



Große Kreisstadt Annaberg-Buchholz

Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Teil III – Maßnahmen und Realisierungskonzept

Beschlussfassung



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Fortschreibung des Verkehrskonzepts
Stufe III – Maßnahmen und Realisierungskonzept

Auftraggeber: Stadtverwaltung Annaberg-Buchholz
Markt 1
09456 Annaberg-Buchholz

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

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Hannes Lemke

Status: Beschlussfassung

Bearbeitungsstand: 08.11.2022

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber



i. A. Dipl.-Ing. Hannes Lemke

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung und Herangehensweise	1
2.	Kernaussagen der verkehrlichen Ziele und Leitlinien	2
3.	Handlungsfelder	4
3.1	Vorbemerkungen	4
3.2	Synoptische Maßnahmen	5
3.3	Multimodalität und Innovation	5
3.4	Fußverkehr und Barrierefreiheit	7
3.5	Radverkehr	8
3.6	Öffentlicher Personenverkehr	9
3.7	Straßennetz und Ruhender Verkehr	10
4.	Grundlagen der Handlungskonzepte	11
4.1	Entwicklungs-Szenarien	11
4.2	Verkehrswichtige Netze	13
4.3	Abstimmung der zu verfolgenden Maßnahmen	14
4.3.1	Verlegung der B 101 (OU Annaberg-Buchholz und Schlettau)	14
4.3.2	Neue Gewerbeerschließungsstraße	15
4.3.3	Ausbau Alte Buchholzer Straße	18
4.4	Bewertung der Maßnahmen	19
5.	Integrierte Maßnahmenansätze	22
5.1	Vorbemerkungen	22
5.2	Handlungskonzept synoptische Maßnahmen	23
5.2.1	S01: Attraktivierung Annaberger Markt	23
5.2.2	S02: Umgestaltung Wolkensteiner Straße	24
5.2.3	S03: Gestaltung Große Kirchgasse	26
5.2.4	S04: Umgestaltung Karlsbader Straße in Buchholz	27
5.3	Handlungskonzept Multimodalität und Innovation	28
5.3.1	M01: Attraktivierung Bahnhof Süd	28
5.3.2	M02: Attraktivierung Haltepunkt Mitte	29
5.3.3	M03: Ansiedlung von Carsharing	29
5.3.4	M04: sukzessiver Ausbau umweltfreundlicherer Kfz-Mobilität	31
5.3.5	M05: Ausweitung des Informationsangebotes für innovative Mobilität	32
5.4	Handlungskonzept Fußverkehr	33
5.4.1	F01: Barrierefreiheit an LSA-geregelten Knotenpunkten	33
5.4.2	F02: Lückenschluss B 101, Total-Tankstelle	34
5.4.3	F03: Einrichtung bedarfsgerechter Querungen	35

5.4.4	F04: Begebarkeit und Barrierefreiheit im weiteren Netz.....	35
5.4.5	F05: Sicherung wichtiger Zuwegungen	36
5.4.6	F06: Sitzgelegenheiten an Fußwegen.....	37
5.4.7	F07: Verbesserung von LSA-Schaltungen	38
5.4.8	F08: Verkehrssicherheit im Schulwegenetz	38
5.4.9	F09: Attraktivierung weiterer Freizeitrouten zur Naherholung.....	40
5.5	Handlungskonzept Radverkehr	41
5.5.1	R01: Umsetzung eines durchgängigen Alltagsnetzes	41
5.5.2	R02: Verbesserungen an Knotenpunkten auf Hauptrouten	44
5.5.3	R03: Befahrung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung im Straßennebennetz	45
5.5.4	R04: Errichtung nutzungsgerechter Abstellanlagen	46
5.5.5	R05: Lademöglichkeiten für E-Bikes	48
5.5.6	R06: Mobile Abstellanlagen für Großveranstaltungen.....	49
5.5.7	R07: Imagekampagne Radverkehr.....	50
5.5.8	R08: Fahrradstadtplan	51
5.5.9	R09: Weiterentwicklung der Wegweisung	52
5.6	Handlungskonzept Öffentlicher Personenverkehr	53
5.6.1	Ö01: Barrierefreiheit an Haltestellen	53
5.6.2	Ö02: Einbindung in das Chemnitzer Modell	54
5.6.3	Ö03: Neuausrichtung des Liniennetzes und Fahrtenangebotes	55
5.6.4	Ö04: Bevorrechtigung von Linienbussen an LSA.....	57
5.6.5	Ö05: Stärkung des Jobticket-Angebots des VMS	57
5.6.6	Ö06: Modernisierung der Busflotte.....	58
5.7	Handlungskonzept Kfz-Verkehr	59
5.7.1	K01: zulässige Höchstgeschwindigkeiten.....	59
5.7.2	K02: Verringerung Durchgangsverkehr Barbara-Uthmann-Ring	60
5.7.3	K03: Kreisverkehr B 101/ S 266	61
5.7.4	K04: Nutzung Zentralparkplatz	62
5.7.5	K05: Überarbeitung des Parkraumkonzeptes.....	62
5.8	Qualität öffentlicher Räume	65
5.8.1	Q01: Oberer Kirchplatz	65
5.8.2	Q02: Rathausplatz Buchholz	65
6.	Realisierungskonzept.....	67
6.1	Beachtung in anderen Konzepten und künftigen Planungen	67
6.1.1	Mobilitätsverträgliche Stadtentwicklungsplanung	67
6.1.2	Belange des nichtmotorisierten Verkehrs.....	67
6.2	Strategien zum Aufbau von Sharing-Angeboten	68

6.3	Mobilitätsmanagement.....	69
6.4	Betrieb und Instandhaltung.....	71
6.5	Kostenstrategie.....	71
6.6	Monitoring und Evaluierung.....	73
6.7	Geltungsdauer/ Laufzeit des Verkehrskonzeptes.....	74
7.	Zusammenfassung und Ausblick	75
7.1	Zusammenfassung	75
7.2	Ausblick.....	78

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Synoptische Maßnahmen, Multimodalität und Innovation
Abbildung 2	Maßnahmen im Fußverkehr
Abbildung 3a	Zielnetz Radrouten
Abbildung 3b	Maßnahmen im Radverkehr – Hauptrouten
Abbildung 3c	Maßnahmen im Radverkehr – Nebenrouten und weitere
Abbildung 4	Maßnahmen im ÖPNV
Abbildung 5	Maßnahmen Kfz-Verkehr, Qualität öffentlicher Räume

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Maßnahmenübersicht
Anlage 2	Abwägung der Stellungnahmen zur Beteiligung der Öffentlichkeit

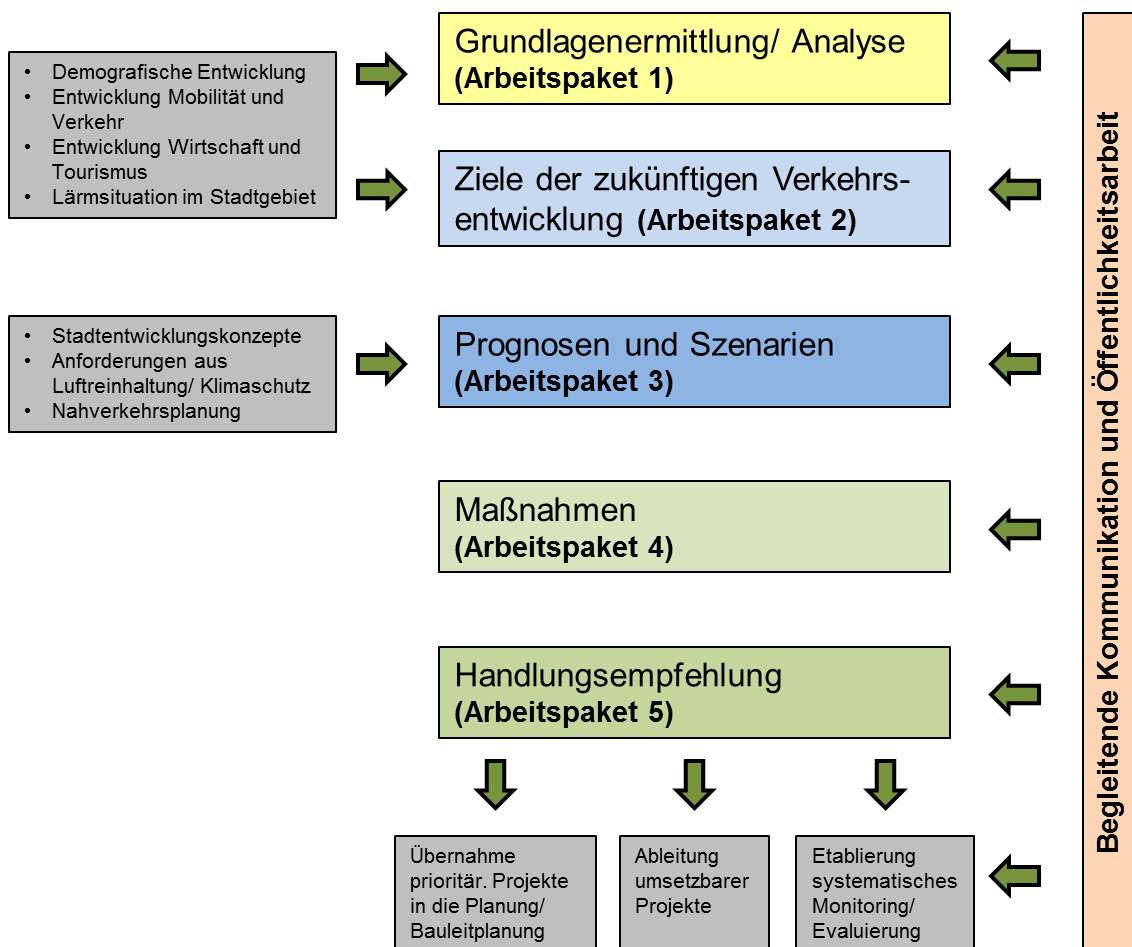
Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h, Montag bis Sonntag
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KP	Knotenpunkt
LAP	Lärmaktionsplan
LASuV	(Sächsisches) Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RAS _t	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (Regionalzüge)
SV	Schwerverkehr (Lkw > 3,5 t)
SVZ	Straßenverkehrszählung
VK	Verkehrskonzept
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH

1. Aufgabenstellung und Herangehensweise

Die Stadt Annaberg-Buchholz hat sich entschlossen, die Verkehrskonzeption der Altstadt Annaberg aus dem Jahr 2004 fortzuschreiben und damit das zentrale Dokument zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems anzupassen. Um den mittlerweile geänderten Rahmenbedingungen und Anforderungen gerecht zu werden, soll das neue Verkehrskonzept auf die gesamte Stadt ausgeweitet sowie ein Radverkehrskonzept integriert werden. Mit den bestehenden Konzepten zu Parkraum, Lärmaktionsplanung sowie dem Nahverkehr wird die Verkehrsplanung der Stadt auf ein aktualisiertes strategisches Fundament gestellt.

Im Juni 2021 wurden die umfangreichen Analysen zum Verkehrskonzept (VK) abgeschlossen und im Stadtrat öffentlich vorgestellt. Auch die daraus hervorgehenden verkehrlichen Leitlinien für künftige Entwicklungen fanden hierbei Zustimmung. Anschließend wurden Strategien sowie Maßnahmenvorschläge entwickelt und in Handlungskonzepte überführt. Nach einer weiteren Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt die Fertigstellung des Verkehrskonzeptes zum Beschluss im Stadtrat.



Grafik 1: Fortschreibungsprozess des Verkehrskonzeptes der Stadt Annaberg-Buchholz

Das vorliegende Dokument enthält die Verkehrsstrategie, welche generelle Handlungsweisen und Leitsätze der Verkehrsplanung in Annaberg-Buchholz beschreibt. Unter der Maßgabe sich nicht wesentlich verändernder Zielstellungen können diese Ansätze auch über den Prognosehorizont 2035 des aktuellen Konzeptes hinaus Bestand haben. Die Verkehrsstrategie für Annaberg-Buchholz enthält daher vor allem:

- Strategische Entwicklungsprinzipien bis 2035 und darüber hinaus
- Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes von Fuß-, Rad- sowie öffentlichem Personenverkehr
- Anforderungen an Fortschreibungen und Vertiefung von das Verkehrskonzept ergänzenden Konzepten
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Wichtige Prinzipien des Verwaltungshandelns
- Maßnahmen für Monitoring und Evaluation des Verkehrskonzeptes

In den Handlungskonzepten werden konzeptionelle und umsetzungsorientierte Maßnahmen beschrieben. Zur besseren Übersichtlichkeit sind sie nach Handlungsfeldern unterteilt. Wechselwirkungen der Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern werden jeweils beschrieben, sodass der integrierte Ansatz des Verkehrskonzeptes deutlich wird.

2. Kernaussagen der verkehrlichen Ziele und Leitlinien

Für die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes von Annaberg-Buchholz wurden verkehrliche Leitlinien erarbeitet und als Grundlage der Maßnahmenentwicklung festgelegt. Die Leitlinien greifen dabei die bereits bestehenden und etablierten Zielstellungen des INSEK auf und haben diese entsprechend der aktuellen Randbedingungen aktualisiert und erweitert. Den lokalen Besonderheiten wurde ebenfalls Rechnung getragen. Die Verkehrsentwicklungsplanung soll sich stets als ein Teil der Stadtentwicklung verstehen, für die das INSEK die strategische Grundlage ist.

Verkehrliche Leitlinien dienen dazu, grundsätzliche Handlungsrichtungen unter den konkreten Bedingungen der Stadt Annaberg-Buchholz auf handhabbare Ziele und Prämissen herunterzubrechen. Durch diesen Schritt wird es möglich, die noch zu entwickelnden Konzepte und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Konformität mit den Zielen der Stadtentwicklung zu prüfen und die zu erwartenden Diskussionen in Öffentlichkeit und Kommunalpolitik immer wieder an den Zielen auszurichten.

Die folgenden Ziele bilden die Grundlage der verkehrlichen Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrskonzeptes der Stadt Annaberg-Buchholz:

- **Hauptziel 1:** Optimierung verkehrlicher Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung bezüglich Wohnqualität, Wirtschaft, Tourismus und Kultur
 - Ziel 1.1: Sicherstellung der überörtlichen Erreichbarkeit im allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr entsprechend der mittelzentralen Funktion der Stadt Annaberg-Buchholz
 - Ziel 1.2: Gewährleistung der Erreichbarkeit von Innenstadt und Stadtteilen im allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr (Umweltverbund und Straßennetz)

- **Hauptziel 2:** Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen sowie der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr
 - Ziel 2.1: Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperlichen Unversehrtheit
 - Ziel 2.2: Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr

- **Hauptziel 3:** Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems
 - Ziel 3.1: Weitere Stärkung des Öffentlichen Personenverkehrs
 - Ziel 3.2: Förderung des Fußverkehrs
 - Ziel 3.3: Besondere Förderung des Radverkehrs
 - Ziel 3.4: Hohe Qualität der öffentlichen Räume
 - Ziel 3.5: Hohe Umweltverträglichkeit des Verkehrs zur Zielerreichung im Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung
 - Ziel 3.6: Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien

- **Hauptziel 4:** Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und dauerhaft wirtschaftlicher Einsatz von Ressourcen
 - Ziel 4.1: Konsolidierung und effektiver Betrieb des Straßennetzes
 - Ziel 4.2: Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit
 - Ziel 4.3: Bereitstellung eines angemessenen Parkraumangebotes unter Beachtung räumlich-verkehrlicher-umweltseitiger Zusammenhänge und Wirkungen

- **Hauptziel 5:** Förderung von innovativer Mobilität und Inter- und Multimodalität
 - Ziel 5.1: Förderung von Innovation und moderner Mobilität
 - Ziel 5.2: Vernetzung der Verkehrsmittel

3. Handlungsfelder

3.1 Vorbemerkungen

Die Handlungsfelder des Verkehrskonzeptes ergeben sich aus den in der Analyse festgestellten Defiziten und dem Leitbild der Verkehrsentwicklung. Sie sind allgemein in nachstehender Grafik zusammengefasst und werden im Folgenden differenzierter erläutert.



Grafik 2: Handlungsfelder der Verkehrskonzeption

3.2 Synoptische Maßnahmen

Synoptische Maßnahmen zielen auf übergreifende Wirkmechanismen für mehrere Verkehrsträger und deren Neben- bzw. Miteinander ab. Bei der Verflechtung mehrerer Maßnahmenbestandteile wird besonders auf eine hohe Verträglichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden geachtet – u.a. zur Vorbeugung vor neuen Konfliktpotentialen.

In den synoptischen Maßnahmen finden bspw. die weitere Attraktivitätssteigerung des historischen Annaberger Markts und dessen Umfeld sowie Verknüpfung aller Verkehrsträger an Bahnhöfen besondere Beachtung. Folgende Aspekte sind bei der Maßnahmenentwicklung essenziell:

- eine **stadtverträgliche Gestaltung** des fließenden sowie ruhenden Kfz-Verkehrs
- ansprechender sowie hochwertiger **Anschluss des Umweltverbundes** (Fuß, Rad, ÖPNV)
- **verträgliches Mit- und Nebeneinander** aller Verkehrsträger
- Förderung eines **attraktiven Stadtbildes**
- Schaffung der verkehrlichen Voraussetzungen zur **Stärkung** des ansässigen Einzelhandels sowie des Gastronomie- und Kulturangebotes



Foto: Annaberger Markt, Markttag

3.3 Multimodalität und Innovation

Multimodalität beschreibt die Nutzung verschiedener Verkehrs-, bzw. Transportmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraumes (bspw. eines Tages) für verschiedene Wege. Dies kann entsprechend mehrere Steigerungsformen beinhalten – von der Nutzung zwei verschiedener Verkehrsmittel (bspw. Kfz und Fuß) an einem Tag bis zu vier oder mehr Verkehrsmitteln. Eine Unterform der Multimodalität ist die Intermodalität – sie beschreibt die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel für einen einzigen Weg.

Der Begriff Innovation steht hier stellvertretend für Mobilitätsoptionen, die bislang nicht in Annaberg-Buchholz etabliert sind. Die Einführung neuer Mobilitätsoptionen verfolgt keinen Selbstzweck: Ziel ist es, das bestehende Mobilitätsangebot zu verbessern und den (anteiligen oder vollständigen) Umstieg von der überwiegenden Nutzung des privaten Kfz hin zu einem verträglicheren Mobilitätsverhalten zu begünstigen. Wenn auch in geringerem Maße als im urbanen Raum, bestehen dennoch auch in ländlicheren Gebieten hierzu Möglichkeiten und Bedarfe, die es durch ein entsprechendes Angebot zu befriedigen gilt. Zum Teil können Bedarfe sogar erst anhand eines andauernden Angebotes eruiert werden, weshalb bei der Einführung neuer Mobilitätsoptionen stets mit Voraussicht und entsprechend langen Zeiträumen zu planen ist.

Folgende grundlegende Ansätze sind im Handlungsfeld von Inter- und Multimodalität sowie Innovation enthalten:

- Einführung der neuen Mobilitätsform des Carsharings als Ergänzungsmöglichkeit zu einer überwiegenden Nutzung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV)
- Verbesserung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Intermodalität)
- Integrierte Förderung der Elektromobilität bei Kfz und Fahrrädern
- Beteiligung an Forschungsprojekten und Zusammenarbeit mit Forschungs- und Bildungseinrichtungen zum Thema Mobilität



Foto: Bahnhofsvorplatz Unterer Bahnhof vor dem Umbau



Foto: Bahnhofsvorplatz Unterer Bahnhof mit fortgeschrittenem Umbau

Die Förderung von Inter- und Multimodalität sowie innovativen Mobilitätsangeboten hängt stark von einem aktiven Mobilitätsmanagement ab. Durch eine entsprechende Verzahnung ist der Umweltverbund gezielt auszubauen und dessen Nutzung weiter zu fördern.

3.4 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit zeichnen sich besonders durch eine Fülle kleinteiliger Maßnahmen aus, die im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht als Einzelmaßnahmen erfasst werden können.

