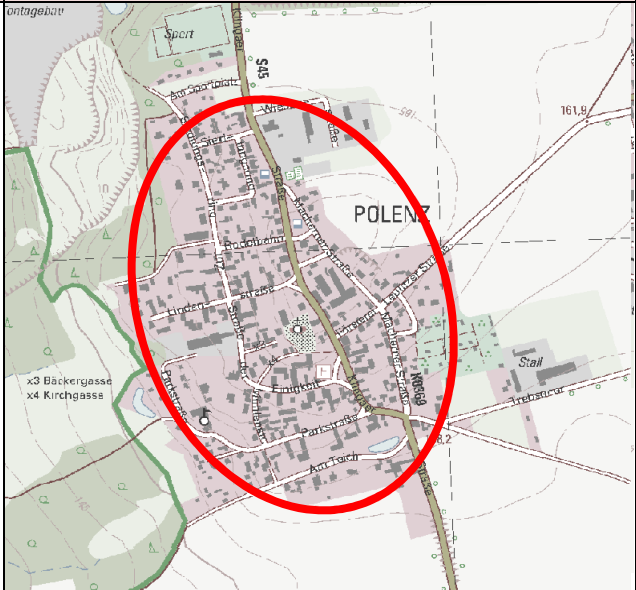

2023

2024

↳ Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Brandis an den Landkreis

Zuständigkeit / Baulastträger: - Freistaat Sachsen

Wirkungsabschätzung: - Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Maßnahmeblatt 13-2	Handlungsfeld 13: Ortsgebiet Polenz
<p><u>Maßnahmenbezeichnung:</u></p> <p>Verbesserung der Rad- und Fußwegesituation in Polenz</p> <p><u>Verkehrsart:</u> - Rad- und Fußgängerverkehr</p>	 <p>Lage: Stadt Brandis, Ortsgebiet Polenz</p>
<p><u>Konflikt/ Problem:</u></p> <p>- fehlende Rad- und Fußwege im Ortsgebiet Polenz</p> <p><u>Zustandsbeschreibung:</u> Im gesamten Ortsgebiet Polenz haben etliche Haupt- und Nebenstraßen keine Fuß- und Radwege.</p>	
	



**Maßnahmenbeschreibung:**

Bei zukünftigen Straßenplanungen bzw. Straßenbauvorhaben ist ein grundhafter Ausbau von Rad- und Fußwegen mit einzuplanen.

**Priorität / möglicher zeitlicher Handlungsrahmen**

kurzfristiger		mittelfristiger			langfristiger Handlungsrahmen				
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Beachtung von Fußwegen bei zukünftigen Straßenplanungen</b>									

**Zuständigkeit / Baulastträger:** - Stadt Brandis (An der S45 und Kreisstraße liegen nur die Geh- und Radwege im Zuständigkeitsbereich der Stadt)

**Wirkungsabschätzung:** - Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer

## 4-4 Handlungsempfehlung für zukünftiges Planen und Bauen im Bereich Verkehr

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Erarbeitung der speziellen Maßnahmen (Maßnahmenkatalog) wird für zukünftige Verkehrsplanungen und Bau von Verkehrsanlagen eine Art Handlungsempfehlungsanweisung mit übergeordneten Vorgaben definiert. Insgesamt konnte hiermit ein weitreichender und breiter Konsens für zukünftige Verkehrsplanungen und Umsetzungen gefunden werden.

### Grundsätzliches

Die Stadt Brandis sollte zur weiteren Entwicklung bzw. Umsetzung entsprechender Maßnahmen mit den jeweiligen Baulastträger gemeinsame Abstimmungen über die weiteren Planungen durchführen. Vertretend sei hier der geplante Neubau der S45 auf dem innerörtlichen Abschnitt Grimmaische Straße genannt.

Bezüglich der Weiterentwicklung und Umsetzung der Handlungsempfehlung sind die aktuellen Richtlinie und Regeln (siehe Kapitel 2.1) anzuwenden.

