Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für Großpösna

Die im Landkreis Leipzig gelegene Gemeinde Großpösna mit ihren knapp 5.500 Einwohnern grenzt südöstlich an das Oberzentrum Leipzig. Mit den Auswirkungen der sozioökonomischen Entwicklung Leipzigs, dem zweispurigen Bahnausbau sowie der wachsenden touristischen Nutzung am Störmthaler See ergeben sich neue Möglichkeiten, aber auch Anforderungen an die Infrastruktur der Gemeinde. Da in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl diverser Maßnahmen ergriffen und umgesetzt wurden, sollen diese nun zusammenhängend dokumentiert, grafisch dargestellt und kartiert werden. Weiterhin soll unter der Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen, dem demografischen Wandel, einem steigenden Umweltbewusstsein und vielen strukturellen Veränderungen, für die Gemeinde ein Mobilitätskonzept erstellt werden, welches diese Aspekte in einem ganzheitlichen Ansatz verbindet. Dabei soll der Fokus auf der Verknüpfung des ÖPNV mit dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fahrrad- und Fußverkehr liegen. Im Ergebnis dessen sollen Handlungsstrategien aufgezeigt und konkret umsetzbare Maßnahmen benannt werden.

Zusätzlich sollen den „alternativen“ und umweltbewussten Verkehrsangeboten angemessene Entwicklungsspielräume gegeben werden. Nachhaltig ist die Mobilität in diesem Sinne, wenn sie die Gemeindeentwicklung unterstützt und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum fördert.
Als Ergebnis des Konzepts sollen weitere multimodale Mobilitätsketten ermittelt werden, in denen die dominierende Stellung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten alternativer Mobilitätsformen verlagert wird. Dabei soll die Zugänglichkeit zum öffentlichen Personennahverkehr verbessert sowie der Rad- und Fußverkehr attraktiver gestaltet werden. Die Anforderungen und die Bedürfnisse der BewohnerInnen an die Mobilität sollen hierbei im Mittelpunkt der ganzheitlichen Planung stehen.
Mit dem Konzept soll erstens eine Dokumentation und Gesamtdarstellung durchgeführter Maßnahmen der Gemeinde im Bereich der Mobilität erfolgen und zweitens sollen kurz- und mittelfristige Handlungsmaßnahmen und -empfehlungen erarbeitet werden, die bis zum Jahr 2040 innerhalb der vorhanden Verkehrsstrukturen umgesetzt werden können. Dabei sollen auch Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden, die in Kooperation mit anderen AkteurInnen (Nachbargemeinden, Landkreis, Freistaat, ZVNL, DB, privaten Dienstleistern) umsetzbar sind. Dazu zählen beispielsweise das Prüfen sowie Anlegen alternativer Verkehrswege und -führungen; die Parkraumgestaltung im öffentlichen Raum und das Erzeugen von Anreizen für alternative Mobilitätsformen zum Pkw.

Die folgenden fünf Leitziele sollen hierbei den Rahmen des Konzeptes und die Grundlage für umzusetzende Maßnahmen bilden:

ENTWURF

Gemeinde Großpösna – Auto-arme / fahrradfreundliche Gemeinde

Gemeinde Großpösna – Ort der kurzen (Fuß-)Wege

Gemeinde Großpösna – sichere Mobilität für Jung und Alt

Den Störmthaler See mit dem Rad erleben (bereits Realität)

Aus diesen Motiven ergeben sich Fragen und Überlegungen, die in dem zu erstellenden Konzept Berücksichtigung finden sollen.

Die Ausgangslage und Grundüberlegungen für das Konzept entstammen teilweise dem integrierten Gemeindeentwicklungskonzept – Großpösna 2025 (siehe Anlage Nr. 1) aus dem Jahr 2013. Hieraus ergab sich für das kommunale Monitoring die Empfehlung, die Einwohnerzahl und deren Altersstruktur zu beobachten. Die darin prognostizierte, schrumpfende und alternde Bevölkerung wurde bereits in der 6. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaates Sachsens aus dem Jahr 2016 revidiert (siehe Anlage Nr. 2) und ein leichter Bevölkerungsanstieg bis 2030 vorhergesagt.
Durch die weitere touristische Erschließung des Störmthaler Sees sowie die Planung und Bebauung zusätzlicher Wohngebiete in den Ortsteilen Großpösna, Störmthal und Dreiskau-Muckern, sind die Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsketten neu zu bewerten und Handlungsempfehlungen aufzustellen.
Da die Gemeinde nahezu alle Mobilitätsformen abdeckt, werden diese nun im Einzelnen charakterisiert. Die sich hieraus ergebenden Fragen und Überlegungen sollen dann Berücksichtigung bei der Erstellung des Konzepts finden.

Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr ist die dominierende Mobilitätsform in der Gemeinde. Wie bereits in der Aufgabenstellung geschildert, soll das Konzept darauf ausgelegt sein, gleichwertige und praktische Alternativen für das Kfz zu finden und etablieren.
Es sollen Vorschläge erarbeitet werden, was seitens der Gemeinde unternommen werden kann, um den Transitverkehr zu reduzieren. Dies betrifft insbesondere den Verkehr auf der Grimmaischen Straße, der S 38. Im Jahr 2019 stellte das Sächsische Landesamt für Straßenbau und Verkehr über drei Beobachtungszeiträume eine tägliche Frequentierung von etwa 9.700 Pkw und 430 Lkw auf dieser Straße fest (Daten siehe Anhang).

Weiterhin sind planerische Überlegungen anzustellen, wie dieser Verkehrsraum zwischen den Verkehrsteilnehmern Mobilitätsformen anders gestaltet sowie „gerechter“ aufgeteilt werden kann.

ENTWURF

Dabei stehen insbesondere die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer sowie eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im Vordergrund.

Die Gemeinde Großpösna verfügt über die zwei Bahnhaltepunkte „Großpösna“ und „Oberholz“, deren Nutzung nach dem erfolgten zweispurigen Streckenausbau vermutlich steigen wird. Aus diesem Grund besteht die Überlegung, zusätzlich zum bestehenden Park/Bike+ Ride System am Haltpunkt „Oberholz“, an dem Haltepunkt „Großpösna“ ein Park + Ride System anzulegen. Dabei soll insbesondere überprüft werden, ob es für die Reduzierung des motorisierten Individualverkehres (MIV) hilfreich sein kann, dort ein P+R System zu etablieren. Jedoch liegt das Hauptaugenmerk in der Effizienz und der hierfür praktischsten -heißt nutzerfreundlichsten- Verortung einer solchen Anlage.

Um einen sicheren und barrierefreien Fußverkehr für die BewohnerInnen aller Altersschichten zu gewähren, soll untersucht werden, wie und ob der ruhende Verkehr noch besser geordnet werden kann, dass hierdurch keinerlei Hindernisse entstehen. Denkbar wären hier beispielsweise extra ausgewiesene Parkflächen neben der Straße, so wie im Anhang dargestellt. Dies gilt aber auch für die andere VerkehrsteilnehmerInnen, die sich möglichst hindernisfrei innerhalb der Ortschaften bewegen sollen. Daher soll in diesen Zusammenhang auch darauf geachtet werden, ob und wo noch Optimierungsbedarf z.B. in der Straßenführung besteht.

Durch die weitere touristische Erschließung des Störmthaler Sees, ist mit einem steigenden Verkehrsaufkommen zu rechnen. Mit dem Konzept sollen Ideen entwickelt werden, wie man den steigenden Tourismusverkehr bereits im Vorhinein so „Auto-arm“ wie möglich gestalten kann. Hierzu ist es jedoch notwendig Alternativen ohne Komfortverlust zu bieten, durch beispielsweise kleinere, aber dafür gut eingebundene Parkplätze.
Konkret ist hierbei eine Prüfung und Weiterentwicklung der vorhandenen sowie geplanten Parkplätze am Störmthaler See vorzunehmen und diese ggf. in einem Parkleitsystem intelligent zusammenzuschalten.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der wichtigste Aspekt bei der Erstellung des Mobilitätskonzepts, neben der Steigerung der Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs, ist die gute Zugänglichkeit aller Menschen zum ÖPNV. Hierbei sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie ein attraktives Gesamtangebot aus Bahn und Bus für die BewohnerInnen und BesucherInnen gestaltet werden kann. Dies bedeutet gut vernetzte und zu erreichende Haltestellen mit einer möglichst hohen Taktung.

ENTWURF

Weiterhin sind Empfehlungen für Optimierungen von Verkehrslinien bzw. Neueinrichtungen von Haltestellen zu treffen.

Rad- und Fußverkehr

Für Fußgänger und Radfahrer soll ein attraktives, durchgängiges und sicheres Netz mit direkten Wegen realisiert werden. Die Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr sollen das Angebot so verbessern, dass der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) vor allem im Kurzstreckenbereich und im Binnenverkehr der Gemeinde gelingen kann.

Konkret ist die Integration der neu entstehenden Ortsmitte sowie die Anbindung der geplanten Erweiterungsflächen „Unter den Weiden“ und der Florian-Geyer-Straße planerisch zu gestalten.

Weitere Maßnahmen

Das Mobilitätskonzept soll durch eine gute Kommunikation und eine möglichst breite Bürgerbeteiligung gekennzeichnet sein.

Des Weiteren soll durch die Kommunikation für die Maßnahmen und Ziele des Konzeptes geworben werden. Dies soll im Idealfall zu einer Veränderung im Mobilitätsverhalten führen und das Interesse an den Alternativen wecken; denn nur so können die Ziele der „nachhaltigen Mobilität“ erreicht werden.

ENTWURF