Die Förderung des Fußverkehrs und der Ausbau der Barrierefreiheit sollen sich vor allem an den folgenden Grundsätzen orientieren:

- **Fußwegachsen** definieren und konsequent entwickeln/ stärken
- Attraktive Wegeverbindungen durch den Ausbau anforderungsgerechter **Querungshilfen und kurzer Durchwegungen**
- Besondere Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs und der **Barrierefreiheit** im Vorfeld von Haltestellen des ÖPNV und Bahnhöfen
- **Schließung von Lücken** im Gehwegnetz und Sanierungen entsprechend der laufenden Anforderungen
- Sicherung und Stärkung der **nahräumlichen Versorgungsmöglichkeiten** (Nahmobilität) im Rahmen der Stadtplanung
- Schaffung eines **Verkehrsumfeldes**, das insbesondere auch die schwächsten Personengruppen schützt und unterstützt (Kinder, Ältere, Mobilitätseingeschränkte)



Foto: Fußgängerzone Buchholzer Straße

3.5 Radverkehr

Die eher kompakte Kernstadt Annaberg und die im weiteren Umfeld vorhandenen Grünstrukturen bilden trotz der eher gestreckten Form von Annaberg-Buchholz gute Voraussetzungen zur Förderung des Radverkehrs als nachhaltige und umweltfreundliche Alternative im städtischen Individualverkehr. Nutzungshemmnisse aufgrund der häufig ungünstigen Topografie der Stadt verlieren mit der immer stärkeren Marktdurchdringung durch elektrisch unterstützte Fahrräder zunehmend an Bedeutung.

Bei der Radverkehrsförderung sind vor allem folgende strategische Grundsätze zu beachten:

- Entwicklung eines konsistenten und lückenlosen **Radhauptnetzes** unter Beachtung der verschiedenen Ansprüche – einerseits von Nutzern, die eher hohe Fahrgeschwindigkeiten anstreben (v.a. Alltagsradler) und andererseits Nutzern, die eher ansprechende Strecken bevorzugen (v.a. Freizeiträder). Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung.
- Errichtung von sicheren und ausreichend wettergeschützten **Radabstellanlagen** an zentralen Orten (Bahnhöfe, öffentliche Einrichtungen, touristische Ziele) und Haltestellen des ÖPNV sowie flächendeckend im Stadtgebiet
- Schaffung eines positiven **Images für den Radverkehr** („Fahrradklima“)
- Stärkung des **Fahrradtourismus** durch eine hohe Qualität von Radverkehrsanlagen und Anschluss der Kernstadt Annaberg an die touristischen Routen
- **Wegweisende Beschilderung** lokaler und regionaler Radverkehrsverbindungen

Als individuell verfügbares und preiswertes Verkehrsmittel können im Radverkehr grundsätzlich viele Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden. Dazu fordern die Nutzer ein konsistentes und sicher befahrbares Radverkehrsnetz ein.



Foto: Radweg alte Güterbahntrasse

3.6 Öffentlicher Personenverkehr

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 erhielt Annaberg-Buchholz vier PlusBus-Linien (Bedienung jede Stunde) – nach Chemnitz, Schwarzenberg, Oberwiesenthal und Marienberg. Die Stadt war dadurch entsprechend ihrer Funktion als Mittelzentrum wichtiger Angelpunkt eines effektiven Hauptnetzes mit Potential zur Erweiterung als Taktknoten. Zur Fahrplanumstellung in 2020 wurden jedoch drei Linien aus dem PlusBus-Angebot genommen (Verringerung des Fahrtenangebots) und Linien teils verkürzt. Eine stündliche/ zweistündliche Bedienung bieten aktuell lediglich die PlusBus-Linie 210 nach Chemnitz und die TaktBus-Linie 490 nach Marienberg.

Insgesamt bestehen weiterhin sowohl zeitlich als auch räumlich Erschließungspotentiale, um künftig noch mehr Menschen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Die Handlungsschwerpunkte bei der Stärkung des ÖPNV sind insbesondere in den folgenden Bereichen zu sehen:

- Sicherstellung der **Daseinsfürsorge** durch weitere Optimierungen des Angebotes, vor allem Schaffung eines nachfragegerechteren Angebotes am Wochenende und an Tagesrandzeiten
- weitgehende Herstellung der **Barrierefreiheit**, um den Zugang zum ÖPNV für möglichst viele Personengruppen zu ermöglichen und der gesetzlichen Verpflichtung nachzukommen. Aufgrund des erheblichen Investitionsbedarfs kommt der Akquise von Fördermitteln (EU, Bund, Freistaat) eine hohe Bedeutung zu.
- Sicherung der **vom ÖPNV genutzten Infrastruktur** durch Investitionen in den Bestandserhalt
- Prüfung möglicher Optionen zur Verbesserung der **räumlich-zeitlichen Erschließung**
- Ausbau wichtiger **Übergangsstellen** innerhalb des ÖPNV sowie zum Fahrrad (Bike&Ride), Pkw (Park&Ride) und ggf. Car-Sharing
- **Bevorrechtigung von Linienbussen** an LSA-geregelten Knotenpunkten zur Erhöhung der Fahrplansicherheit



Foto: Zentraler Omnibusbahnhof in Annaberg

3.7 Straßennetz und Ruhender Verkehr

Aufgrund der zu erwartenden demografischen Entwicklungen in Stadt und Umland ist künftig eher mit rückläufigen Verkehrsmengen zu rechnen. Gegenläufige Trends, v.a. der sachsenweit gestiegene Motorisierungsgrad, können den Rückgang des Kfz-Verkehrs abschwächen. Von steigenden Verkehrsmengen ist jedoch nicht auszugehen. Ein Fokus zukünftiger Verkehrsplanung liegt daher auf dem Erhalt des bestehenden Netzes und der effizienten Auslastung bestehender Strecken durch verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen. Hierbei ist insbesondere das Hauptstraßennetz, bestehend aus den Bundes- und Staatsstraßen, als Rückgrat des Straßennetzes anzusehen. Durch die Verkehrsbündelung auf diesen Achsen sollen sensible Bereiche – und vor allem der Bereich um den Annaberger Markt – von Verkehren entlastet werden. Die folgenden Ansätze sind im Weiteren durch Maßnahmen zu untersetzen:

- Konzentration des Kfz-Verkehrs im **Hauptverkehrsstraßennetz** (v.a. Bundesstraßen B 95 und B 101), Gewährleistung der hinreichenden Leistungsfähigkeit (Strecken/ Knotenpunkte)
- **Vermeidung von Schleich- bzw. Durchgangsverkehren** im Nebennetz, v.a. in Wohngebieten abseits des Hauptstraßennetzes, bspw. durch die Ausweitung von Geschwindigkeitszonierungen oder Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Umweltverbundes
- Konzentration des **ruhenden Verkehrs** in verträglichen Bereichen und Abschnitten sowie Nutzung des vorhandenen Parkraumangebots unter Beachtung der Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen und zur Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsträgern

Bei der Umgestaltung von Straßen ist zukünftig stärker auf die Herstellung attraktiver Stadträume im Sinne des nichtmotorisierten Verkehrs zu achten. Dabei spielen auch entwurfstechnische Grundlagen der Verkehrsplanung eine Rolle, die z.B. in den Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete¹ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) festgehalten wurden.



Foto: Knotenpunkt B 101/ Straße der Einheit

¹ Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2011

4. Grundlagen der Handlungskonzepte

4.1 Entwicklungs-Szenarien

In der Analyse zum Verkehrskonzept werden die erwartete Abnahme der Bevölkerung sowie demografischen Verschiebungen bis 2035 beschrieben. Insbesondere der Anteil der 25- bis 65-Jährigen wird voraussichtlich deutlich abnehmen. Dem steht ein deutlich wachsender Anteil der über 65-Jährigen gegenüber. Diese Entwicklungen wirken sich potentiell senkend auf das Gesamtverkehrsaufkommen aus.

Da zum Modal Split (Aufteilung aller Wege auf die Verkehrsträger) keine Informationen in Annaberg-Buchholz vorhanden sind, können hierzu lediglich Grundannahmen und Tendenzen auf Basis der Daten zum Motorisierungsgrad aus der Landesverkehrsprognose 2030 des Freistaates Sachsen beschrieben werden.

Unter der Annahme, dass sich der bisherige Trend des Motorisierungsgrades ähnlich fortsetzt, ist bis 2035 mit folgenden Entwicklungen zu rechnen:

- weitere Zunahme des Motorisierungsgrades (in Pkw je 1.000 Einwohner)
- potentiell Verlagerung von Anteilen im Modal Split auf den Kfz-Verkehr (auch motorisierter Individualverkehr, kurz MIV), insbesondere vom ÖPNV und ggf. Fußverkehr
- dauerhaft sehr geringer Radverkehrs-Anteil

Aus den genannten Verschiebungen in Demografie und Mobilitätsverhalten wird in einem **Szenario ohne zielgerichtete Beeinflussung** („Laissez-faire“) insgesamt von einem bestandsähnlichen Verkehrsaufkommen und damit gleichbleibenden Anforderungen an das Straßenverkehrsnetz ausgegangen.

Eine anhaltend starke Konzentration auf den MIV bedeutet im Falle potentiell sinkender finanzieller Möglichkeiten der Stadt eine dauerhafte Schlechterstellung von Fuß, Rad und ÖPNV. Das Ausweichen auf den Umweltverbund würde weiter erschwert. Im schlechtesten Fall sind Personen zur Befriedigung einzelner Mobilitätsbedürfnisse zur Nutzung eines Kraftfahrzeugs gezwungen. Menschen ohne Führerschein oder eigenes Kfz würden hierdurch zum Teil vom öffentlichen Leben ausgeschlossen. Daraus ergibt sich eine sinkende Mobilität.

Die anzunehmenden verkehrlichen Trends dieses Szenarios sind in der folgenden Tabelle überblickshaft zusammengefasst.

Entwicklungs-Szenario: „Laissez-faire“ 2035			
Merkmal		Veränderung	
		absolut	relativ
Verkehrsleistung	gesamt	↘	↗
	Motorisierung (in Kfz/ Einwohner)	-	↗
	Motorisierter Individualverkehr	→	↗
	Öffentlicher Personennahverkehr	↘	↘
	Radverkehr	→	→
	Fußverkehr	↘	↘
Mobilität*	Erreichbarkeit gesamt	→ / ↘	-

* Mobilität bzw. Erreichbarkeit bildet die Möglichkeiten zur Erfüllung alltäglicher Bedürfnisse ab (also Wege zur Arbeit, Einkaufen, Bildung etc.). Dies erfolgt unter der Maßgabe einer möglichst freien Verkehrsmittelwahl. Die Erreichbarkeit ist also hoch, wenn Ziele/ Aktivitäten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln gut erreicht werden. Sie sinkt bei schlechter erreichbaren Zielen/ Aktivitäten und geringerer Attraktivität eines oder mehrerer Verkehrsmittel.

Tabelle 1: Szenario „Laissez-faire“ 2035 ohne zielgerichtete Beeinflussung

Demgegenüber wird ein **Szenario mit Förderung des Umweltverbundes** formuliert. Durch Verbesserungen im Umweltverbund bei Erhalt des erforderlichen Straßennetzes in Verbindung mit einer mobilitätsgerechten Stadtentwicklungsplanung soll die Erreichbarkeit gesteigert werden. In der Folge kann die Wegehäufigkeit mit dem MIV sinken (absolut und relativ) – ohne negative Auswirkungen für Bürger oder Unternehmen, die zwingend auf das Kfz angewiesen sind. Unter der Maßgabe einer „Stadt der kurzen Wege“ kann die Mobilität der Bürger in Annaberg-Buchholz, gegenüber dem Szenario „Laissez-faire“, gesichert und im Einzelfall sogar gesteigert werden.

Entwicklungs-Szenario: „Förderung Umweltverbund“ 2035			
Merkmal		Veränderung	
		absolut	relativ
Verkehrsleistung	gesamt	↘	↘
	Motorisierung (in Kfz/ Einwohner)	-	→
	Motorisierter Individualverkehr	↘	↘
	Öffentlicher Personennahverkehr	↗	↗
	Radverkehr	↗	↗
	Fußverkehr	→	→
Mobilität	Erreichbarkeit gesamt	↗	-

Tabelle 2: Szenario 2035 mit Förderung des Umweltverbundes

4.2 Verkehrswichtige Netze

Als Grundlage der Handlungskonzepte sind in einem iterativen Prozess zwischen Stadtverwaltung und dem Gutachter des Verkehrskonzeptes verkehrswichtige Netze der einzelnen Verkehrsträger definiert worden. Die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes sollen zur Stärkung dieser Netze und damit zur Erreichung der Ziele des verkehrlichen Leitbildes beitragen.

Für den **Fußverkehr** besteht weitestgehend ein anforderungsgerechtes Gehwegenetz. Aufbauend auf den wichtigen Fußverkehrsbeziehungen werden im Verkehrskonzept ergänzende Verbindungen und wichtige Querungsstellen identifiziert, durch die das Fußverkehrsnetz weiterentwickelt werden kann.

Für den **Radverkehr** wurde das bisherige Zielnetz umfangreich überarbeitet. Neben bestehenden und neuen Freizeitrouten werden nun explizit Alltagsrouten ausgewiesen, welche die Ortsteile untereinander sowie Annaberg-Buchholz mit den umliegenden Ortschaften verbinden. Dieses Hauptnetz wird durch Relationen ergänzt, welche Freizeit- und Alltagsrouten untereinander sowie mit wichtigen Zielen verknüpfen. Soweit möglich, wurden Radrouten abseits von Hauptverkehrsstraßen geführt. Potentielle Konflikte zwischen dem Radverkehr und den weiteren Verkehrsträgern lassen sich jedoch nicht überall ausschließen – insbesondere bei beengten Verkehrsräumen. An dieser Stelle sei deshalb die von allen Verkehrsteilnehmern erforderliche „ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“ hervorgehoben².

Das Zielnetz des **ÖPNV** orientiert sich am gültigen Nahverkehrsplan (NVP)³. Es weist die wichtigen ÖPNV-Achsen aus. Auf diesen Straßen ist die Befahrbarkeit durch den ÖPNV zu gewährleisten und es ist ein möglichst reibungsfreier Verkehrsablauf für die Fahrzeuge des ÖPNV sicherzustellen. In Teilbereichen kann es dabei zu Zielkonflikten mit dem Vorrangnetz des Kfz-Verkehrs kommen. Hier ist dem ÖPNV grundsätzlich ein möglichst störungsfreies Vorankommen zu ermöglichen, es müssen jedoch ggf. Abstriche in Kauf genommen werden.

Das Verkehrsnetz für den **Kfz-Verkehr** orientiert sich an der in der Analyse ermittelten Klassifizierung gemäß RIN⁴. Der Fokus liegt auf einer Konzentration großer Verkehrsströme auf leistungsfähigen Achsen. Den Kern des Vorrangnetzes bilden die Bundes- und Staatsstraßen. Komplettiert wird das Vorrangnetz durch die Kreisstraßen und leistungsfähige Gemeindestraßen.

² § 1, Abs. 1, Straßenverkehrsordnung (StVO)

³ Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau, 4. Fortschreibung, Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS), Beschlussfassung vom 18. Juni 2021

⁴ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008

4.3 Abstimmung der zu verfolgenden Maßnahmen

Mit dem Auftraggeber gemeinsam waren in einer Fachgruppe aus Mitgliedern des Stadtrates sowie einer Fachgruppe der zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange die grundsätzlich zu verfolgenden Maßnahmenvorschläge abzustimmen. Die politische Fachgruppe setzte sich aus einer Person je Stadtratsfraktion zusammen. In der TöB-Fachgruppe waren die Stadt Annaberg-Buchholz, die Erzgebirgsbahn (Infrastruktur GmbH), der Erzgebirgskreis (Sachgebietsleitung ÖPNV-Förderung), die IHK Chemnitz, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, die Senioren- und Behindertenbeauftragte des Landratsamts des Erzgebirgskreises, das Polizeirevier Annaberg und die Regionalverkehr Erzgebirge GmbH vertreten (Reihenfolge enthält keine Wertung).

Unter Beachtung der Ziele des Verkehrskonzeptes wurden in den Fachgruppen die Einzelmaßnahmen abgewogen und Präziserungsbedarfe besprochen. Die Handlungskonzepte des Verkehrskonzeptes setzen sich aus den daraus hervorgehenden und verfolgungswerten Maßnahmen zusammen.

Aus den Fachgruppen gingen auch Maßnahmen hervor, welche im Verkehrskonzept der Stadt Annaberg-Buchholz nicht aufzuführen sind. Diese werden, jeweils mit entsprechender Begründung, im Folgenden beschrieben.

4.3.1 Verlegung der B 101 (OU Annaberg-Buchholz und Schlettau)

Im weiteren Bedarf mit Planungsrecht des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) wird die Errichtung einer Ortsumgehungsstraße zwischen der B 95 südlich von Cunersdorf und der B 101 südlich von Schlettau geführt⁵. Eine Umsetzung ist nicht vor 2030 zu erwarten.

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) verfolgt mit der Maßnahme das Ziel, den durchfahrenden Verkehr (insbesondere Schwerverkehr) entlang der bestehenden B 101 aus Annaberg-Buchholz und dem westlich gelegenen Schlettau zu verlagern, die hohen Längsneigungen anteilig zu verringern und die Fahrgeschwindigkeiten zu erhöhen.

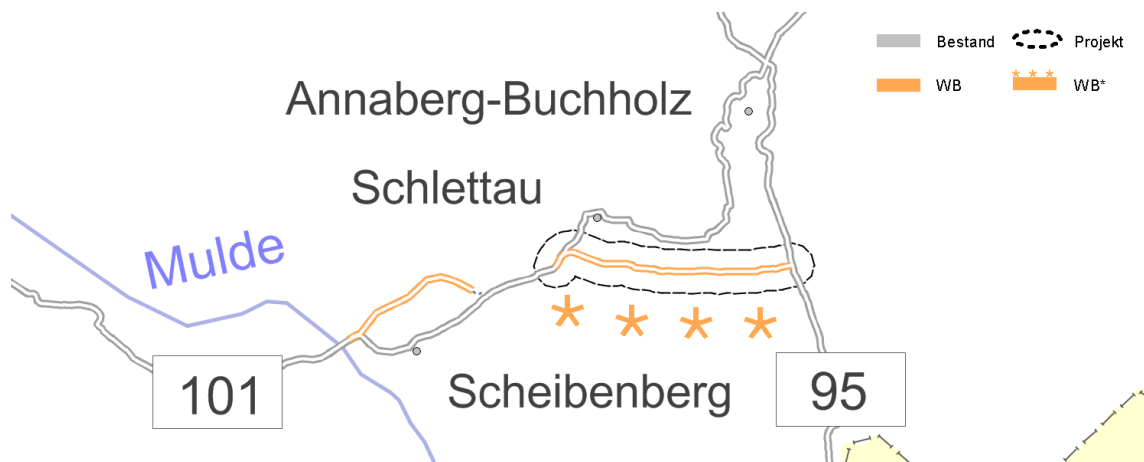
Seitens der Stadt Annaberg-Buchholz wird eine möglichst stadtnahe Führung der neuen B 101 bevorzugt, um die die Entlastungswirkung der eigenen Ortsteile zu maximieren.

Mit der Maßnahme verbunden ist die Abstufung der B 101 südlich der Feldschlösschenkreuzung bis Schlettau. In Anbetracht der anschließend weiterhin bestehenden verkehrlichen Bedeutung

⁵ <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B101-G20-SN-T2-SN/B101-G20-SN-T2-SN.html>, Abruf 01/2022

erscheint eine Abstufung zur Staatsstraße und ggf. abschnittsweise zur Kreisstraße als wahrscheinlich. Eine Abstufung zur Gemeindestraße ist unwahrscheinlich und im Sinne des Haushalts der Stadt möglichst zu vermeiden.

Da die Stadt Annaberg-Buchholz auf die Planungen zur Verlegung der B 101 keinen maßgeblichen Einfluss besitzt, wird im Verkehrskonzept nicht weiter auf die Maßnahme eingegangen.