### Vorgaben für die Themenbereiche Rad- und Fußgängerverkehr

- Verbesserung und weiterer Ausbau des Radnetzes
  - Radfahren ohne Umwege – bedarfsgerechte Wegeführung
    - Prüfung Öffnung von Einbahnstraßen
  - Sicherer Radfahren – Schulwegsicherung, Beleuchtung
  - Einheitliches Bild der Radverkehrsanlagen
    - z.B. farbliche Kennzeichnung
  - Straßenmarkierungen und Anlegen von straßenbegleitenden Radfahrstreifen oder Schutzstreifen

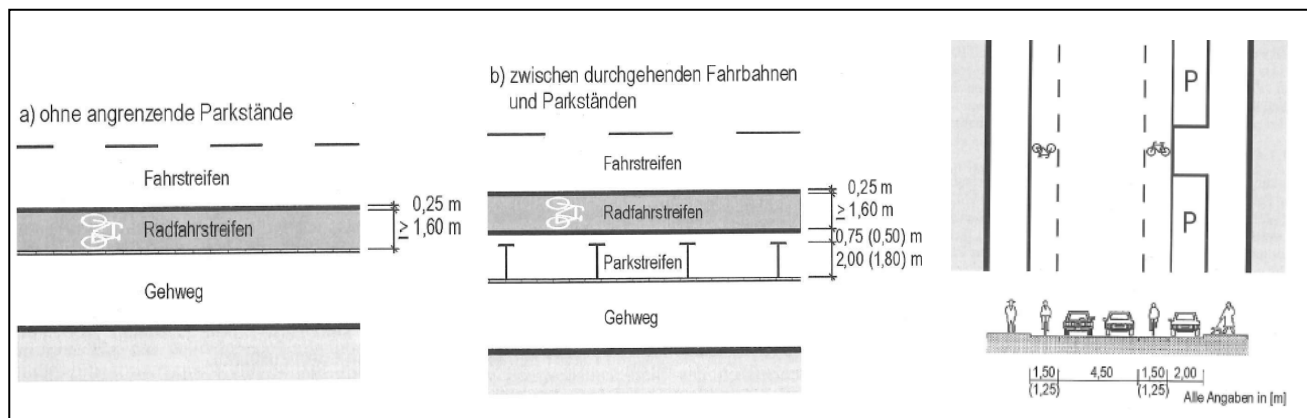


Abb.33: Beispiele für Abmessungen von Schutzstreifen und Radfahrstreifen (RASt 06)

- Anbindung touristischer Zielpunkte
- Anbindung öffentliche Einrichtungen, innerstädtische Geschäfte, Gewerbegebiet und Wohn- und Erholungsgebiete
- Anbindung und weitere Integration der überregionalen Radrouten (siehe Abb. 9/Karte 2)
- verbesserte Kreuzungs- und Querungsmöglichkeiten
  - durch Absenkung von Borden im Kreuzungsbereichen und Überfahrten (Flachbordkanten)

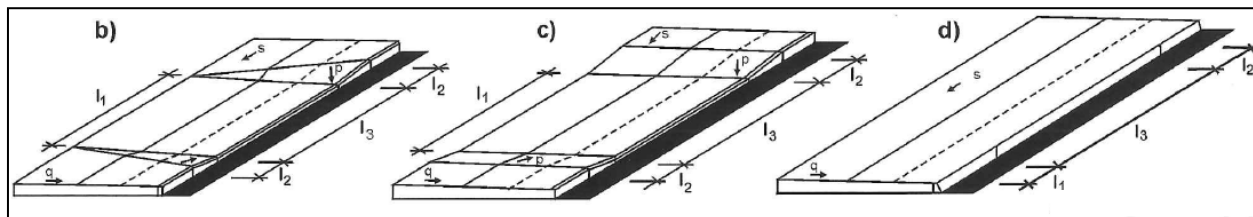


Abb.34: Formen von Bordabsenkungen an Rad- und Gehwegüberfahrten (RASt 06)

- Fußgängerüberwege anlegen
- vorgezogene Seitenräume und Mittelinseln an Hauptverkehrs- und Sammelstraßen
- mögliche Trennung von Fuß- und Radverkehr
- mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder schaffen
  - bei Neubau von Haltestellen
  - an wichtigen zentralen innerörtlichen Zielen
  - einheitliche Ausführung der Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadt- und den Ortschaften
- altersgerechte und sichere Gestaltung von Rad- und Fußwegen
  - z.B. bei Neubau von Fuß- und Radwegen Ausführung in Asphalt- oder Pflasterbauweise
  - verbesserte Kreuzungs- und Querungsmöglichkeiten (siehe auch Abb. XX)
  - Barrierefreiheit gewährleisten
    - Mindestmaße für Gehwege einhalten