Grafik 3: Skizze Umgehungsstraße B 101, Quelle BVWP (bearbeitet)⁶

4.3.2 Neue Gewerbeerschließungsstraße

Die Gewerbegebiete im Annaberger Norden werden prinzipiell hinreichend über die B 101 erschlossen. Zur Umfahrung und somit Entlastung der südlich liegenden Feldschlösschenkreuzung sowie einer potentiellen Verringerung von Durchgangsverkehren am Barbara-Uthmann-Ring wird bereits seit langem die Errichtung einer zusätzlichen Gewerbeerschließungsstraße zwischen der B 95 und der B 101 nördlich des Wohngebietes Barbara-Uthmann-Ring diskutiert.

Im Folgenden soll dazu eine überschlägliche Betrachtung von Kosten und Nutzen aufgeführt sowie anschließend eine Empfehlung über die Weiterverfolgung der Maßnahme getroffen werden. Die nächste Tabelle enthält eine Schätzung der Mindestkosten für den Bau.

⁶ <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B101-G20-SN-T2-SN/B101-G20-SN-T2-SN.html>, Abruf 01/2022, bearbeitet

Posten	Kosten/ Einheit	Länge	Querschnittmaß	Kosten
Straßenbau	150 EUR/ m ²	1.200 m	6,50 m (Begegnungsfall Lkw-Lkw)	ca. 1,2 Mio. EUR
Geh- und Radweg (einseitig)	90 EUR/ m ²	1.200 m	4,00 m	ca. 450.000 EUR
Ausbau Knotenpunkte	pauschal			ca. 300.000 EUR
Planung	15 % Baukosten			ca. 300.000 EUR
			Mindestkosten	2,25 Mio. EUR

Tabelle 3: Schätzung Mindestbaukosten der Gewerbeerschließungsstraße

Im Verkehrskonzept aus dem Jahr 2004 wurden pauschal etwa **5 Mio. EUR** für die Errichtung der Gewerbeerschließungsstraße veranschlagt. Unter Beachtung der obigen Tabelle und potentiell zu erwartenden Mehrkosten, wie bspw.

- Grunderwerb,
- besondere naturschutzrechtliche Bedingungen/ Ausgleichsmaßnahmen, etc.,
- ungünstiger Baugrund,
- Beleuchtung (teilweise oder durchgehend),
- zusätzlich notwendige Arbeiten im Umfeld (u.a. Tiefbau),
- und ggf. weitere Posten,

wird der Kostenansatz von 2004 weiterhin als geeigneter Orientierungswert angesehen. Hinzu kommen nach der Fertigstellung jährliche Kosten für Betrieb und Instandhaltung.

Der potentielle Nutzen der Gewerbeerschließungsstraße wird in einer Entlastung des Knotenpunktes B 95/ B 101 sowie einer Verringerung des Durchgangsverkehrs am Barbara-Uthmann-Ring gesehen. Die ggf. erreichbare Entlastung für die beiden Bereiche wird in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Das tatsächliche Reduktionspotential der Durchgangsverkehrs-Fahrten der betreffenden Relation ist auf Basis des Umfelds zu schätzen und wird mit 50 % angesetzt. Noch genauere Erhebungen hierzu wären mit hohem Mehraufwand verbunden – bei vrsl. geringem zusätzlichen Informationsgewinn.

Bereich	DTV gesamt	Fahrten Durchgangsverkehr auf der Relation			
		Anteil am DTV	Fahrten absolut	Reduktionspotential	erwartete Entlastung
KP B 95/ B 101	27.900 Kfz/ 24 h	7 %	1.900 Kfz/ 24 h	~ 50 %	950 Kfz/ 24 h
Barbara-Uthmann-Ring	5.800 Kfz/ 24 h	12 %	700 Kfz/ 24 h	~ 50 %	350 Kfz/ 24 h

Tabelle 4: Reduktionspotentiale durch die Gewerbeerschließungsstraße

Es wird ersichtlich, dass nur mit einer sehr geringen Entlastungswirkung zu rechnen ist. Eine damit verbundene Lärminderung zur Entlastung der Bewohner ist zu vernachlässigen, weil nicht wahrnehmbar. Auch von einem spürbar flüssigeren Verkehrsablauf am Knotenpunkt der Bundesstraßen ist nicht auszugehen.

Da die künftigen Verkehre weiterhin leistungsfähig über den Knotenpunkt B 95/ B 101 abgewickelt werden können (siehe Analyse zum VK), besteht im Sinne der Leistungsfähigkeit ebenfalls keine grundsätzliche Notwendigkeit zur Errichtung der Gewerbeerschließungsstraße. Die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B 95/ B 101 obliegt ohnehin dem LASuV und nicht der Stadt Annaberg-Buchholz. Vor dem Hintergrund der geringen finanziellen Mittel der Stadt Annaberg-Buchholz ist ferner darauf hinzuweisen, dass mit der Gewerbeerschließungsstraße (Zuständigkeit bei der Stadt) vor allem Bundesstraßen (Zuständigkeit beim Freistaat) des Hauptverkehrsnetzes entlastet würden. Somit widerspricht die Gewerbeerschließungsstraße zwei essentiellen Zielen des Verkehrskonzeptes der Stadt Annaberg-Buchholz:

- Ziel 4.1: Konsolidierung und effektiver Betrieb des Straßennetzes
- Ziel 4.2: Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Abwägungen kann die Errichtung der Gewerbeerschließungsstraße aus fachgutachterlicher Sicht nicht empfohlen werden.

Sofern seitens der Stadt gewünscht und finanzierbar, ist eine Umsetzung dennoch nicht ausgeschlossen. Hierzu sollte jedoch ein gesonderter Beschluss abseits des Verkehrskonzeptes gefasst werden, der auf weiteren Analysen fußt (Nacherhebungen, Einbeziehung gesellschaftlicher, wirtschaftlicher, politischer Interessen, Bürgerbefragung/ Abstimmung, etc.).

4.3.3 Ausbau Alte Buchholzer Straße

Im Verkehrskonzept ist der Ausbau der Alten Buchholzer Straße zur Befahrung durch den Kfz-Verkehr zu untersuchen. Die Alte Buchholzer Straße verläuft zwischen Buchholz und Schlettau und wird in Buchholz als Schlettauer Straße geführt. Sie ist aus westlicher und östlicher Richtung jeweils nur zum Teil durch den Kfz-Verkehr befahrbar. Die Baulast der Alten Buchholzer Straße obliegt der Gemeinde Schlettau.

Der Ausbau der Alten Buchholzer Straße stellt eine zusätzliche Alternativroute zur B 101 zwischen Buchholz und Schlettau dar. Eine bereits befahrbare Alternative verläuft über den Dörfler Weg und den Frohnauer Weg weiter nördlich. Sie ist etwa 600 m länger als die Strecke entlang der Alten Buchholzer Straße und bindet mehrere, überwiegend landwirtschaftliche, Betriebe an. Entlang der Alten Buchholzer Straße befinden sich der Sportplatz „Heiterer Blick“ sowie der ehemalige gleichnamige Gasthof – beide sind von Buchholz aus erreichbar.

Die B 101 inkl. der Knotenpunkte zwischen Buchholz und Schlettau bieten hinreichende Leistungsreserven, um den aktuellen und künftig zu erwartenden Kfz-Verkehr aufzunehmen. Bezüglich der Leistungsfähigkeit wird demnach keine Alternativroute benötigt. Bei einer Sperrung der B 101 ist die Verbindung Dörfler Weg – Frohnauer Weg bereits jetzt nutzbar.

Die geplante Verlegung der B 101 (siehe Kapitel 4.3.1) kann bereits zu einer Entlastung der südwestlichen Stadtteile (v.a. Buchholz) beitragen – insbesondere, wenn diese stadtnah erfolgt.

Im Falle des Ausbaus der Alten Buchholzer Straße ist aufgrund der geringen verkehrlichen Bedeutung nicht von einer Trennung zwischen Kfz- und Radverkehr auszugehen. Auf die prinzipiell geeignete Radroute (siehe Kapitel 5.5.1) kann sich der Ausbau für den Kfz-Verkehr deshalb potentiell attraktivitätsmindernd auswirken.

Im Falle des Ausbaus ist nicht auszuschließen, dass sich Durchgangsverkehre nach Buchholz verlagern, welche zwischen Annaberg und Schlettau bislang die B 101 befahren. Da zu dieser Relation keine Daten erhoben wurden, kann der potentielle Durchgangsverkehr jedoch nicht abgeschätzt werden.

Unter Beachtung der aufgeführten Argumente wird ein Ausbau der Alten Buchholzer Straße für eine durchgehende Befahrung durch den Kfz-Verkehr nicht empfohlen.

4.4 Bewertung der Maßnahmen

Die verfolgswerten Maßnahmen werden in Handlungskonzepte überführt und sind im Sinne einer Prioritätenreihung zu bewerten. Als **Bewertungskriterien** dienen die fünf Hauptziele des verkehrlichen Leitbildes unter Beachtung der Unterziele (siehe Kapitel 2). Der Zielerreichungsgrad richtet sich an der folgenden Skala aus:

- 0: kein Beitrag zur Zielerreichung
- 1: geringer Beitrag zur Zielerreichung
- 2: deutlicher Beitrag zur Zielerreichung
- 3: Zielerreichung in (fast) allen Unterpunkten

Zur Berücksichtigung räumlicher Wirkungen und profitierender Personengruppen wird ein **Betroffenheitsfaktor** eingeführt:

- Faktor 1 – gering: Wirkung kleinräumig/ auf eine oder wenige Personengruppen sowie Machbarkeitsuntersuchungen
- Faktor 2 – mittel: Wirkung quartiersweit/ flächenhaft auf bestimmte Personengruppe
- Faktor 3 – groß: Wirkung gesamtstädtisch/ auf die meisten Personengruppen

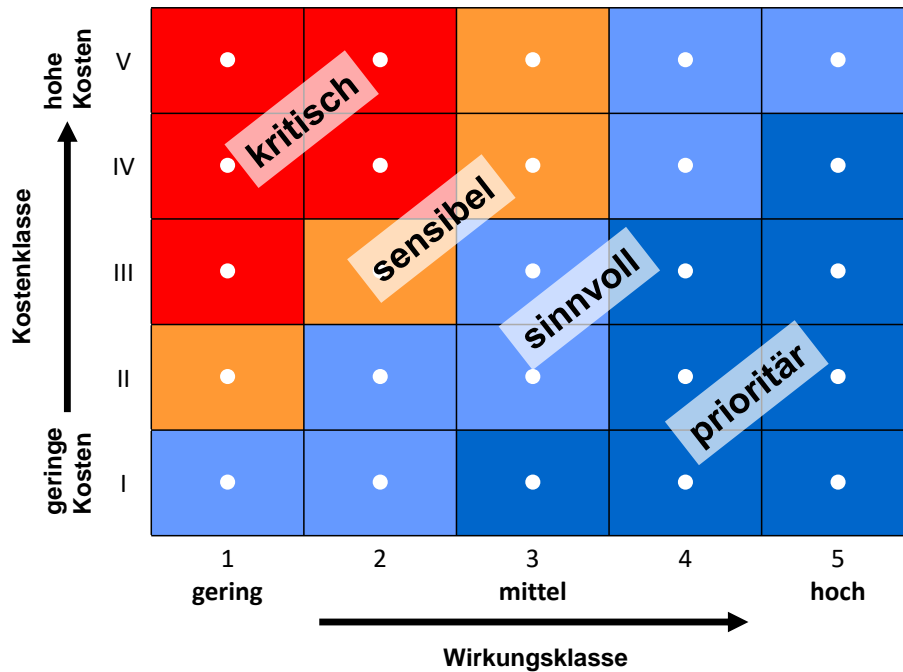
Aus der Summe aller Einzelbewertungen werden – in Überlagerung mit dem Betroffenheitsfaktor – Nutzenpunkte ermittelt, anhand derer die Maßnahmen in fünf **Wirkungsklassen** einzuteilen sind. Diese reichen von Maßnahmen mit geringer (Klasse 1) bis hoher Wirkung (Klasse 5).

Für alle Maßnahmen erfolgt eine Schätzung der Gesamtkosten. Sofern möglich, werden die Kosten einzelner Teilmaßnahmen geschätzt. Die Einteilung erfolgt in **fünf Kostenklassen**:

- I – sehr gering: bis < 20.000 €
- II – gering: 20.000 bis < 100.000 €
- III – mittel: 100.000 bis < 500.000 €
- IV – hoch: 500.000 bis < 1.000.000 €
- V – sehr hoch: ab 1.000.000 €

Aus der Kombination von Wirkungs- und Kostenklasse werden die Maßnahmen in vier verschiedene **Prioritätsklassen** eingeteilt (vgl. nachfolgende Grafik).

- prioritär: mittlere bis hohe Wirkungsklasse, Kostenklasse wird überschritten
- sinnvoll: Wirkung und Kosten fallen ähnlich aus – höhere Wirkungen rechtfertigen dabei höhere Kostenklassen
- sensibel: geringe bis mittlere Wirkungsklasse, Kostenklasse wird unterschritten
- kritisch: geringe Wirkungsklasse, Kostenklasse wird deutlich unterschritten



Grafik 4: Kosten-Wirkungs-Matrix mit Prioritätsklassen












Da nur prinzipiell geeignete Maßnahmen in der Bewertung betrachtet werden, sind auch die als „kritisch“ oder „sensibel“ klassifizierten (Teil-)Maßnahmen feste Bestandteile des VEP 2035. Die Bewertung dient ausschließlich der weiteren Priorisierung innerhalb der Maßnahmen des VEP.

Zusätzlich wird das Kriterium der **Schlüsselmaßnahme** (🔑) eingeführt. Es zeichnet Maßnahmen mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit sowie einer hohen Umsetzungswahrscheinlichkeit aus.

Der **Umsetzungshorizont** von Maßnahmen wird in vier Kategorien unterteilt:

- kurzfristig: Umsetzung der Maßnahme in den nächsten 5 Jahren angestrebt
- mittelfristig: Umsetzung der Maßnahme in 5 bis 10 Jahren angestrebt (erste Untersuchungen bzw. Planungen sind kurzfristig anzustoßen)
- langfristig: Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich erst in 10 oder mehr Jahren (erste Untersuchungen bzw. Planungen sind kurz- bis mittelfristig anzustoßen)
- Daueraufgabe: die Umsetzung der Maßnahme erfolgt kontinuierlich, Haushaltsposten sind ggf. wiederkehrend jährlich einzustellen, bzw. die Maßnahme gehört zum wiederkehrenden Verwaltungshandeln

Die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung werden übersichtlich in Boxen zusammengefasst. Dazu werden Maßnahmen und Konzepte benannt, zu denen Wechselwirkungen bestehen, sowie die zu beteiligenden Akteure (siehe nachfolgende Übersicht).

Nummer und Titel der Maßnahme		
Wechselwirkungen: Benennung von Maßnahmen und Konzepten, zu denen ggf. Wechselwirkungen bestehen.		
Akteure: beteiligte bzw. zu beteiligende Akteure		
Zeithorizont ⁷	Kostenrahmen [€]	Priorität ⁸
kurzfristig   	< 20.000 € € € € €	kritisch ★ ★ ★ ★
mittelfristig   	20.000 - 100.000 € € € € €	sensibel ★ ★ ★ ★
langfristig   	100.000 - 500.000 € € € € €	sinnvoll ★ ★ ★ ★
Daueraufgabe 	500.000 - 1,0 Mio. € € € € €	prioritär ★ ★ ★ ★
	> 1,0 Mio € € € € €	Schlüsselaufgabe 

Vorhandene Teilmaßnahmen werden im Text beschrieben. Wo möglich, werden die Teilmaßnahmen im Einzelnen bewertet.

⁷ Quelle Sanduhr-Grafik: Bild von OpenClipart-Vectors auf Pixabay, freie Lizenz, bearbeitet

⁸ Quelle Schlüssel-Grafik: Bild von OpenClipart-Vectors auf Pixabay, freie Lizenz

5. Integrierte Maßnahmenansätze

5.1 Vorbemerkungen

Für die Maßnahmenentwicklung im Handlungskonzept müssen bestimmte Grundannahmen getroffen werden, die sich zum einen aus den Leitlinien ergeben und zum anderen unabdingbare technische Notwendigkeiten darstellen. Daraus wird ersichtlich, mit welchem Maß an „Selbstverständlichkeit“ bestehende Netze und Angebote genutzt werden. Diese bestandsorientierten Annahmen stellen vor dem Hintergrund der erforderlichen Finanzierung große Herausforderungen für den städtischen Haushalt von Annaberg-Buchholz dar. Ein Negativszenario mit sinkender Mobilität widerspräche den Leitzielen der zukünftigen Verkehrsentwicklung. Den Handlungskonzepten liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt erhalten und das Mobilitätsangebot soll für die Bürger von Annaberg-Buchholz (weiterhin) möglichst bezahlbar gestaltet werden.
- Der Verkehrsraum ist der Regel sicher durch Kfz, Rad- und Fußgängerverkehr benutzbar, der ÖPNV-Betrieb wird weiterhin teilweise durch die Fahrpreiserlöse finanziert.
- Die bestehende Straßeninfrastruktur sowie die LSA-Steuerungssysteme (inkl. Koordinierung des Kfz-Verkehrs) werden adäquat unterhalten.

Die Handlungskonzepte bauen außerdem auf den verfolgenswerten Maßnahmenansätzen aus der Maßnahmenbewertung auf, die im Zeitraum bis 2035 umgesetzt werden sollten. Eine Übersicht aller Maßnahmen und Teilmaßnahmen inkl. deren Kosten, Bewertungen sowie Umsetzungshorizonten ist in **Anlage 1** enthalten.

Maßnahmen und Konzeptionen, welche konkret verortet werden können, sind wie folgt in Abbildungen dargestellt:

- **Abbildung 1:** Handlungskonzepte Synoptische Maßnahmen, Multimodalität und Innovation
- **Abbildung 2:** Handlungskonzept Fußverkehr
- **Abbildung 3:** Handlungskonzept Radverkehr (3a bis 3c)
- **Abbildung 4:** Handlungskonzept Öffentlicher Personennahverkehr
- **Abbildung 5:** Handlungskonzepte Kfz-Verkehr und Qualität öffentlicher Räume

5.2 Handlungskonzept synoptische Maßnahmen

5.2.1 S01: Attraktivierung Annaberger Markt

Um die Attraktivität des historischen Marktes der Kernstadt Annaberg weiter zu erhöhen, sollen die vorhandenen Durchgangsverkehre möglichst reduziert werden. Aufgrund anstehender Tiefbauarbeiten am Markt wurden verschiedene Ansätze frühzeitig geprüft und konnten im Jahr 2021 gemeinsam mit den notwendigen Bauarbeiten umgesetzt werden. Dies waren:

- Anpassung der Fahrbahnbreite auf das erforderliche Regelmaß
- Einrücken der nördlichen Bussteige in Richtung Fahrbahnmitte
- Verbreiterung des Gehwegs entlang des Rathauses

Zwei weitere Teilmaßnahmen sollen die Attraktivierung des Marktes im Sinne der Verkehrsberuhigung sowie zur Förderung des Taxi-Verkehrs als Teil des ÖPNV ergänzen:

- Tempo 20 auf der Wolkensteiner Straße (Geyersdorfer Straße bis Markt)
- Prüfauftrag: Vermeidung oder Verringerung hoher Umwege für den Taxiverkehr aufgrund bestehender Einbahnstraßenregelungen (aktuell zur Warteposition entlang der Südostseite)

Nach Umsetzung der Maßnahmen ist ein sechs- bis zwölfmonatiger Eingewöhnungszeitraum für die Verkehrsteilnehmer zu beachten. Anschließend ist die Wirksamkeit des Maßnahmenpakets zu evaluieren. Bei unzureichender Reduzierung des Durchgangsverkehrs ist zunächst die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen und ggf. verstärkt zu überwachen. Danach verbliebene Durchgangsverkehre sind ggf. zu tolerieren.

S01: Attraktivierung Annaberger Markt		
Wechselwirkungen: Maßnahmen S02 (Wolkensteiner Straße), R04 (nutzungsgerechte Abstellanlagen), M03 b) (Ansiedlung Carsharing)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, RVE		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.2.2 S02: Umgestaltung Wolkensteiner Straße

Die Wolkensteiner Straße besitzt zwischen Bachgasse und Geyersdorfer Straße einen hohen Anpassungsbedarf – sowohl auf den Zustand der Infrastruktur als auch auf die Stadtbildgestaltung bezogen. In dem Sinne soll die Umgestaltung der Wolkensteiner Straße unter Beachtung dieser Gesichtspunkte erfolgen:

- anforderungsgerechte Verteilung der Flächen unter Beachtung einer möglichst hohen Angebotsqualität für den Fuß- und Radverkehr
- Vermeidung überdimensionierter Fahrbahnbreiten
- Einordnung von Querungsmöglichkeiten (Fußgängerüberwege)
- Einordnung von Fahrradbügeln
- Klärung der Möglichkeiten zur Nutzung von Außenbereichen vor Restaurants/ Cafés/ usw. sowie Aufstellung von Werbeflächen etc.
- Errichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle (Bussteige in beide Richtungen) zwischen Großer Sommerleite und Kleiner Sommerleite
- Ausweitung der bestehenden Tempo-20-Zone auf die gesamte Wolkensteiner Straße
- zusätzlicher Prüfauftrag: Ersatz der Querungshilfe auf der Geyersdorfer Straße (nahe Andreasgasse) durch einen Fußgängerüberweg zur Erhöhung der Barrierefreiheit – bei positivem Prüfergebnis Umsetzung im Zuge der Maßnahme S02

Als geeignete Grundlage wird Variante 1 der bereits 2007 vorgestellten Entwürfe empfohlen. Die etwas geringere Anzahl der Parkstände zugunsten der deutlich erhöhten Aufenthaltsqualität kann durch die nahen Parkplätze aufgefangen werden. Der Parkplatz Wolkensteiner Tor wurde ursprünglich zu diesem Zweck angelegt.

Bereits während der Bearbeitung des VK wurde eine Sperrung der Wolkensteiner Straße zwischen Oberer Schmiedegasse und Großer Kartengasse für den Kfz-Verkehr diskutiert, um die Wolkensteiner Straße vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Damit verbunden ist die Errichtung eines Kreisverkehrs zwischen Bachgasse und Ferdinandgasse, um das Wenden zu ermöglichen. Der Großteil des bisherigen Kfz-Verkehrs würde sich jedoch in die anliegenden Wohngebiete verlagern, da es sich um Zielverkehre zum Markt und dessen Umfeld handelt. Ferner wären Einschränkungen der Belieferung einzelner Geschäfte nicht auszuschließen, da der Wenderadius größerer Lkw nicht für den Kreisverkehr ausreicht. Eine abschnittsweise Sperrung der Wolkensteiner Straße wird deshalb unter den aktuellen Bedingungen nicht empfohlen.

Aus diesem Grund ist zur Erreichung eines verkehrsberuhigenden Effekts sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität die Weiterverfolgung der Entwurfsskizzen von 2007 vorgesehen. Dadurch können auch im Bereich zwischen Bachgasse und Ferdinandgasse Geschäfte mit Bespielung öffentlicher Flächen, bspw. Cafés oder Restaurants mit Außenbereich, angesiedelt werden.

Die Ausweitung der Tempo 20-Zone auf die Wolkensteiner Straße begründet sich mit der hohen Nutzung als Geschäftsstraße und dem damit verbundenen Fußverkehrsaufkommen sowie der erzielten überwiegenden Aufenthaltsfunktion. Ferner soll der ansässige Einzelhandel durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr gestärkt werden. Die Anordnung einer Tempo 20-Zone ist deshalb trotz der Funktion für den Kfz-Verkehr (RIN-Klassifizierung HS IV) gerechtfertigt.

Die nachfolgende Grafik zeigt den Entwurf von 2007, ergänzt um eine neue Haltestelle sowie Fußgängerüberwege, deren Errichtung grundsätzlich möglich ist.



Grafik 5: Entwurf Wolkensteiner Straße von 2007, Haltestellenbereich und Fußgängerüberwege ergänzt

Die Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz können in Abhängigkeit möglicher Fördermittel geringer ausfallen.

S02: Umgestaltung Wolkensteiner Straße		
Wechselwirkungen: Maßnahmen S01 (Attraktivierung Annaberger Markt), R01 (Radroutennetz), R04 (nutzungsgerechte Abstellanlagen)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, RVE		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität

5.2.3 S03: Gestaltung Große Kirchgasse

Auf der Großen Kirchgasse zwischen Markt und Unterer Kirchplatz sind die Gehwege stark untermaßig und werden zusätzlich durch Werbe-Aufsteller und Mülltonnen sowie vereinzelt durch darauf parkende Kfz beengt. Zu Fuß Gehende müssen dann mitunter die Fahrbahn benutzen, wodurch für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen teils kritische Situationen entstehen. Dies ist aufgrund des relativ hohen Begängnisses der Strecke zwischen Markt und St. Annenkirche als wichtige touristische Route besonders ungünstig.

Perspektivisch ist darum eine Anpassung des Straßenraums notwendig, um das sichere und möglichst barrierefreie Vorankommen des Fußverkehrs zu gewährleisten. In den verbreiterten Gehwegbereichen besteht außerdem die Möglichkeit, einzelne Sitzgelegenheiten oder kleinflächige Bepflanzung (bspw. einzelne Außentische) durch die ansässige Gastronomie anzubieten.

In zwei Fachgruppen sowie dem technischen Ausschuss der Stadt Annaberg-Buchholz wurde in Zusammenarbeit mit Vertretern aus Politik und Trägern öffentlicher Belange folgende Maßnahme für die Große Kirchgasse formuliert:

- bestandsnaher Ausbau (Markt bis Kirchplatz) im Rahmen ohnehin anstehender baulicher Maßnahmen (vrsl. ab 2025 im Zuge notwendiger Eingriffe durch Medienträger – Wasser, Abwasser, Strom, etc.)
- Verbreiterung der Gehwege in folgenden Bereichen:
 - aktuell untermaßige Gehwegbereiche
 - Abschnitte mit angeordnetem Halteverbot
- Beibehaltung der Befahrbarkeit durch den Kfz-Verkehr, jedoch Vermeidung der Befahrung von Gehwegen durch Kfz
- Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h
- bestmögliche Beibehaltung aktuell vorhandener Kfz-Stellplätze, wo es der verfügbare Raum erlaubt

Die Reduktion des Stellplatzangebotes wird auf das notwendige Maß beschränkt – ein Teil der Stellplätze bleibt also erhalten. Die genaue Anzahl kann jedoch erst in der weiterführenden Planung bestimmt werden.

Die Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz können in Abhängigkeit möglicher Fördermittel ggf. geringer ausfallen.

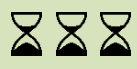

S03: Gestaltung Große Kirchgasse		
Wechselwirkungen: Maßnahme R01 (Radroutennetz)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, RVE		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.2.4 S04: Umgestaltung Karlsbader Straße in Buchholz

Der geschäftsbesetzte Bereich der Karlsbader Straße dient in hohem Maße der nahräumigen Versorgung in Buchholz. Zur weiteren Nutzung dieses Potentials soll die Karlsbader Straße zwischen Bodelschwingstraße und Schlettauer Straße inkl. dem Knotenpunkt Karlsbader Straße/ Marktstraße attraktiver gestaltet werden:

- Reduzierung überbreiter Fahrbahnbereiche zugunsten des Gehwegangebotes,
- Herstellung der Barrierefreiheit an Knotenpunkten,
- Errichtung von Fahrradabstellanlagen im Geschäftsbereich zwischen Katharinenstraße und An der Mühle

Zwei kurzfristig umzusetzende Teilmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind außerdem in Maßnahme F-08 b) (Verkehrssicherheit im Schulwegenetz, Friedrich-Fröbel-Grundschule) enthalten.

S04: Umgestaltung Karlsbader Straße in Buchholz		
Wechselwirkungen: Maßnahmen F08 b) (Verkehrssicherheit Schulwegenetz, Karlsbader Straße), R01 (Radroutennetz), R04 (nutzungsgerechte Abstellanlagen)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, RVE		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.3 Handlungskonzept Multimodalität und Innovation

5.3.1 M01: Attraktivierung Bahnhof Süd

Die Attraktivierung des Bahnhofs Süd wird bereits im INSEK als Maßnahme gelistet. Als Verknüpfungsstelle zwischen allen Verkehrsträgern soll dieser ausgebaut und erweitert werden. Seitens der zuständigen Erzgebirgsbahn befindet sich der Umbau des Bahnhofs Süd bereits in Planung, erste Vorentwürfe sind in Bearbeitung. Dies beinhaltet u.a. eine möglichst barrierefreie Entwicklung, wobei der Fokus auf der Erreichbarkeit des Hauptgleises liegt.

Der Umbau des Bahnhofs Süd beschränkt sich fast ausschließlich auf Flurstücke der Erzgebirgsbahn. Eine Einflussnahme seitens der Stadt ist daher nur bedingt möglich, darf jedoch im Sinne einer attraktiven Entwicklung des Bahnhofs Süd nicht vernachlässigt werden. Dazu gehört u.a. eine direkte Fußwegverbindung nach Cunersdorf über die Sehma; Ansatzpunkte für die Verbindung können kommunale Grundstücke südlich des Knotenpunktes S 266 Karlsbader Straße/ Dorfstraße sein.

Das Verkehrskonzept sieht zur Entwicklung des Bahnhofs Süd folgende Teilmaßnahmen vor, welche als Gesamtpaket zu behandeln sind:

- Direktverbindung für den Fußverkehr (ggf. Radverkehr) zwischen S 266 Karlsbader Straße (Cunersdorf) und Bahnhof Süd mit Querung der Sehma
- Herstellung der Barrierefreiheit im Zugang zum Bahnhof
- Barrierefreiheit an Bahnsteigen (Zuständigkeit bei Erzgebirgsbahn)
- Errichtung von Fahrrad-Abstellanlagen
- Errichtung von P+R-Stellplätzen
- Renaturierung/ Begrünung von versiegelten ungenutzten Flächen

Die Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz können in Abhängigkeit möglicher Fördermittel ggf. geringer ausfallen.

M01: Attraktivierung Bahnhof Süd		
Wechselwirkungen: Maßnahmen R04 (nutzungsgerechte Abstellanlagen), M03 (Ansiedlung von Carsharing)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, Erzgebirgsbahn		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.3.2 M02: Attraktivierung Haltepunkt Mitte

Auch der Haltepunkt Mitte soll in seiner Verknüpfungsfunktion gestärkt werden. Folgende Teilmaßnahmen tragen dazu bei:

- M02 a): Verbesserung der fußläufigen Verbindung zwischen der Bushaltestelle Talstraße und dem Bahnhof
- M02 b): Querungsmöglichkeit über die B 101 zwischen den Bussteigen sowie Einmündungen Mühlenweg und Am Haltepunkt
- M02 c): barrierefreie Bussteige (Haltestelle Talstraße)
- M02 d): (hinreichend) überdachte Sitzgelegenheiten
- M02 e): Fahrradbügel, ggf. -boxen

Die Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz können in Abhängigkeit möglicher Fördermittel ggf. geringer ausfallen.

M02: Attraktivierung Haltepunkt Mitte		
Wechselwirkungen: Maßnahmen R04 (nutzungsgerechte Abstellanlagen), M03 (Ansiedlung von Carsharing)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, DB Netz AG, Erzgebirgsbahn, RVE, LASuV		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.3.3 M03: Ansiedlung von Carsharing

Die Einführung von Carsharing kann nur sukzessive sowie unter kontinuierlicher Evaluierung des Nutzungsverhaltens geschehen. Das Angebot sollte durch einen geeigneten und zuverlässigen privaten Anbieter aufgebaut, betrieben und vermarktet werden. Die Carsharing-Stellplätze können durch die Stadtverwaltung gem. StVO ausgewiesen und durch Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis zur Verfügung gestellt werden.

Die Maßnahme wird wie folgt aufgeteilt:

- M03 a): Errichtung von drei Carsharing-Stationen (je ein Fahrzeug)
 - Angebot stationsbasierter (ggf. elektrischer) Carsharing-Fahrzeuge

- Errichtung von Fahrradbügeln
- potentiell geeignete Standorte für Pilotstationen sind der Annaberger Marktplatz, die Adam-Ries-Straße (Busbahnhof, Landratsamt, etc.) und der untere Bahnhof (funktionale Erweiterung als vollwertigen Mobilitätspunkt)
- Nutzung des Angebotes durch die Stadtverwaltung
- M03 b): Kooperation mit dem Carsharing-Anbieter bei der Evaluierung und ggf. Erweiterung des Angebotes, insbesondere bzgl. geeigneter Flächen im öffentlichen Straßenraum und auf städtischem Grund

Im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes wurde bereits der Kontakt zu potentiell geeigneten Carsharing-Anbietern aufgenommen. Die Möglichkeiten zur Ansiedlung eines Carsharing-Angebotes werden dabei gemeinsam ausgelotet – u.a. Voraussetzungen und Dimensionierung erster Carsharing-Stationen sowie aus Bietersicht geeignete Standorte.

Generell wird ein gemeinwohlfertifizierter Anbieter empfohlen. Dadurch kann das Angebot sowohl für die Stadt als auch Privatnutzende möglichst kosteneffizient gestaltet werden. Wichtig für den Anbieter ist die Generierung einer Grundauslastung der eingesetzten Fahrzeuge. Hierzu kann bspw. die dienstliche Nutzung durch Beschäftigte vor Ort hilfreich sein. Für Mitarbeiter des Rathauses steht bspw. nur ein kleiner Fuhrpark zur Verfügung. Eine Erweiterung durch Carsharing-Fahrzeuge kann hier ggf. die kurzfristige Fahrzeugverfügbarkeit bei dringenden Terminen erhöhen, ohne zusätzliche Fahrzeuge anschaffen zu müssen. Mittel- bis langfristig kann ein entsprechendes Carsharing-Angebot außerdem den gänzlichen Verzicht eines verwaltungsinternen Fuhrparks ermöglichen – und so dauerhaft den Verwaltungs- und Kostenaufwand verringern.

M03: Ansiedlung von Carsharing		
Wechselwirkungen: Projekt Smart Rail Connectivity Campus am Unteren Bahnhof, Maßnahme K05 (Überarbeitung Parkraumkonzept)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, Sharing-Anbieter		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

Die Einrichtung eines vollumfänglichen Mobilitätspunktes mit Carsharing-Station am Unteren Bahnhof eignet sich aufgrund der geplanten Forschungseinrichtung und Zweigstelle der TU

Chemnitz – Beschäftigte und Studierende der Einrichtung sind so mobiler und können die Grundauslastung des Sharing-Angebotes erhöhen.

Bei erfolgreicher Einführung der Carsharing-Angebote aus der Maßnahme M03 ist die sukzessive Einrichtung weiterer Sharing-Stationen in Zusammenarbeit mit dem Carsharing-Anbieter zu untersuchen. Aus aktueller Sicht kommen bspw. folgende Standorte infrage:

- Parkplatz Kätplatz (Potential: Bewohner, Beschäftigte)
- Parkplatz WBGA, Barbara-Uthmann-Ring (Potential: Beschäftigte, Bewohner)
- Parkplatz Begegnungszentrum, Barbara-Uthmann-Ring (Potential: Bewohner)
- Bahnhof Annaberg-Buchholz Süd (Potential: ÖPNV-Nutzer)
- Haltepunkt Annaberg-Buchholz Mitte (Potential: ÖPNV-Nutzer)
- Brachfläche Katharinenstraße (Potential: Bewohner)

5.3.4 M04: sukzessiver Ausbau umweltfreundlicherer Kfz-Mobilität

Auch mittel- bis langfristig wird die Mobilität im ländlichen Raum voraussichtlich einen hohen Anteil privater Kfz beinhalten. Zur Erreichung einer möglichst umweltfreundlicheren Kfz-Mobilität sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- bedarfsgerechter Ausbau nutzerfreundlicher Tank- und Ladestationen für umweltfreundlichere Kfz an vorhandenen Standorten sowie weiter in der Fläche
- Integration umweltfreundlicherer Antriebsarten in betrieblich-kommunalen Fuhrparks (Müllabfuhr, Kehrmaschinen, etc.) bei ohnehin notwendigen Neuanschaffungen

Die Kosten hängen von der Höhe des Postens im städtischen Haushalt ab. Generell wird für diese Daueraufgabe ein jährlich festzulegendes Budget empfohlen.

M04: sukzessiver Ausbau umweltfreundlicherer Kfz-Mobilität		
Wechselwirkungen: Maßnahme M03 (Ansiedlung Carsharing), M05 (Informationsangebot innovative Mobilität)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, Energieversorger		
Zeithorizont 	Kostenrahmen € € € € €	Priorität ★ ★ ★ ★

5.3.5 M05: Ausweitung des Informationsangebotes für innovative Mobilität

Ein umfangreiches und barrierefreies Informationsangebot ist ein wichtiger Faktor, um der Einzelperson die Wahlmöglichkeit des jeweils bestgeeigneten Verkehrsmittels sowie ggf. einen Umstieg vom privaten Kfz auf andere Verkehrsträger zu erleichtern. In diesem Sinne enthält Maßnahme M05 folgende Teilmaßnahmen:

- M05 a): Informationsangebot auf der Webpräsenz der Stadt zu
 - vorhandenen Sharing-Konzepten in Annaberg-Buchholz inkl. Teilnahmebedingungen,
 - Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen oder Verweise auf Anbieter-Websites,
 - Fördermöglichkeiten für Arbeitgeber und Privathaushalte (Stellplätze E-Autos und Fahrräder, Jobtickets, Jobbike, etc.).
- M05 b): Informationsangebote vor Ort an den Carsharing-Standorten
 - Information zur Nutzung von Sharing-Fahrzeugen
 - Fahrpläne der nächsten Haltestelle
 - Ausstattung der nächsten Haltestelle mit einer Wegweisung zum Carsharing-Parkplatz, sofern nicht direkt angrenzend
- M05 c): öffentlichkeitswirksam beworbene Testtage für Carsharing (nach Eröffnung einer/mehrerer Carsharing-Stationen) in Zusammenarbeit mit dem Vertragspartner

Die Kosten können in Abhängigkeit potentieller Fördermittel ggf. geringer ausfallen.