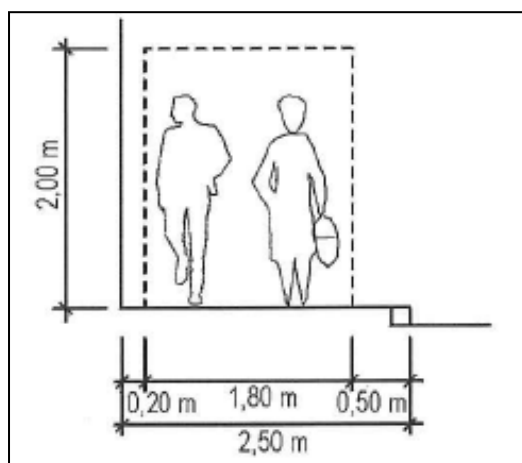


Abb.34: Regelbreite eines Gehweges (RASt 06)



- Bewegungseinschränkungen durch z.B. Lichtmasten und Stromverteiler vermeiden
- Aufenthaltsqualität für Fußgänger aber auch Radfahrer verbessern
  - Verweilplätze mit Bänken anlegen und beleuchten
  - Fahrradabstellanlagen an Verweilplätzen

### Vorgaben für die Themenbereiche PKW- und LKW-Verkehr und ruhender Verkehr

- Ruhigerer KFZ-Verkehr bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt
  - Den Durchgangsverkehr minimieren und gegebenenfalls auf neue Ausweichstrecken verlagern
    - Verkehrsleitende Beschilderung für überregionalen Verkehr an der Stadt vorbei
    - Den notwendigen Durchgangsverkehr auf Hauptstraßen bündeln
  - Schaffung erhöhter Aufenthaltsqualität vor allem im Bereich von Anliegerstraßen und Aufwertung des Straßenbildes
    - Fahrflächenreduzierung durch optische und bauliche Engstellen
    - Materialwechsel in Fahrbahnen, Aufhebung Funktionstrennung (Mischverkehrsfläche)
    - weitere verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten
    - Begrünung des Straßenraumes zur optischen Aufwertung und Verminderung von Emissionsbelastungen
  - Stadtverträgliche Integration der Hauptverkehrsstraßen
  - Weitere Geschwindigkeitsreduzierung im Stadt- bzw. in den Ortsbereichen auf Hauptstraßen
  - Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten durch Offenhalten des Straßennetzes bei Vermeidung des Durchgangsverkehrs
  - Verkehrsberuhigende Verengung des linearen Straßenquerschnitts zugunsten von Radfahrstreifen (siehe auch Abb. XX)
- Verbesserung der Situation des Ruhenden Verkehrs
  - Weiterentwicklung des Parkplatzangebotes, auch im Hinblick auf zunehmenden Tourismus
  - Verringerung des Parkplatzsuchverkehrs
    - Verkehrsleitung zu den Parkplätzen

## 4-5 Weiterführende Ideen und Konzeptionen

Ideen und Überlegungen die schon länger bestehen und/oder im Arbeitskreis entstanden sollten langfristig untersucht und geprüft werden.

- Die **Brandiser Nordspange** ist schon lange im Gespräch und würde die Stadt insbesondere im Bereich der S45 – Grimmaische Straße-Braustraße-Leipziger Straße entlasten und den äußeren Ring um Brandis schließen. Die Nordspange würde eine Verbindung zwischen der Umgehungsstraße S43 und dem Zeititzer Weg bzw. der nördlichen Erschließungsstraße des Gewerbegebietes Waldpolenz herstellen.
- Eine weitere Idee wäre ein **Einbahnstraßenring in Brandis**. Die teilweise engen Straßenraumverhältnisse auch auf den Hauptverkehrsstraßen in Brandis lassen nur schlecht eine sichere und attraktive Straßenraumgestaltung für alle Verkehrsteilnehmer zu. Einbahnstraßen würden den Straßenraum für den KFZ-Verkehr verringern und so Spielraum für Fußwege und Radwege öffnen. Als erstes sollte hierbei die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger für solch eine Idee erfragt werden.