M05: Ausweitung des Informationsangebotes für innovative Mobilität		
Wechselwirkungen: Maßnahmen R07 (Imagekampagne Radverkehr), M03 (Ansiedlung Carsharing), M04 (Ausbau E-Mobilität)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, RVE, ggf. Sharing-Anbieter		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.4 Handlungskonzept Fußverkehr

5.4.1 F01: Barrierefreiheit an LSA-geregelten Knotenpunkten

An Hauptverkehrsstraßen sind LSA-geregelte Querungen die einzigen, die eine vollständige Barrierefreiheit ermöglichen. Besonderer Fall sind LSA-Knotenpunkte, an denen ggf. mehrere Fahrbahnen zu queren sind. Die nachfolgenden wichtigen Kriterien barrierefreier Querungen sind an allen Furten über Knotenpunktzufahrten einzuhalten, bzw. dauerhaft umzusetzen:

- vollständige Ausrüstung vorhandener LSA mit taktilen Tastern und akustischen Signalgebern an allen Furten
- intakte Straßenmarkierungen an allen Furten
- taktile Bodenindikatoren (entsprechend DIN) unter Beachtung der Trennung zwischen Rollstuhl- und Fußverkehrsbereich an allen Furten
- Bordabsenkungen (möglichst getrennt nach Rollstuhl-/ Fußverkehrs-gerechtem Bereich) an allen Furten

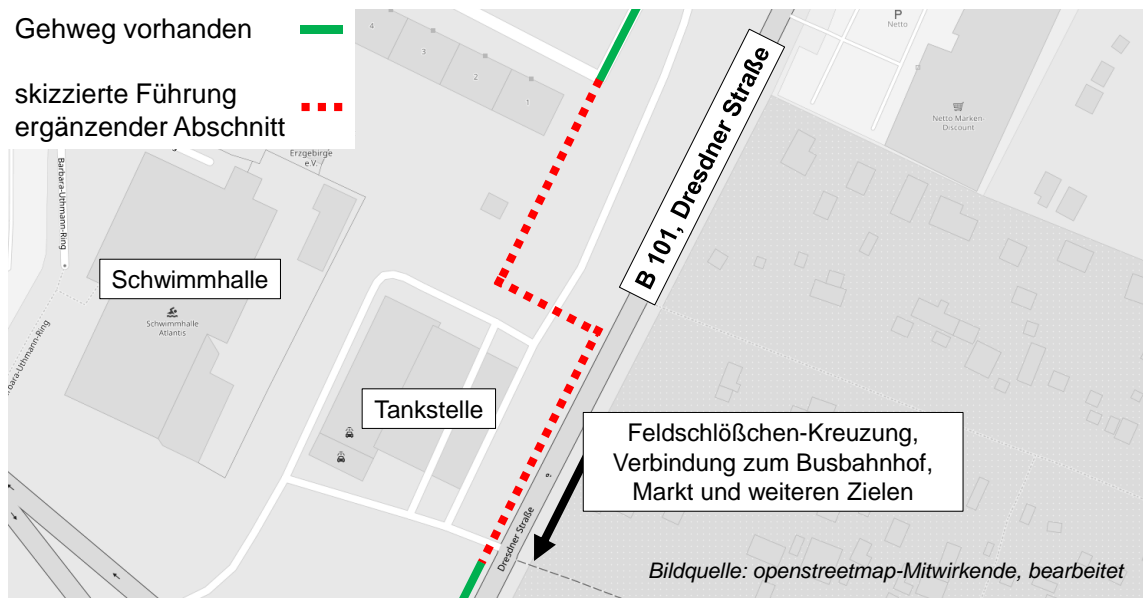
Die Maßnahme wird entsprechend der Dringlichkeit in zwei Teilmaßnahmen gegliedert:

- F01 a): Ausrüstung aller Furten an bestehenden LSA-geregelten Knotenpunkten mit taktilen Tastern und akustischen Signalgebern
- F01 b): sukzessive Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit (siehe obige Kriterien) an LSA-Knotenpunkten im Zuge ohnehin anstehender Sanierungsmaßnahmen (bspw. Fahrbahn-/ Gehwegsanierung, Austausch alter LSA-Masten, etc.)

F01: Barrierefreiheit an LSA-geregelten Knotenpunkten		
Wechselwirkungen: Maßnahmen F03 (durchgehende Gehwege im Straßenhauptnetz), R02 (Verbesserungen an Knotenpunkten auf Hauptradrouten)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, LASuV		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.4.2 F02: Lückenschluss B 101, Total-Tankstelle

Im Norden Annabergs besteht an der B 101 eine Gehweglücke im Bereich der Total-Tankstelle, welche im Weiteren zu schließen ist, um dem angebotsorientierten Charakter des Gehwegnetzes sowie der hohen Umwegeempfindlichkeit des Fußverkehrs Rechnung zu tragen. In der nachfolgenden Grafik wird ein möglicher Verlauf des neuen Gehwegs skizziert.



Grafik 6: Gehweg B 101, Skizzierung eines möglichen Lückenschlusses




F02: Lückenschluss B 101, Total-Tankstelle		
Wechselwirkungen:		
-		
Akteure:		
Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont	Kostenrahmen	Priorität
⌚ ⌚ ⌚	€ € € € €	★ ★ ★ ★

5.4.3 F03: Einrichtung bedarfsgerechter Querungen

Entlang des Hauptverkehrsnetzes bestehen Bedarfe zusätzlicher Querungen für den Fußverkehr. Die jeweils geeignete Querungsmöglichkeit ist in Abhängigkeit der Fahrbahnbreite und Verkehrsmengen zu wählen. Infrage kommen bspw. Fußgängerüberwege, Bordabsenkungen, Mittelinseln und/ oder Fußgänger-LSA. Die Querungshilfen sind entsprechend den geltenden Richtlinien und Normen bezüglich Dimensionierung, Qualität und Barrierefreiheit einzurichten.


- F03 a): B 101, zwischen Schlachthofplatz und Haltestelle Gehrish Ruh
- F03 b): B 101, Höhe Knotenpunkt Am Hüttenberg/ Felix-Weise-Straße (insbesondere wichtig, sofern im weiteren Prozess eine Radroute entlangführt)
- F03 c): Geyersdorfer Straße, Höhe Zugang zum Friedhofspark

Die Reihenfolge der Maßnahmen enthält keine Priorisierung. Für Bundesstraßen ist das LASuV zuständig. Die Anregungen sind an den Baulastträger heranzutragen.

F03: Einrichtung bedarfsgerechter Querungen		
Wechselwirkungen: -		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, LASuV		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.4.4 F04: Begehbarkeit und Barrierefreiheit im weiteren Netz

Auch im weiteren Verkehrsnetz der Stadt Annaberg-Buchholz sind Begehbarkeit (inkl. Instandhaltung) und Barrierefreiheit möglichst weitgehend zu gewährleisten. Besonderes Augenmerk sollte auf den höher frequentierten Bereichen liegen. Die notwendigen Verbesserungen sind im Rahmen der Möglichkeiten des städtischen Haushaltes sowie spätestens bei ohnehin anstehenden Sanierungsarbeiten durchzuführen. Dazu ist es ggf. sinnvoll, einen wiederkehrenden Haushaltsposten einzurichten, um die kontinuierliche Verbesserung im Nebennetz zu gewährleisten.

F04: Begehbarkeit und Barrierefreiheit im weiteren Netz		
Wechselwirkungen: -		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont 	Kostenrahmen € € € € €	Priorität ★★★★☆

Anmerkung: Am Knotenpunkt Buchholzer Straße/ Scheibnerstraße wird im Rahmen der Attraktivierung der Fußgängerzone Buchholzer Straße vrsl. 2023/ 2024 mit Bauarbeiten begonnen, die auch den barrierefreien Ausbau beinhalten.

5.4.5 F05: Sicherung wichtiger Zuwegungen

Abseits des Straßennetzes bestehen weitere Zuwegungen, welche zur Attraktivierung des Fußverkehrs zu sichern und ggf. auszubauen sind:

- F05 a): Durchwegung Benkertberg in Annaberg
- F05 b): Waldstraße in Buchholz, Zuwegung zum Waldfriedhof sowie weiterführend zum Türmel, im Vorfeld Prüfung der Machbarkeit aufgrund ungünstiger Topografie
- F05 c): Bahnhofsberg mit Anschluss an die Frohnauer Gasse (Wegebeziehung wird mit dem Umbau der B 101 ab 2022 verbessert)
- F05 d): Anschluss des Ortsteils Frohnau an den Unteren Bahnhof durch eine umwegearme Querung von Sehma und Bahngleisen
- F05 e): Theaterfreitreppe in Annaberg
- F05 f): Weg und Bahnquerung von Hutmachergasse bis Hans-Hesse-Straße, Buchholz
- F05 g): Weg und Bahnquerung von An der Dorothea bis Hans-Hesse-Straße, Buchholz
- F05 h): Weg zwischen Bergstraße und Teichstraße in Fortführung der Brüdergasse in Buchholz
- F05 i): Weg zwischen Fischerstraße (Hausnr. 8) und Meisterstraße (Nr. 14), Buchholz

F05: Sicherung wichtiger Zuwegungen		
Wechselwirkungen: Maßnahme F09 b) (Freizeitroute - Gehweg zum Türmel)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont	Kostenrahmen	Priorität
		

5.4.6 F06: Sitzgelegenheiten an Fußwegen

Entlang attraktiver und stärker frequentierten Fußwegverbindungen sind Sitzgelegenheiten (Bänke, Sitzgruppen, etc.) zur Erhöhung der Aufenthaltsfunktion sowie zur Unterstützung älterer Personen aufzustellen. Dies betrifft vor allem:

- wichtige zentrale Orte (Wolkensteiner Straße, Karlsbader Straße und Rathausplatz Buchholz, etc.)
- stark frequentierte Strecken (bspw. zwischen Altstadt und Unterem Bahnhof)
- Strecken mit hoher Längsneigung


F06: Sitzgelegenheiten an Fußwegen		
Wechselwirkungen: -		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont	Kostenrahmen	Priorität
		

5.4.7 F07: Verbesserung von LSA-Schaltungen

Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten besitzen in Annaberg-Buchholz im besten Fall zwei unterschiedliche Signalzeitenpläne: Tag und Nacht. Das Tag-Programm ist auf die Hauptverkehrszeiten ausgelegt, dabei sind die LSA entlang der B 95 koordiniert („Grüne Welle“). Für Fußgänger ergeben sich mitunter sehr lange Wartezeiten. Die Hauptverkehrszeiten beinhalten jedoch nur wenige Stunden des Tages, in denen eine Fokussierung auf den Kfz-Verkehr sowie eine Koordination dringend erforderlich sind.

Unter der Voraussetzung einer hinreichenden Leistungsfähigkeit sollen deshalb zur Nebenverkehrszeit Fußgänger-freundlichere Signalprogramme eingerichtet werden. Dabei kann die Koordination ggf. nicht aufrechterhalten werden – in diesem Falle ist zwischen den Interessen des motorisierten Verkehrs (inkl. ÖPNV) und des nichtmotorisierten Verkehrs (inkl. Radverkehr) abzuwägen.

Die Maßnahme ist an das für die Bundesstraßen zuständige LASuV heranzutragen.

F07: Verbesserung von LSA-Schaltungen		
Wechselwirkungen: bestehende LSA-Koordinierungen, Maßnahme R02 (Verbesserungen an Knotenpunkten auf Hauptradrouten), Ö04 (Bevorrechtigung von Linienbussen an LSA)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, LASuV		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.4.8 F08: Verkehrssicherheit im Schulwegenetz

Im Schulwegenetz spielt die Gewährleistung der Verkehrssicherheit eine besondere Rolle, da Kinder häufig noch ein geringeres Einschätzungsvermögen gegenüber den Gefahren des Kfz-Verkehrs besitzen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bestehen im Schulwegenetz situationsabhängig zahlreiche Möglichkeiten – bspw. durch Querungshilfen (Mittelinseln/ Fußgängerüberwege), Verbesserung der Einsehbarkeit von Straßen und Querungen, Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten (bspw. durch ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung oder Dialogdisplays) sowie Einrichtung geeigneter Kiss+Ride-Bereiche.

Im Umfeld von Schulen wurden in der Vergangenheit sowie in der Befragung des Verkehrskonzepts zum Fußverkehr teils ein Unsicherheitsempfinden durch die zu Fuß Gehenden gemeldet. Im direkten Kontakt zwischen Stadt und betreffenden Schulen wurden im Rahmen der Bearbeitung konkrete Problemstellungen herausgearbeitet. Diese betrafen u.a. das direkte Betreten der Straße durch die Schüler, Wege zwischen Hauptgebäude und Sportstätte sowie zu Horteinrichtungen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Schulwegen an den gemeldeten Punkten werden folgende ortskonkrete Maßnahmen festgelegt:

- F08 a): Grundschule Kleinrückerswalde
 - Verlängerung des Gehweges an der Bärensteiner Straße (Nordseite) bis zur Straße Am Zinnacker
 - Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches auf der Straße Am Zinnacker
 - Unterstützung der Schule bei der Gewinnung von Schulbegleitern in den öffentlichen Verkehrsmitteln
 - Umbenennung der Haltestellen „Zinnackerweg“ und „Turnhalle“ zur Verringerung der Verwechslungsgefahr für die Grundschüler (bspw. „Zinnackerweg“ zu „Turnhalle“ und „Turnhalle“ zu „Am Zinnacker“)
 - bei Bedarf Abstellung von Schülerlotsen über die Bärensteiner Straße am Knotenpunkt Bärensteiner Straße/ Erdbeerweg/ Zinnackerweg
- F08 b): Friedrich-Fröbel-Grundschule
 - Fußgängerüberweg über die Karlsbader Straße, nahe Hausnr. 24
 - Tempo 30 (streckenhaft) auf der Karlsbader Straße zwischen Marktstraße und Höhe Hausnummer 33 (Maßnahme mit dem RVE abgestimmt)
 - Dialogdisplay zwischen neuem Fußgängerüberweg und Schlettaufer Straße
 - im Winter verstärkte Kontrollen unzulässiger Durchgangsverkehre über die Verbindung „An der Katharinenkirche“
 - Fahrbahnmarkierungen „Kinder“ auf der Karlsbader Straße; nördlich der Marktstraße sowie südlich der Schlettaufer Straße
 - Fahrbahnmarkierungen „Kinder“ auf der Schlettaufer Straße; mit Wiederholungen von der Karlsbader Straße bis zur Frauenstraße
 - (ggf. mittelfristig) Umgestaltung des Fahrbahnbereiches der Schulgasse zwischen Schultreppe und Fröbelstraße, um der Verkehrsregelung als verkehrsberuhigter Bereich gerecht zu werden und niedrige Fahrgeschwindigkeiten weiter zu unterstützen
- F08 c): Maria-Montessori-Schule
 - Gewährleistung von Funktionalität und Betrieb der Fußgänger-LSA über die B 95, insbesondere zu den Schulzeiten von 6 bis 18 Uhr


- Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten und des Haltens bei Lichtzeichen „Rot“ mittels ortsfester Überwachungsanlage („Blitzer“) an der Fußgänger-LSA zur Durchsetzung der Verkehrsregelungen

F08: Verkehrssicherheit im Schulwegenetz		
Wechselwirkungen: Maßnahme S04 (Umgestaltung Karlsbader Straße)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont 	Kostenrahmen € € € € € - € € € € €	Priorität ★ ★ ★ ☆

5.4.9 F09: Attraktivierung weiterer Freizeitrouten zur Naherholung

Freizeitwege im Fußverkehr spielen eine wichtige Rolle bei der Naherholung. Die Wege sollten gut begehbar, möglichst auch berollbar, sowie von anderen Verkehrsträgern (v.a. vom Kfz-Verkehr) getrennt sein. Eine Ausstattung mit Sitzgelegenheiten, ggf. informativen Tafeln zu ortsspezifischen Themen und Geländern bei hohen Längsneigungen trägt zu einer hohen Attraktivität bei. Auf folgenden Freizeitwegen besteht im Sinne der genannten Kriterien weiterer Verbesserungsbedarf:

- F09 a): Promenadenweg unterhalb der Johannissgasse in Annaberg
- F09 b): sicherer Gehweg zum Türmel als Einstieg in den Zickzack-Weg hinunter zur Cunersdorfer Kreuzung in Buchholz

F09: Attraktivierung weiterer Freizeitrouten zur Naherholung		
Wechselwirkungen: Maßnahmen F05 b) (Sicherung Zuwegung Waldfriedhof und Türmel), F06 (Sitzgelegenheiten an Fußwegen)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont 	Kostenrahmen € € € € €	Priorität ★ ★ ☆ ☆

5.5 Handlungskonzept Radverkehr

5.5.1 R01: Umsetzung eines durchgängigen Alltagsnetzes

Annaberg-Buchholz besitzt bereits mehrere attraktive Freizeitrouten für den Radverkehr. Neben den eher tangential verlaufenden Routen, wie bspw. „Stoneman Miriquidi“ östlich und „An der Silberstraße“ westlich der Stadt, führt der Radfernweg Sächsische Mittelgebirge in Ost-West-Ausrichtung durch das Zentrum Annabergs. Die neue Mountainbike-Strecke „Bergstadt-Trail“ macht die Stadt Annaberg-Buchholz besonders für sportlich interessierte Personen erlebbar.

Um das bisherige Routennetz der Stadt Annaberg-Buchholz in Bezug auf die Anforderungen des Alltagsradverkehrs weiterzuentwickeln und vorhandene Netzlücken zu schließen, sind zahlreiche Netzergänzungen notwendig. Diese wurden anhand folgender Kriterien entwickelt:

- Verbindung der Stadt- und Ortsteile untereinander entlang geeigneter Hauptrouten
- Anbindung an wichtige Ziele (bspw. Ortsteilzentren, Einkaufsmöglichkeiten) und Verknüpfungspunkte (Bahn und Bus) sowie der Hauptrouten untereinander über Nebenrouten
- Anbindung des Umlands an die Stadt über geeignete Nebenrouten

In enger Zusammenarbeit mit der Stadt wurde so ein Zielnetz zu den Radrouten in Annaberg-Buchholz entworfen, welches die Freizeitverkehre als auch den Alltagsradverkehr hinreichend bedient. Das Zielnetz wird in **Abbildung 3a** dargestellt.

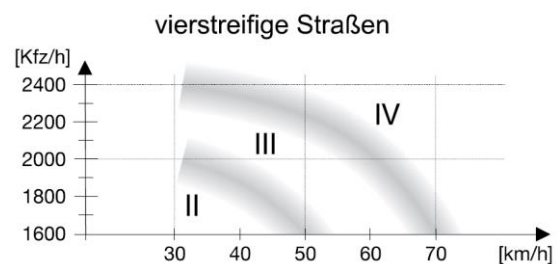
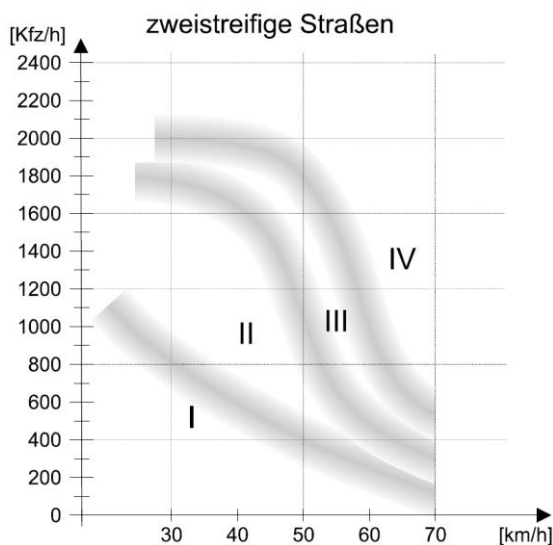
Neben einem durchgängigen Netz spielt die Befahrbarkeit der Radrouten eine wichtige Rolle. Diese bemisst sich neben einem geeigneten Fahrbahnbelag sowie -zustand an einer geeigneten Führungsform (Infrastruktur). Dabei ist nicht in jedem Fall eine gesonderte Radverkehrsanlage notwendig. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) teilen Straßen zur Bestimmung der jeweils geeigneten Infrastruktur für den Radverkehr in vier Belastungsbereiche auf und formulieren verschiedene Randbedingungen⁹. In der nächsten Tabelle sowie den zwei folgenden Grafiken können die Belastungsbereiche und zugehörigen Führungsformen eingesehen werden.

Belastungsbereich	Führungsform Radverkehr	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches
I	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	- bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung "Gehweg" mit dem Zusatz "Radfahrer frei" ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll

⁹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), FGSV-Verlag, Köln, Ausgabe 2010

Belastungsbereich	Führungsform Radverkehr	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches
II	<ul style="list-style-type: none"> - Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und "Gehweg" mit Zusatz "Radfahrer frei" - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und "Gehweg" mit Zusatz "Radfahrer frei" - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht 	<ul style="list-style-type: none"> - bei geringem Schwerverkehr, Gefälle Strecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/ IV	<ul style="list-style-type: none"> - Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> - bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit "Gehweg/Radfahrer frei" eingesetzt werden

Tabelle 5: Führungsformen des Radverkehrs an Stadtstraßen gemäß ERA (eigene Darstellung)



Grafik 7 (oben): Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei vierstreifigen Stadtstraßen

Grafik 8 (links): Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen

Im Abgleich mit den Verkehrsmengen (Analyse-Teil) und den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wird ersichtlich, dass zahlreiche Routen im Nebennetz keine gesonderte Infrastruktur benötigen. Auf Hauptverkehrsachsen ist eine Führung im Mischverkehr aufgrund der meist höheren Geschwindigkeiten und/ oder hohen Verkehrsmengen jedoch im Regelfall ungeeignet. Um das entwickelte Radnetz durchgängig befahren zu können, sind deshalb noch mehrere infrastrukturelle Ergänzungen in Form von regelgerechten Radführungen notwendig.

Dies gilt vor allem für die Alltagsrouten, entlang derer ein sicheres und zügiges Vorankommen zu gewährleisten ist. Einbahnstraßen sind dabei nach Möglichkeit für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen (beachte VwV-StVO zu Zeichen 220 Einbahnstraße). An Querungsstellen von




Hauptverkehrsachsen sind geeignete Möglichkeiten zu schaffen. Ungünstige Verkehrsregelungen (gänzliche/ zeitabhängige Sperrung, Absteigepflicht, etc.) sind möglichst zu vermeiden.

Abbildung 3b enthält die verortbaren infrastrukturellen Anpassungsbedarfe (Maßnahme R01) im Hauptnetz des Radverkehrs, welche vorrangig zu behandeln sind. **Abbildung 3c** enthält die weiteren Anpassungsbedarfe im Nebennetz.

Die Maßnahme R01 wird wie folgt untergliedert:

- R01 a): Prüfung der infrastrukturellen Bedarfe (*Abbildungen 3b und 3c*) auf die jeweils bestgeeignete Verkehrsanlage (in Abhängigkeit der Belastungsbereiche)
- R01 b): Umsetzung der geeigneten Teilmaßnahmen zur kurzfristigen Ertüchtigung der Hauptradrouten (*Abbildung 3b*) – Errichtung von Infrastruktur, Einbau von Querungsmöglichkeiten, Befahren von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- R01 c): Umsetzung der geeigneten Teilmaßnahmen zur Ertüchtigung der Nebenradrouten (*Abbildung 3c*) – Errichtung von Infrastruktur, Einbau von Querungsmöglichkeiten, Befahren von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Die Einrichtung der Infrastruktur ist im Haushalt der Stadt bzw. des Baulastträgers zu berücksichtigen. Für die Bundesstraßen ist das LASuV zuständig, die Maßnahmen sind entsprechend an den Baulastträger heranzutragen. Aufgrund des hohen Förderpotentials im Radverkehr ist für zahlreiche Einzelmaßnahmen mit geringeren Kosten für die Stadt zu rechnen.

R01: Umsetzung eines durchgängigen Alltagsnetzes		
Wechselwirkungen: Maßnahmen R02 (Verbesserungen an Knotenpunkten auf Hauptradrouten), R08 (Fahrradstadtplan), K05 (Überarbeitung Parkraumkonzept)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, LASuV		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

Zwischen Cunersdorf und Kleinrückerswalde – v.a. zu den Märkten an der Bärensteiner Straße – besteht aktuell keine geeignete Radverbindung. Das Radzielnetz (*Abbildung 3a*) weist auf der Relation zwei grundsätzlich geeignete Verbindungsvarianten aus:

- a) Radweg parallel zur B 95 (Westseite) entlang der Mülldeponie „Himmlich Heer“ mit direkter Anbindung an die Bärensteiner Straße – keine Querung der B 95 notwendig, vrsl. mittlere Kosten (ohne Grunderwerb)
- b) überwiegende Nutzung des vorhandenen Radwegs entlang der alten Bahnstrecke östlich der B 95 und Schaffung einer Querverbindung im Bereich zwischen Sperlingstraße und Bärensteiner Straße – die B 95 wird zweimal überquert, vrsl. geringe bis mittlere Kosten (ohne Grunderwerb), Umsetzung ggf. aufgrund von Eigentumsverhältnissen erschwert

Nach erster Einschätzung ist zunächst nur eine Variante umsetzbar. Variante a) ist aus Richtung Cunersdorf etwa 400 m kürzer und vermeidet zwei Querungen über die Bundesstraße, Variante b) besitzt eine höhere Umsetzungswahrscheinlichkeit und verbessert zudem die Anbindung für den östlichen Teil von Kleinrückerswalde. Im Nachgang des Verkehrskonzeptes sind die Varianten vertieft zu untersuchen und eine Vorzugsvariante festzulegen und umzusetzen. Bei ausreichenden Fördermitteln wird eine Umsetzung beider Varianten (zeitgleich/ versetzt) empfohlen.

Für die regionalen Anbindungen ist die Infrastruktur außerhalb der Stadtgrenze von Annaberg-Buchholz ebenfalls anzupassen. Dort sind das LASuV bzw. die jeweilige Gemeinde zuständig, an die das Zielnetz und damit verbundene notwendige Maßnahmen entsprechend heranzutragen sind. Dies gilt für Anbindungen an die folgenden Orte, für die noch keine attraktive Verbindung besteht oder geplant ist:

- Dörfel/ Hermannsdorf
- Königswalde, Erzgebirge (aus Richtung Cunersdorf)
- Schlettau (abschnittweise Ausbesserung des befahrbaren Untergrunds)
- Schönfeld

5.5.2 R02: Verbesserungen an Knotenpunkten auf Hauptrouten

Alltagshaupttrouten sollen ein sicheres und zügiges Vorankommen für den Radverkehr ermöglichen. Um dies auch an Knotenpunkten zu gewährleisten, kommen i.d.R. verschiedene Elemente zum Einsatz. Folgende Möglichkeiten sind an Knotenpunkten und Querungsstellen über Straßen im Zuge der Hauptradrouten zu prüfen und möglichst umzusetzen:

- farbliche Hervorhebung der Fahrrad-Infrastruktur (Furten, Radfahr-/ Schutzstreifen)
- Absenkung von Borden bei Führung des Radverkehrs abseits der Fahrbahn
- Verkürzung von Wartezeiten an LSA, sofern die Auswirkungen auf die weiteren Verkehrsträger vertretbar sind (Koordinierungen sind zu beachten, deren Anpassung zu prüfen)
- bei anstehender umfangreicher Sanierung eines Knotenpunktes Prüfung einer radfreundlicheren Umgestaltung unter Beachtung der Belange der weiteren Verkehrsträger




- Warnhinweise vor querendem Radverkehr an ungesicherten Querungen über Hauptverkehrsstraßen

Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrssituation sind für jeden einzelnen Knotenpunkt im Zuge der Hauptradrouten sowie unter Beachtung der Maßnahme R01 (durchgängiges Alltagsnetz) zu prüfen. Da die Zuständigkeit entlang der Bundesstraßen beim LASuV liegt, werden für die Stadt Annaberg-Buchholz in Summe vorerst geringe Kosten angesetzt.

R02: Verbesserungen an Knotenpunkten auf Hauptrouten		
Wechselwirkungen: bestehende LSA-Koordinierungen, Maßnahmen R01 (Radroutennetz), F07 (Verbesserung LSA-Schaltungen für den Fußverkehr), Ö04 (Bevorrechtigung von Linienbussen an LSA)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, LASuV		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.5.3 R03: Befahrung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung im Straßennebennetz

Abseits der ausgewiesenen Radrouten bestehen auch im Straßennebennetz Einbahnstraßen, die prinzipiell für die Erschließung von Wohngebieten durch den Radverkehr geeignet sind. Für eine größtmögliche Erschließungswirkung des Radverkehrs sind deshalb auch die Einbahnstraßen im Kfz-Nebennetz auf eine Befahrbarkeit in Gegenrichtung durch den Radverkehr zu prüfen und, wo möglich, dafür zu ertüchtigen.

R03: Befahrung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung im Nebennetz		
Wechselwirkungen: -		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.5.4 R04: Errichtung Nutzungsgerechter Abstellanlagen

Eine Nutzungsgerechte Möglichkeit, das Fahrrad am Zielort abzustellen, ist eine Grundvoraussetzung für ein attraktives Radverkehrsangebot. Die Fußgänger-Zone auf der Buchholzer Straße besitzt seit der Umgestaltung (Fertigstellung in 2021) ein nutzerfreundliches Basisangebot zur Fahrrad-Abstellung. An Schulen und Ausbildungsstätten gibt es i.d.R. bereits Abstellmöglichkeiten. Diese sind jedoch zum Teil nicht nutzerfreundlich ausgebildet.

Das Parkraumkonzept der Stadt Annaberg-Buchholz enthält eine Richtzahlentabelle zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen und Abstellanlagen für Fahrräder. Die darin enthaltenen Angaben entsprechen eher einem Angebot für Kommunen mit einer höheren Fahrrad-Affinität. Für ein zu schaffendes Grundangebot werden die Vorgaben der Richtzahlentabelle (sofern vorhanden) deshalb gemindert (i.d.R. etwa um die Hälfte), um die finanzielle Machbarkeit zu gewährleisten.

Das ortskonkrete Grundangebot soll sukzessive innerhalb des festgelegten Zeitraumes (kurzfristig; 5 Jahre) geschaffen werden. Dabei eignet sich ggf. zwischenzeitlich eine Erfassung der Nutzung, um einer deutlichen Unter- oder Überdimensionierung frühzeitig entgegenzuwirken. Die Verortung der zu schaffenden Grundangebote ist in *Abbildung 3c* enthalten.

Ort	Richtzahlentabelle	Grundangebot für...
Behörden/ kommunale Arbeitgeber	1 je 60 m ² Nutzfläche	1 Fahrrad je 150 m ² Nutzfläche
Festhalle (sowie Tiergehege)	1 je 20 Sitzplätze	50 Fahrräder
Kirchplatz (St. Annenkirche)	1 je 30 Sitzplätze	10 Fahrräder
Schwimmbhalle Atlantis	1 je 25 m ² Hallenfläche	20 Fahrräder
Badeanstalt am Stangewald	1 je 150 m ² Grundfläche	40 Fahrräder
Turnhalle Talstraße	1 je 25 m ² Hallenfläche	10 Fahrräder
Silberlandhalle	1 je 25 m ² Hallenfläche	30 Fahrräder
Markt	-	30 Fahrräder
Wolkensteiner Straße	-	15 Fahrräder
Karlsbader Straße in Buchholz	-	10 Fahrräder
Bahnhof Süd	-	15 Fahrräder
Haltepunkt Mitte	-	10 Fahrräder
Busbahnhof	-	20 Fahrräder
weitere Endhaltestellen des ÖPNV	-	4 Fahrräder je Endhaltestelle
Grundschulen	-	1 Fahrrad je 12 Grundschüler
weitere Schulen und Ausbildungsstätten	-	1 Fahrrad je 10 Schüler

Tabelle 6: Zahl der Fahrradabstellplätze je Ziel

Nicht nutzerfreundliche Abstellanlagen an Schulen und Ausbildungsstätten sind spätestens im Rahmen anstehender Sanierungsarbeiten umzugestalten und bei Bedarf zu erweitern (empfohlenes Grundangebot siehe vorangegangene Tabelle, ansonsten bei Bedarfsmeldung durch die Schule/ Ausbildungsstätte).

Die Qualität und Ausstattung der Abstellanlagen orientieren sich generell an der Verweildauer am Ziel, ggf. ist auch ein Mix geeignet. Abzuwägen ist i.d.R. zwischen:

- Fahrradbügel ohne Überdachung – kurze Verweildauer, bspw. Einkauf, Dienstleistungen, Gastronomie
- Fahrradbügel mit Überdachung – mittlere Verweildauer, alltägliche Ziele wie bspw. Schulen und Arbeitgeber
- gesicherten Fahrradboxen – mittlere bis lange Verweildauer, insbesondere an Verknüpfungspunkten des ÖPNV und touristischen Zielen, sowie für hochpreisige Fahrräder/ E-Bikes

Vorerst ist die Priorität generell auf die Schaffung der (möglichst nutzerfreundlichen) Abstellmöglichkeiten zu legen (bspw. Anlehnbügel, keine sog. „Felgenklemmer“). Mittelfristig oder im Falle ausreichender Fördermittel sind folgende zielspezifische Ausstattungsmerkmale anzustreben:

- an Zielen mit Einkaufs- und Gastronomie-Angebot (Markt, Wolkensteiner Str., Karlsbader Straße) v.a. Anlehnbügel
- bei Behörden, Arbeitgebern und Schulen möglichst überdachte Abstellanlagen, bei Bedarf zusätzlich gesichert (bspw. durch Zugangsbeschränkungen oder Überwachung)
- an Bahnhöfen, Busbahnhöfen und Endhaltestellen eine Mischung aus überdachten Abstellmöglichkeiten und Fahrradboxen

R04: Errichtung nutzungsgerechter Abstellanlagen

Wechselwirkungen:

S01 (Attraktivierung Markt Annaberg), S02 (Umgestaltung Wolkensteiner Straße), S04 (Umgestaltung Karlsbader Straße), M01 (Attraktivierung Bahnhof Süd), M02 (Attraktivierung Haltepunkt Mitte)

Akteure:

Stadt Annaberg-Buchholz

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Aufgrund des hohen Förderpotentials im Radverkehr ist ggf. mit geringeren Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz zu rechnen. Außerdem kann dadurch ggf. auch kurzfristig bereits eine qualitativ hochwertige Ausstattung ermöglicht werden.

Im Rahmen des Realisierungskonzeptes wird auf die Evaluierung von Auslastung und Nutzungsverhalten eingegangen, um das neue Grundangebot sukzessive anzupassen und bei Bedarf entsprechend zu erweitern. Außerdem sind sukzessive die Bedarfe weiterer Ziele zu prüfen (bspw. Parks, Friedhöfe, Ziele von Tourismus- und Besucherverkehren, etc.).

Große Firmen und Arbeitgeber (bspw. Erzgebirgsklinikum) sind auf den grundsätzlichen Bedarf von Fahrradabstellanlagen hinzuweisen. Anregungen zur geeigneten Anzahl und Ausführung eines Grundangebotes können ggf. durch die Stadtverwaltung gegeben werden.

5.5.5 R05: Lademöglichkeiten für E-Bikes

Die Ausstattung öffentlicher Abstellanlagen mit Lademöglichkeiten für elektrisch unterstützte Fahrräder stellt besonders eine Maßnahme mit hoher Öffentlichkeitswirkung dar. An folgenden (vergleichsweise) stark frequentierten Zielen ist deshalb vorerst jeweils eine Lademöglichkeit (lädt i.d.R. bis zu zwei E-Bikes) einzurichten:

- Markt Annaberg
- Unterer Bahnhof
- Busbahnhof
- Haltepunkt Mitte
- Bahnhof Süd

R05: Lademöglichkeiten für E-Bikes		
Wechselwirkungen: Maßnahmen R04 (nutzungsgerechte Abstellanlagen), R06 (Management Abstellanlagen)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, Energieversorger		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

Bei hoher Auslastung der Ladestationen kann das ortskonkrete Angebot entsprechend sukzessive erweitert werden.

Zur Erschließung von außerorts-Routen (v.a. im Freizeitnetz) bestehen mittlerweile außerdem technische Lösungen durch autarke (bspw. solarbetriebene) Ladestationen. Die ggf. probeweise Errichtung solcher Stationen kann im Zuge der Konzeptionen für Tourismus und Freizeitradrouten vertieft werden, ist jedoch nicht Bestandteil des übergeordneten Verkehrskonzeptes der Stadt.

5.5.6 R06: Mobile Abstellanlagen für Großveranstaltungen

Für Großveranstaltungen wie die Annaberger Kät werden zumeist nur kurzzeitig und ortsspezifisch deutlich mehr Abstellanlagen benötigt als im Rest des Jahres. Deshalb lohnen sich für derlei Großveranstaltungen eher mobile Abstellanlagen, welche im Laufe des Jahres auch an anderen Orten bzw. zu anderen Großveranstaltungen zum Einsatz kommen können.

Auf eine hohe Nutzerfreundlichkeit sowie ggf. Möglichkeiten für eine hohe Sicherheit (Fahrradboxen/ Überwachung/ ...) ist entsprechend zu achten. Beim Angebot von Fahrradboxen und überwachten Anlagen kann ggf. von der Akzeptanz angemessener Abstellgebühren ausgegangen werden, sofern die Abstellung in Zielnähe erfolgt und niedrigere Gebühren als für den ruhenden Kfz-Verkehr angesetzt werden.

Die Kosten sind insbesondere von folgenden Kriterien abhängig:

- Anzahl, Qualität und Einsatzhäufigkeit der Abstellanlagen
- Anschaffung und Management durch Stadt oder (externen) Auftragnehmer
- ggf. Überwachung (Kosten) und Höhe der Abstellgebühren (Einnahmen)
- ggf. Kooperation mit anderen Gemeinden (Einsatz auf mehreren Großveranstaltungen p.a.)

R06: Mobile Abstellanlagen für Großveranstaltungen		
Wechselwirkungen: Maßnahme R06 (Management Abstellanlagen)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, ggf. Kooperationspartner		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

Die Umsetzung der Maßnahme sollte sich an den o.g. Kostenfaktoren ausrichten und nur erfolgen, sofern dies auch wirtschaftlich vertretbar ist. Sofern die Maßnahme kurz- bis mittelfristig aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisiert werden kann, wird eine Prüfung zur Notwendigkeit und Umsetzbarkeit in wiederkehrenden Zeiträumen empfohlen.

5.5.7 R07: Imagekampagne Radverkehr

Die Verbesserung der Wahrnehmung des Fahrradfahrens beinhaltet zwei Bestandteile:

- Verständnis des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel (selbst fahren)
- verträgliches Miteinander zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmern (Kfz, Fuß) im Straßenverkehr

In topografisch bewegten sowie ländlich geprägten Regionen wird das Rad häufig noch nicht als vollwertiges Fortbewegungsmittel wahrgenommen – trotz des hohen technologischen Fortschritts (v.a. leistungsfähige Gangschaltungen und elektrische Unterstützung). Interessierten Personen sollte deshalb das Ausprobieren ermöglicht werden, um den individuellen Nutzen des Fahrradfahrens (v.a. körperliche Aktivität und höheres Wohlbefinden) sowie die zahlreichen Möglichkeiten zur Kompensation vermeintlicher Vorteile des Kfz (kürzere Wege, zusätzliche Transportmöglichkeiten, etc.) erlebbar zu machen.

Wo eine räumliche Trennung der unterschiedlichen Verkehrsmittel (hier: Rad-Fuß und Rad-Kfz) nicht möglich ist, spielt die gegenseitige Rücksichtnahme eine besonders wichtige Rolle im Straßenverkehr. Diese wiederum wird häufig beeinflusst von einer grundlegenden Akzeptanz gegenüber den jeweils anderen Verkehrsteilnehmern sowie der Möglichkeit/ Fähigkeit, sich in die andere Person hinzusetzen (Perspektivwechsel). Das gilt für alle Verkehrsteilnehmer gleich.

Mit dem Pilotprojekt zur E-Bike-Ausleihe in 2021 konnten zahlreiche Erfahrungen gesammelt werden. Eine Weiterführung am Standort Silberlandhalle ist aus verschiedenen Gründen jedoch nicht praktikabel. Seitens der Stadt werden weiterhin aktiv Möglichkeiten gesucht, um E-Bike-Interessierten ein entsprechendes Angebot zu bieten. In Betracht gezogen werden bspw. Kooperationen mit örtlichen Händlern. Da die Ausleihe von E-Bikes primär den Freizeitbereich und nicht den Alltag betrifft, wird diese Teilmaßnahme der Imagekampagne zugeordnet.