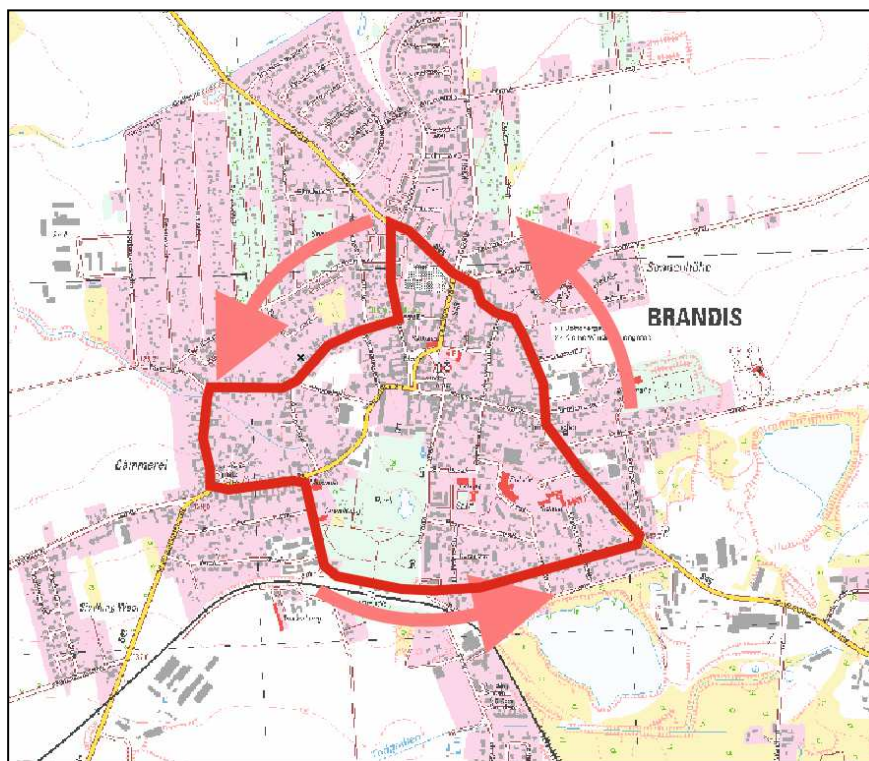


Abb.35: Idee – Einbahnstraßenring Stadt Brandis



- Darüber hinaus sollte ein allumfängliches **Radwegekonzept Stadt Brandis** für das Gebiet der Stadt Brandis erarbeitet werden. Hierbei sollten Themen wie die Einbahnstraßenführung und deren Öffnung für Radfahrer, neue Radwege, Verbesserung der Anbindung an die überörtlichen Hauptradrouten, neue örtliche Radrouten zur Attraktivitätssteigerung von Brandis, Beschilderungskonzeption und die Verbesserung der Radwegesituation in Brandis sein. Einzelne spezielle Konzeptentwürfe, wie das „Touristisches Verkehrskonzept - Radwanderwege rings um Brandis“ zeigen Ideen von neuen Radrouten auf, die in das Radwegekonzept mit einfließen sollten.



## 5 Fazit

Die Verkehrsplanung ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung der Stadt Brandis und umfasst die verschiedenen Verkehrsteilnehmer des MIV-Verkehrs (PKW- und LKW-Verkehr), ruhender Verkehr, ÖPNV-Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr. Das Ziel dieser Verkehrskonzeption ist es Konflikte und Mängel im Stadtgebiet der Stadt Brandis und in den Ortsgebieten Beucha (mit Kleinsteinberg und Wolfshain), Waldsteinberg und Polenz darzustellen und Maßnahmen zur Verbesserung aufzuzeigen.

Die Umsetzung der Handlungskonzeption (Maßnahmen) soll zeitlich gestaffelt und in Abhängigkeit der Priorität realisiert werden.

Des Weiteren wird für zukünftige Verkehrsplanungen und Bau von Verkehrsanlagen eine sogenannte Handlungsanweisung mit übergeordneten Zielen definiert, die es zukünftig zu beachten gilt.

Eine Fortschreibung und Aktualisierung des Verkehrskonzepts der Stadt Brandis kann durch veränderte Rahmenbedingungen bzw. zukünftig verändertes Verhalten der Verkehrsteilnehmer notwendig werden.