Zur Imageförderung des Fahrradfahrens sollen folgende Angebote geschaffen werden, deren Durchführung öffentlichkeitswirksam zu bewerben ist:

- Testtage zur Nutzung von Fahrrädern und E-Bikes, dabei bietet sich die Zusammenarbeit mit örtlichen Fahrradhändlern an
- Informationsangebote zu Möglichkeiten wie Fahrrad-Leasingangebote und Jobrädern
- Kampagnen und Schulungsangebote zum Thema Verkehrssicherheit und Verkehrsregeln (i.d.R. für alle Personengruppen hilfreich) in Kooperation mit geeigneten Partnern (bspw. Verkehrswacht, Polizeibehörde, etc.), bspw. mit folgenden Inhalten:
 - Darstellung typischer Konfliktsituationen
 - Hilfestellungen zum lösungsorientierten und positiven Umgang miteinander
 - anschaulichen Möglichkeiten des gegenseitigen Perspektivwechsels

- Schaffung von attraktiven Möglichkeiten zur E-Bike-Ausleihe

R07: Imagekampagne Radverkehr		
Wechselwirkungen: -		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, ortsansässige Fahrradhändler, ggf. Polizei		
Zeithorizont 	Kostenrahmen € € € € €	Priorität ★★★★★

5.5.8 R08: Fahrradstadtplan

Zum Radroutennetz ist ein leicht zugängliches Informationsangebot in Form eines Fahrradstadtplanes zu schaffen. Dieser soll folgende Bestandteile enthalten:

- Alltags- und Nebennetz
- Freizeitrouten (im Einzelnen dargestellt)
- bedeutende Ziele für Freizeit und Tourismus
- geeignete Orientierungspunkte

Der Fahrradstadtplan sollte bei deutlichen Änderungen der o.g. Elemente und ggf. turnusmäßig (bspw. alle 5 Jahre) aktualisiert werden. Der Zugang zum Fahrradstadtplan ist barrierefrei digital zu ermöglichen – eine Kooperation mit Drittanbietern ist ggf. sinnvoll. Die Bereitstellung in Papierform ist ebenfalls möglich, jedoch aufgrund der zunehmenden Digitalisierung sekundär.

R08: Erstellen eines Fahrradstadtplans		
Wechselwirkungen: Maßnahme R01 (Radroutennetz)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, ggf. Fahrrad- und Tourismusverbände		
Zeithorizont 	Kostenrahmen € € € € €	Priorität ★★★★★

5.5.9 R09: Weiterentwicklung der Wegweisung


Die Wegweisung entlang von Radrouten spielt überwiegend für ortsunkundige Touristen eine wichtige Rolle. Auf alltäglichen Wegen sind Radfahrende dagegen meist nicht auf Wegweisungen angewiesen.

Die Wegweisung im Freizeitnetz ist deshalb beizubehalten. Die neuen Hauptradrouten des Alltagsnetzes sowie neue Freizeitrouten (bspw. die Mountainbike-Strecke „Bergstadt-Trail Annaberg-Buchholz“) sind entsprechend mit einer Wegweisung zu versehen. Hinzu kommen Wegweisungen zwischen den Haupt- bzw. Freizeitrouten und Orten von besonderer Relevanz für Freizeit und Tourismus. Diese Verknüpfungstrecken sind möglichst über das Alltagsnetz zu führen.

Geeignete Ziele mit touristischer bzw. Freizeit-Relevanz sind bspw.: Annaberger Markt, Festhalle, Tiergehege, Kätplatz, Schwimmhalle Atlantis, Freibad am Stangewald, St. Annenkirche, Markus-Röhling-Stolln, Frohnauer Hammer und Pöhlbergturm.

Die Verknüpfungen sind durch Hinweise (Ziele und Entfernung in km und in min) entlang der Radrouten und eine geeignete Wegweisung zwischen Radroute und Ziel zu verwirklichen. Sie finden nach Möglichkeit bereits Beachtung im Zielnetz zum Radverkehr (s. Abbildung 3a). Langfristig ist entlang der Verknüpfungen eine möglichst attraktive Infrastruktur anzustreben.

Sofern sich für die Maßnahme Fördermittel generieren und die Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz senken lassen, erhöht sich die Priorität der Maßnahme.

R09: Weiterentwicklung der Wegweisung		
Wechselwirkungen: Maßnahme R01 (Radroutennetz)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.6 Handlungskonzept Öffentlicher Personenverkehr

5.6.1 Ö01: Barrierefreiheit an Haltestellen

Um allen Personengruppen an Mobilität und Verkehr teilhaben zu lassen, spielt die Barrierefreiheit von Haltestellen eine wichtige Rolle. Hierzu zählen:

- höhengleicher Einstieg
- taktile Elemente (v.a. Bodenindikatoren, ggf. Durchsagen zu ankommenden Linien)
- barrierefreie Zuwegung inkl. notwendiger Querungsmöglichkeiten (Qualität und Quantität) im Umfeld der Haltestellen
- überdachte Sitzgelegenheiten (Ausnahme: Ausstiegshaltestellen)

Bereits vorgesehen ist der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen „Unterer Bahnhof“ am Bahnhofsvorplatz und „Straße der Einheit“. In den kommenden Jahren stehen außerdem mehrere Baumaßnahmen im Umfeld von Haltestellen an. In diesen Baumaßnahmen ist der barrierefreie Ausbau der dortigen Haltestellen entsprechend einzuordnen, was in der ersten Teilmaßnahme Ö01 a) festgehalten wird (vgl. **Abbildung 4**):

- Ö01 a): Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen bei anstehenden Baumaßnahmen
 - „Gehrisch Ruh“
 - „Bahnhofstraße“
 - „Sparkasse/ Annenkirche“
 - „Wendeschleife“
 - „Schneeberger Straße“
 - Haltestellen im Verlauf des Barbara-Uthmann-Rings: „Einmündung B 101“, „Ärztelhaus“ und „Begegnungszentrum“

Aktuell wird durch die RVE GmbH ein Haltestellenkataster erstellt, welches den Ausbaustand der Haltestellen im Bedienebiet erfasst. Auf Basis des Haltestellenkatasters soll anschließend eine Befahrung mit relevanten Vertretern (s.u.) stattfinden, um die Priorisierung der weiteren barrierefrei auszubauenden Haltestellen festzulegen:

- Ö01 b): Priorisierung der weiteren barrierefrei auszubauenden Haltestellen in Annaberg-Buchholz anhand des Haltestellenkatasters sowie einer gemeinsamen Ortsbefahrung mit Vertretern von Stadt, RVE, LASuV und Landkreis (insbesondere Behindertenbeauftragte)
- Ö01 c): sukzessive Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen auf Basis der in Ö01 b) festgelegten Priorisierung

Bei ohnehin anstehenden baulichen Maßnahmen ist außerdem auch in Zukunft stets zu prüfen, ob sich Haltestellen mit Ausbaubedarf im Bereich oder ggf. Umfeld der Baustelle befinden, welche

im selben Zuge ausgebaut werden können. Ferner sind die Wechselwirkungen mit Maßnahme Ö03 (Neuausrichtung Liniennetz) bzgl. zu verlegender Haltestellenbereiche zu beachten.



Ö01: Barrierefreiheit an Haltestellen		
Wechselwirkungen: Maßnahme Ö03 (Neuausrichtung Liniennetz)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, LASuV, RVE, Landkreis		
Zeithorizont 	Kostenrahmen € € € € € - € € € € €	Priorität 

5.6.2 Ö02: Einbindung in das Chemnitzer Modell

Mit dem Chemnitzer Modell wird das Ziel verfolgt, das Eisenbahnnetz in der Stadt Chemnitz und ihrem Umfeld mit dem Straßenbahnnetz zu einem integrierten Verkehrssystem auszubauen. Ziel ist eine möglichst umsteigefreie Anbindung zwischen Region und Stadtzentrum. Dies beinhaltet perspektivisch auch den Anschluss der Stadt Annaberg-Buchholz.

Die Einbindung von Annaberg-Buchholz in das Chemnitzer Modell sollte im Sinne einer verbesserten Anbindung grundlegend weiterverfolgt werden. Dabei ist eine Attraktivitätsminderung des Anschlusses an den Chemnitzer Hauptbahnhof möglichst zu vermeiden.

Für die Stadt Annaberg-Buchholz fallen im Rahmen des Projekts zur Einbindung in das Chemnitzer Modell keine Kosten an.

Ö02: Einbindung in das Chemnitzer Modell		
Wechselwirkungen: -		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, VMS und Projekt-Partner des Chemnitzer Modells		
Zeithorizont 	Kostenrahmen € € € € €	Priorität 

5.6.3 Ö03: Neuausrichtung des Liniennetzes und Fahrtenangebotes

In der Analyse zum Verkehrskonzept wurden mehrere räumliche und zeitliche Erschließungsdefizite ermittelt. Maßnahmen zur verbesserten zeitlichen Erschließung waren bereits Bestandteil des INSEK 2025. Des Weiteren bestehen zahlreiche Einrichtungshaltestellen in Annaberg-Buchholz, die für den einzelnen ÖPNV-Nutzenden unter Umständen eine schlechtere Erschließungsqualität bedeuten, als die Einzugsbereiche suggerieren. Aufgrund der zahlreichen Einbahnstraßenregelungen in Annaberg-Buchholz ergeben sich hier i.d.R. keine trivialen Lösungen. Außerdem ist das aktuelle Liniennetz mit zahlreichen Ergänzungslinien und -fahrten sowie einer ungünstigen grafischen Aufarbeitung für ÖPNV-Nutzende nicht hinreichend nachvollziehbar. Konkret sind folgende Defizite zu listen:

- zeitliche Erschließung
 - Osten Annabergs: Fahrten am Wochenende und nach 20 Uhr
 - Buchholz: Fahrten nach 20 Uhr, am Wochenende > 5 Fahrten/ Tag
 - Cunersdorf: Bedienung aller Haltestellen werktags durch > 5 Fahrten/ Tag sowie am Wochenende, Bedienung nach 20 Uhr
 - Frohnau: Fahrten nach 20 Uhr, > 5 Fahrten/ Tag am Wochenende
 - Geyersdorf: Fahrtenangebot nach 20 Uhr, außerdem aufgrund des fehlenden Stadtverkehrs höhere Kosten zur Anbindung an die Kernstadt (bspw. Einzelfahrten Regionalverkehr seit 01.08.2022: 2,50 €/ Erw. gegenüber 2,10 €/ Erw. im Stadtverkehr)
 - Kleinrückerswalde: Fahrtenangebot am Wochenende und nach 20 Uhr
- räumliche Erschließung
 - Pöhlbergsiedlung
 - Hüttenberg mit Hüttengrundstraße
 - Besucherbergwerk Markus-Röhling-Stolln
- Einrichtungshaltestellen im gesamten Stadtgebiet (nicht vollumfänglich zu benennen)
 - ein Beispiel ist die Einrichtungshaltestelle „Klubhaus Marx“; der Halt in beide Richtungen käme u.a. der Erschließung von Silberlandhalle, den Hochschulen, der Kreismusikschule sowie den Beschäftigten der AOK-Geschäftsstelle zugute
- unübersichtliches Liniennetz (Linienführung generell sowie grafische Darstellung)

Eine deutliche Verbesserung der o.g. Defizite ist aufgrund verschiedener Abhängigkeiten nur in einer Überarbeitung des Liniennetzes und Fahrtenangebotes zu erreichen. Dabei sind auch Angebote abseits der konventionellen Bedienung einzubeziehen – bspw. on-Demand-Angebote oder Bürgerbusse. Im ländlich geprägten Raum kann dadurch oftmals ein höherer Kosten-Nutzen-Faktor bei einem grundlegend ähnlich attraktiven Angebot erzielt werden. Dabei sollten auch die Erfahrungen genutzt werden, welche aktuell im Rahmen des Pilotprojektes „ERZmobil“ in

Zwönitz (seit Januar 2022) gesammelt werden. Eine wichtige Grundlage zur Bestimmung geeigneter Linien ist außerdem die Erhebung von Fahrgastströmen (Fahrgäste je Quelle-Ziel-Relation).




Maßnahme Ö03 ist darum als Einheit mit folgenden Teilmaßnahmen zu verstehen, von denen die Erschließungsdefizite und sowie Einrichtungshaltstellen in *Abbildung 4* dargestellt sind:

- Erhebung des Fahrtenbedarfs (bezogen auf Fahrtrelationen mit Start und Ziel sowie Zeiten) sowohl der aktuellen als auch potentiell neuen Nutzer, i.d.R. anhand von Befragungen (Fahrgast/ Haushalt)
- Überarbeitung und klare Strukturierung des Liniennetzes unter der Abwägung von
 - zu verlegenden Haltstellen (v.a. in Randbereichen sowie zur Vermeidung von Einrichtungshaltstellen)
 - ergänzenden/ alternativen Angeboten (on-Demand-Verkehre, RufBus, etc.)
- Überarbeitung des Fahrtenangebotes zur Verbesserung der zeitlichen Erschließung
- einheitliche Preisgestaltung bei der Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt/ untereinander
- Erstellung einer nutzerfreundlichen Übersicht des Liniennetzes

Die Neuausrichtung des Liniennetzes und Fahrtenangebotes ist nur auf Basis einer fundierten Machbarkeitsuntersuchung realisierbar, welche kurzfristig einzuordnen ist und für die geringe bis mittlere Kosten angesetzt werden.

Die Ergebnisse der Untersuchung (überarbeitetes Liniennetz und Fahrtenangebot, geeignete Verbesserungsoptionen und deren voraussichtliche Kosten, etc.) sind in der darauffolgenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu beachten. Eine Umsetzung erscheint aber nur langfristig realistisch.

Die Kosten zur Neuausrichtung des Busliniennetzes sind auf Basis der vorliegenden Informationen nur schwer einzuschätzen. Es wird vorerst von jährlichen Mehrkosten für die Stadt im mittleren Bereich ausgegangen.

Ö03: Neuausrichtung des Liniennetzes und Fahrtenangebotes		
Wechselwirkungen: Maßnahme Ö01 b), Ö01 c) (Barrierefreiheit an Haltstellen)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, VMS		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.6.4 Ö04: Bevorrechtigung von Linienbussen an LSA

Zur Erhöhung der Fahrplanstabilität sollen Bevorrechtigungen an LSA-geregelten Knotenpunkten eingerichtet werden. Dazu sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Nachweis der grundlegenden Machbarkeit (ggf. je Knotenpunkt und nach Tageszeiten unterschieden) und Integration in die bestehende LSA-Koordinierung entlang der B 95
- technische Ausrüstung der Lichtsignalanlagen inkl. Anpassung der Schaltprogramme
- technische Ausrüstung der Busse

Die Kosten teilen sich auf verschiedene zuständige Stellen auf. Beziffert werden die geschätzten Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz. Diese können in Abhängigkeit möglicher Fördermittel sowie weiterer Rahmenbedingungen ggf. geringer ausfallen. Im Falle sehr geringer Kosten erhält die Maßnahme die Priorität „sinnvoll“. Die betreffenden Lichtsignalanlagen sind in *Abbildung 4* dargestellt.

Ö04: Bevorrechtigung von Linienbussen an LSA		
Wechselwirkungen: bestehende LSA-Koordinierungen, F07 (Verbesserung LSA-Schaltungen für den Fußverkehr), R02 (Verbesserungen an Knotenpunkten auf Hauptradrouten)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, LASuV, RVE		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.6.5 Ö05: Stärkung des Jobticket-Angebots des VMS

Das vorhandene Jobticket-Angebot des VMS soll weiter gefördert werden. Dazu eignen sich bspw. Kooperationen und die anteilige Bezuschussung durch Arbeitgeber. Eine Bezuschussung von Jobtickets für Beschäftigte der Verwaltung kann dabei eine Vorbildwirkung für andere Arbeitgeber haben. Folgende Teilmaßnahmen sind enthalten:

- Ö05 a): Aktive Bewerbung der Vorteile von Jobtickets durch die Stadt
- Ö05 b): Bezuschussung von Jobtickets für Beschäftigte der Verwaltung (die Kosten hängen von der Höhe des Zuschusses und der tatsächlichen Inanspruchnahme ab)

- Ö05 c): Prüfauftrag zur Ermöglichung von Jobtickets auch in Betrieben mit wenigen Beschäftigten, um die Mindestabnahme (5 bei Arbeitgeberzuschuss, 30 ohne) gegenüber dem VMS zu ermöglichen. Dazu eignen sich bspw. Kooperationen interessierter Arbeitgeber.

Ö05: Stärkung des Jobticket-Angebots des VMS		
Wechselwirkungen: -		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, VMS, interessierte Arbeitgeber		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

Der Kostenrahmen beinhaltet die Maßnahmen Ö05 a) und c) sowie ggf. anteilig die Kosten für die Maßnahme Ö05 b). Da die Kosten der Maßnahme Ö05 b) von verschiedenen Faktoren abhängen, kann sich die Kostenklasse ggf. erhöhen.

5.6.6 Ö06: Modernisierung der Busflotte

Die in Annaberg-Buchholz zum Einsatz kommende Busflotte ist unter Beachtung der finanziellen und technischen Machbarkeit mittel- bis langfristig mit umweltfreundlicheren Antrieben zu modernisieren. Ziel ist die Verringerung der durch den Busverkehr verursachten Schadstoff- und Lärmemissionen.

Mit der Modernisierung des Busverkehrs ist die Errichtung einer entsprechenden Infrastruktur für Laden/ Tanken und Wartung verbunden. Die Modernisierung ist deshalb v.a. dann sinnvoll, wenn Fahrzeuge ohnehin abgeschrieben und auszutauschen sind sowie möglichst ganze Linien durch die neuen Fahrzeuge bedient werden können. Die Maßnahme wird wie folgt aufgeteilt:

- Ö06 a): Modernisierung der Stadtbuslinien (aufgrund kürzerer Umlaufstrecken ist eine Modernisierung potentiell deutlich einfacher umsetzbar als im Regionalverkehr)
- Ö06 b): Modernisierung der Regionalbuslinien

Maßgeblicher Kostenträger ist die Regionalverkehr Erzgebirge GmbH. Die Kostenbeteiligung der Stadt Annaberg-Buchholz erfolgt nur mittelbar über die Kreisumlage.

Ö06: Modernisierung der Busflotte		
Wechselwirkungen: -		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, RVE, Landkreis		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.7 Handlungskonzept Kfz-Verkehr

5.7.1 K01: zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Zu einer klaren Strukturierung zwischen Hauptverkehrsnetz und Nebenstraßen trägt die Anordnung von Geschwindigkeitszonierungen in Wohngebieten bei. Damit können Gebiete abseits der Hauptverkehrsstraßen weiter verkehrsberuhigt werden – einerseits durch niedrigere Geschwindigkeiten, andererseits durch eine geringere Attraktivität für potentielle Durchgangsverkehre. Das übergeordnete Ziel ist die Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität sowie der Verkehrssicherheit.

In Annaberg-Buchholz bestehen bereits einige Tempo 30-Zonen. In zahlreichen Wohngebieten besteht diesbezüglich jedoch noch Potential. Dies gilt bspw. auch für die Johannisgasse, zu der nach der Entwicklung des Münzviertels bereits vielfach eine Geschwindigkeitszonierung diskutiert wurde. Auf der Johannisgasse wird aktuell nicht von hohem Durchgangsverkehr ausgegangen, eine konkretere Abgrenzung vom Hauptverkehrsnetz und Begünstigung der weiteren Verkehrsberuhigung ist aber auf jeden Fall angezeigt.

Auf Grundlage einer Eingabe des Ortschaftsrates Geyersdorf werden außerdem ergänzt:

- Anordnung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung („Blitzer“) oder eines Dialogdisplays auf dem Geyersdorfer Rathausweg (Höhe Geyersdorfer Rathaus, Fahrtrichtung nach Alte Dorfstraße)
- Aufbringung der Markierung „30“ auf dem Geyersdorfer Rathausweg (Asphaltbelag direkt nach dem Ende des gepflasterten Bereiches, Fahrtrichtung nach Alte Dorfstraße)

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind kurzfristig anzuordnen. In **Abbildung 5** sind die betreffenden Gebiete dargestellt.




K01: zulässige Höchstgeschwindigkeiten		
Wechselwirkungen: Maßnahmen S01 (Attraktivierung Annaberger Markt), S02 (Umgestaltung Wolkensteiner Straße)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.7.2 K02: Verringerung Durchgangsverkehr Barbara-Uthmann-Ring

Auf dem Barbara-Uthmann-Ring wurden im Analyse-Teil des Verkehrskonzeptes etwa 700 Fahrzeuge pro Tag als Durchgangsverkehr ermittelt. Die entwickelten Maßnahmen zielen auf eine größtmögliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs ab. Abseits des untersuchten Streckenabschnitts sind die Ziele der Durchgangsverkehre nicht ermittelbar. Eine vollständige Vermeidung von Durchgangsverkehren ist deshalb vrs. nicht zu erwarten. Verbleibende Durchgangsverkehre nach Durchführung aller gelisteten Maßnahmen sind im Anschluss ggf. zu tolerieren.

Die Einführung der Maßnahmen ist stufenweise vorgesehen:

- Prüfung über die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an geeigneten Stellen
 - bei häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen Einrichtung ortsfester Dialogdisplays und/ oder Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung („Blitzer“)
 - Evaluierung der Maßnahmenwirksamkeit
- bei hinreichender Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder unzureichender Maßnahmenwirkung; Prüfung und Umsetzung folgender Maßnahmen
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/ h
 - Einbau geschwindigkeitsreduzierender Fahrbahnversätze (Fahrbahnverschwenkung)
 - Errichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Barbara-Uthmann-Ring/ Herzog-Georg-Ring

K02: Verringerung Durchgangsverkehr Barbara-Uthmann-Ring		
Wechselwirkungen: -		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont	Kostenrahmen	Priorität
		

5.7.3 K03: Kreisverkehr B 101/ S 266

Für den Knotenpunkt B 101 Talstraße/ S 266 Karlsbader Straße wird bereits mit dem Beschluss des INSEK seitens der Stadt Annaberg-Buchholz der Umbau zu einem Kreisverkehr avisiert. Vorrangige Gründe sind die unübersichtliche Verkehrsführung mit spitzwinkliger Aufbindung der Karlsbader Straße (Gefahrenpotential) sowie die aktuell teils hohen Wartezeiten, um von der S 266 Karlsbader Straße auf die B 101 einzubiegen. Letzteres ist insbesondere für den Linienbusverkehr kritisch, der zu den Hauptverkehrszeiten zum Teil Verspätungen zu verzeichnen hat – im ÖPNV soll eine höhere Fahrplanstabilität erreicht werden. Auch die ähnlich ausfallenden Verkehrsmengen auf den Knotenpunktarmen von Bundes- und Staatsstraße begünstigen hier einen Kreisverkehr.

Im Vorfeld der Maßnahme ist aufgrund der topografischen Bedingungen eine entwurfsplanerische Prüfung notwendig. Die Maßnahme ist an das LASuV als zuständige Stelle heranzutragen (Knotenpunkt Bundes- und Staatsstraße). Für die Stadt Annaberg-Buchholz sind vrsl. sehr geringe Kosten zu erwarten.

K03: Kreisverkehr B 101/ S 266		
Wechselwirkungen: Maßnahme R01 (Alltagsradnetz)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, LASuV		
Zeithorizont	Kostenrahmen	Priorität
		

5.7.4 K04: Nutzung Zentralparkplatz

Der Zentralparkplatz/ Kätplatz besitzt die größten Kapazitäten für den ruhenden Kfz-Verkehr in Annaberg-Buchholz – abseits der Veranstaltung der Annaberger Kät – und mit der Haltestelle „Am Kätplatz“ einen direkten Anschluss an den ÖPNV. Die fußläufige Entfernung zur Innenstadt von ca. 15 min ist jedoch deutlich schlechter als bei zahlreichen anderen Parkmöglichkeiten in direkter Umgebung des Annaberger Marktes.

Um die Nutzung des Kätplatzes als Zentralparkplatz zu steigern, sind folgende Teilmaßnahmen im Sinne der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern vorgesehen:

- Errichtung von Ladesäulen für E-Autos (zunächst Mindestangebot von 2 Ladeplätzen, bei Eignung entsprechend erweitern)
- Basisangebot von Fahrrädern und E-Bikes zur Ausleihe
- Echtzeit-Information über die angebotenen Fahrten des ÖPNV an der Haltestelle „B 95/ Am Kätplatz“, online (Website der Stadt/ App) sowie ggf. vor Ort

K04: Nutzung Zentralparkplatz		
Wechselwirkungen: Maßnahme K05 (Überarbeitung Parkraumkonzept)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

5.7.5 K05: Überarbeitung des Parkraumkonzeptes

Das Parkraumkonzept (PRK) der Stadt „Rahmenplan ruhender Verkehr“ betrachtet den historischen Stadtkern von Annaberg. Aufgrund der sonst überwiegend entspannten Situation besteht kein Bedarf, weitere Stadtbereiche oder Ortsteile in das PRK einzubeziehen.

Die aktuell gültige Fortschreibung des PRK von 2009 wies auf Basis eines (theoretischen) Stellplatzbedarfes über 1.000 fehlende Stellplätze im Zentrum Annabergs aus. Seitdem wurden deshalb mehrere zusätzliche Parkflächen geschaffen. Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV sind im PRK enthalten. Die Interdependenzen zwischen ÖPNV und Stellplatzangebot sind jedoch ausbaubar, um die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem Privat-Kfz weiter zu erhöhen – bspw. durch eine Bindung von Parkgebühren an die Ticketpreise des ÖPNV.

Aktuell kann in Annaberg in mehreren gebührenbewirtschafteten Parkhäusern und Parkdecks geparkt werden. Auf den Geschäftsstraßen in der dicht bebauten Kernstadt werden montags bis freitags überwiegend ebenfalls Gebühren erhoben. Am Wochenende kann im öffentlichen Raum kostenfrei geparkt werden. In den anliegenden Wohngebieten werden Bewohnerstellplätze ausgewiesen.

In Annaberg-Buchholz ist generell von einem hinreichenden Gesamtangebot für den ruhenden Kfz-Verkehr auszugehen. Die ortsspezifische Auslastung in der Kernstadt Annaberg kann jedoch teilweise stärker gelenkt werden, bspw. um die Attraktivität der Altstadt weiter zu erhöhen. Dort sollten u.a. Verlagerungen parkender Kfz von Gästen und Touristen hin zum Zentralparkplatz oder den Parkhäusern und -decks angestrebt werden.

Mit einer kommunalen Förderung bei der Errichtung von Stellplätzen auf privatem Grund verfolgt die Stadt bereits seit 2005 einen Ansatz zum Erhalt der eng bebauten Wohngebiete in Annaberg und Buchholz. Dadurch wird in Annaberg und Buchholz indirekt auch die Reduktion des Stellplatzbedarfs im öffentlichen Raum gefördert. Ohne weitere Maßnahmen kommt dies jedoch nur bedingt zum Tragen. Dies gilt vor allem, da das (sehr günstige) Angebot von Stellplätzen in Bewohnerparkzonen für die Bewohner einen gegensätzlichen Anreiz schafft, das eigene Kfz weiter im öffentlichen Raum abzustellen.

Im Realisierungskonzept des Verkehrskonzeptes finden die zum Teil deutlich untermaßigen Gehwege in beengten Straßenräumen Erwähnung, welche künftig nach Möglichkeit zu vermeiden sind. Dazu kann es unter Umständen erforderlich sein, einige Stellplätze abzuordnen. Zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs sind entsprechend ortskonkrete Strategien zu entwickeln.

Bei der Überarbeitung des Parkraumkonzeptes sollten kurze Laufwege vom Stellplatz zum Ziel in der eng bebauten Innenstadt Annabergs generell eine höhere Toleranz erfahren. Bezüglich zunehmender Entfernungen kann sich an den Einzugsradien von ÖPNV-Haltestellen orientiert werden (siehe Nahverkehrsplan). Für mobilitätseingeschränkte Personen sind in jedem Fall weiterhin zielnahe Zuwegungs- und Abstellmöglichkeiten vorzusehen. Diese werden jedoch in deutlich geringerer Stückzahl benötigt.

Die regelmäßige Evaluierung und Anpassung des Parkraumkonzeptes sind von besonderem Wert. Dies schließt u.a. die Ermittlung vorhandener Stellplätze und deren Nutzung/ Auslastung als auch die Wirkungsweise und Effektivität des vorhandenen Förderprogramms für Stellplätze auf privatem Grund ein. Auf Basis der ermittelten Bedarfe sind die Maßnahmen des PRK zu überarbeiten. Dabei sind neue Entwicklungen und Randbedingungen, bspw. in Bezug auf Carsharing und Elektro-Mobilität, entsprechend einzuflechten.

Eine Fortschreibung des Parkraumkonzeptes sollte unter Beachtung der beschriebenen Grundlagen folgende Elemente enthalten:

- Auslastungserhebungen der Stellplätze an öffentlichen Straßen und der öffentlichen zugänglichen Stellflächen (Parkhäuser, Parkdecks und -plätze)
- Strategien zur Entspannung ggf. vorhandener ortskonkreter Überlastungen unter Nutzung der Parkmöglichkeiten im jeweiligen Umfeld
- ggf. weitere Möglichkeiten zur stärkeren Nutzung des Zentralparkplatzes
- Überprüfung und ggf. Anpassung der Bewohnerparkzonen
- bei entfallenden Stellplätzen (v.a. zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs sowie einer hohen Qualität öffentlicher Räume) Entwicklung ortskonkreter Strategien zur verträglichen Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs (sofern notwendig)
- Einbeziehung der Erfahrungen mit Carsharing-Angeboten (Maßnahme M03) inkl. einer Abschätzung ortskonkreter Potentiale zur Verringerung des Parkraumbedarfs durch Carsharing-Stationen
- Konzeption zur Verteilung weiterer Tank- und Ladestationen für umweltfreundlichere Kraftfahrzeuge im Stadtgebiet
- Bindung von Parkgebühren und Gebühren für Bewohnerstellplätze an die Ticketpreise des ÖPNV

K05: Überarbeitung des Parkraumkonzeptes

Wechselwirkungen:

bestehendes Parkraumkonzept, Maßnahmen R01 (Radroutennetz), M03 (Ansiedlung von Carsharing), M04 (Ausbau Elektro-Mobilität)

Akteure:

Stadt Annaberg-Buchholz

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität




5.8 Qualität öffentlicher Räume

5.8.1 Q01: Oberer Kirchplatz

Zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs soll der Obere Kirchplatz umgestaltet und die Qualität des öffentlichen Raumes erhöht werden. Dies dient auch der Attraktivität des besonderen touristischen Ziels der St. Annenkirche sowie einer höheren Stadtbildverträglichkeit. Das Potential soll mithilfe folgender Gestaltungsmerkmale besser genutzt werden:

- Aufwertung der Gehwegbereiche
- Vermeidung überdimensionierter Fahrbahnen
- Fahrrad-Abstellanlagen
- Begrünung




Q01: Qualität öffentlicher Räume – Oberer Kirchplatz		
Wechselwirkungen: Maßnahme R01 (Radroutennetz)		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz, VMS, RVE		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

Die niedrige Priorität erfolgt aus den vergleichsweise hohen Kosten. Sofern die Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz durch den Einsatz von Fördermitteln verringert werden können, kann die Prioritätsbewertung ggf. verbessert werden.

5.8.2 Q02: Rathausplatz Buchholz

Der Rathausplatz in Buchholz ist bereits grundlegend stadtbildverträglich gestaltet. Der anliegende Hort nutzt den zentralen Bereich als Aufenthalts- und Spielfläche. Da die umgebenden Straßen „Rathausplatz“ ohnehin kaum befahren werden, können diese zur weiteren Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und der Aufenthaltsfunktion stärker in die Organisation und Gestaltung des Areals integriert werden. Einzuordnen ist die Maßnahme im Rahmen ohnehin anstehender Sanierungsmaßnahmen. Folgende Bestandteile sollen Beachtung finden:

- Integration der Fahrbahn in die Gestaltung des Platzes
- Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs
- Errichtung von Fahrrad-Abstellanlagen

Q02: Qualität öffentlicher Räume – Rathausplatz Buchholz		
Wechselwirkungen: -		
Akteure: Stadt Annaberg-Buchholz		
Zeithorizont 	Kostenrahmen 	Priorität 

6. Realisierungskonzept

6.1 Beachtung in anderen Konzepten und künftigen Planungen

6.1.1 Mobilitätsverträgliche Stadtentwicklungsplanung

Stadt- und Verkehrsplanung besitzen zahlreiche Schnittstellen der gegenseitigen Beeinflussung. So wirken sich neu geplante oder umstrukturierte Wohn- oder Gewerbegebiete unweigerlich auf das Verkehrsgeschehen aus. Umgekehrt beeinflusst auch die verkehrliche Anbindung eines Gebietes dessen Attraktivität bzgl. Wohnens oder für Gewerbetreibende.

Das vorliegende Konzept greift wichtige Punkte des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) der Stadt Annaberg-Buchholz auf und entwickelt diese im verkehrlichen Rahmen weiter. Im Gegenzug ist es wichtig, dass die verkehrlichen Leitlinien und Ziele sowie resultierenden Maßnahmen in der nächsten Fortschreibung des INSEK sowie weiteren Planungen zur Stadtentwicklung Beachtung finden.

Die relevanten Ziele und Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept sind daher in der Stadtentwicklungsplanung konsequent zu übernehmen und deren Umsetzung entsprechend zu fördern. Besonders folgende Rahmenbedingungen sind zu beachten:

- Innen- vor Außenentwicklung
- vorrangige Wohngebietsentwicklung mit Zugang zum Umweltverbund
- Erschließung neuer Gebiete unter Einbeziehung der verkehrlichen Erschließung durch den Umweltverbund in allen Planungsebenen von Beginn an

6.1.2 Belange des nichtmotorisierten Verkehrs

In künftigen Planungen sind die Belange des Fuß- und Radverkehrs verstärkt zu berücksichtigen. Dies beinhaltet folgende Aspekte, welche v.a. die mobilitätsverträgliche Stadtentwicklungsplanung weiter konkretisieren:

- Unterstützung/ Förderung kurzer Wege zu wichtigen Zielen im direkten Wohnumfeld (Haltestellen, Einkaufen, Kita, Schule, Ärzte, etc.)
- Sicherstellung der Barrierefreiheit und komfortablen Nutzbarkeit von Gehwegen, insbesondere entlang wichtiger Fußwegrelationen sowie bei der Querung von Straßen
- Vermeidung von schmalen Gehwegen, insbesondere durch Vermeidung überdimensionierter Straßenräume
- infrastrukturelle/ verkehrsorganisatorische Vermeidung des geregelten Parkens von Kfz auf Gehwegen
- Einordnung ausreichender Sicherheitsabstände zwischen Radverkehrsanlagen und Kfz-Parkständen

- Erhöhung der Sichtbarkeit von Radfahrenden, insbesondere an Knotenpunkten, bspw. durch Hervorhebung von Furten (im Regelfall rote Einfärbung), Herstellung von Sichtbeziehungen, Warnschilder, etc.

6.2 Strategien zum Aufbau von Sharing-Angeboten

In Sharing-Konzepten werden Fahrzeuge von mehreren Personen genutzt. Dafür kommen zu meist Kfz sowie Fahrräder bzw. E-Bikes infrage. Im Verkehrskonzept der Stadt Annaberg-Buchholz liegt die Konzentration vorerst auf dem Carsharing. Die hier thematisierten Carsharing-Konzepte sind nicht mit klassischen (zentralen) Autovermietungen zu verwechseln, sondern ermöglichen nach einer einmaligen Anmeldung eine dezentrale Buchung, Abholung und Rückgabe der Fahrzeuge.

Carsharing-Angebote sind aus Sicht der betreffenden Städte grob in geeignetere und weniger geeignete Angebote zu unterteilen: Carsharing mit festen Stationen (oder Homezones) und freefloating Carsharing. Bei den Stationen bzw. Homezones ist das Fahrzeug zum Ende der Buchung wieder dort abzustellen, wo die Fahrt begann. Freefloating-Angebote ermöglichen das Abstellen des Fahrzeuges in der gesamten Stadt bzw. großen Stadtteilen.

Laut aktuellen Untersuchungen wird freefloating Carsharing hauptsächlich für Einrichtungs-Fahrten verwendet, die stattdessen mit dem Umweltverbund zurückgelegt würden. Es hat damit eher einen negativen Einfluss auf den Modal Split¹⁰. Zum Teil wird das Angebot sogar als Übergangslösung oder Ergänzung zum privaten Kfz genutzt¹¹. Nachweislich haben von den bislang untersuchten Angeboten nur stationsbasiertes Carsharing und das daran angelehnte Homezone-Carsharing einen positiven Effekt – diese werden i.d.R. als Ergänzung zu einer hauptsächlichlichen Nutzung des Umweltverbundes verwendet^{12, 13}. Somit ist bei einer Einführung von Carsharing in Annaberg-Buchholz stationsbasiertes bzw. Homezone-Carsharing zu bevorzugen.

Strategisch ist es in der Regel sinnvoll, mithilfe von Unternehmen und städtischen Betrieben eine Grundauslastung der Carsharing-Fahrzeuge zu generieren, um den Betrieb von Beginn an möglichst wirtschaftlich zu gestalten. Bezüglich des Fuhrparks für Beschäftigte in der Verwaltung der Stadt Annaberg-Buchholz besteht in diesem Zuge die Möglichkeit, nach Abschreibung der zwei

¹⁰ Hülsmann, F.; Wiepking, J.; Zimmer, W.; Sunderer, G.; Götz, K.; Sprinke, Y. (2018): share – Wissenschaftliche Begleitforschung zu car2go mit batterieelektrischen und konventionellen Fahrzeugen, Forschung zum free-floating Carsharing. Abschlussbericht. Öko-Institut e.V., ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung. Berlin.

¹¹ ebenda

¹² Nehrke, G.; Loose, W.: Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen CarSharing-Varianten. Projektbericht. Bundesverband CarSharing.

¹³ <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/entlastungsleistung-stationsbasiertem-carsharing-homezone-carsharing>, Stand November 2019

vorhandenen Fahrzeuge auf die Nutzung von Fahrzeugen einer nahegelegenen Carsharing-Station umzusteigen. Damit ließe sich einerseits der bisherige Wartungs- und Verwaltungsaufwand für die Stadt verringern und andererseits die o.g. Grundauslastung erhöhen.

Bei der Suche nach geeigneten Sharing-Anbietern als Kooperationspartner wird im Sinne der kosteneffizienten Gestaltung für die Stadt Annaberg-Buchholz sowie die potentiellen Nutzenden ein gemeinwohler zertifizierter Anbieter empfohlen.

Werbung und Informationsangebote vonseiten aller Kooperationspartner sind ein wichtiger Bestandteil bei der (Neu-)Ansiedlung eines Carsharing-Angebotes. Folgende essenzielle Aspekte sollen vermittelt werden:

- Kenntnis über das vorhandene Angebot – „Carsharing gibt es hier.“
- Verständnis über den Nutzen des Angebotes – „Das bringt Carsharing mir.“
- Zugangsvoraussetzungen und Funktionsweise – „So kann ich mitmachen.“/ „So geht das.“
- Kontaktmöglichkeiten – „Dort kann ich Fragen stellen.“

Die Carsharing-Fahrzeuge (bzw. Stationen) im Stadtgebiet sind in der Regel eher flächig zu verteilen, als wenige große Standorte zu schaffen (ähnlich zu Einzugsradien von Haltestellen). Dadurch können Zugangswege verkürzt und das Angebot attraktiver sowie flexibler für die Nutzenden gestaltet werden. In Abhängigkeit der Nutzungspotentiale (Bewohner, Firmen, Verwaltung, Vereine, etc.) können außerdem je Station unterschiedliche Fahrzeuge angeboten werden (bspw. Kleinwagen, Mittelklasse, Transporter, Kleinbusse).

6.3 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement beschreibt den Ansatz, die individuelle Mobilität der Verkehrsteilnehmer mithilfe nicht-investiver Maßnahmen zu unterstützen und in Richtung eines dauerhaft nachhaltigeren Verhaltens zu beeinflussen. In geringem Maße wird auch die Schaffung geeigneter (infrastruktureller) Voraussetzungen dem Mobilitätsmanagement zugeordnet.

In den Handlungskonzepten werden folgende Maßnahmen benannt, die in das bestehende Mobilitätsmanagement der Stadt Annaberg-Buchholz einzuordnen sind:

- R07: Imagekampagne Radverkehr
 - Testtage für Fahrräder und E-Bikes
 - Information über Fahrrad-Leasing und Jobräder
 - Kampagnen und Schulungsangebote zu Verkehrssicherheit
- R08: Erstellen eines Fahrradstadtplans
- Ö06: Stärkung des Jobticket-Angebotes des VMS

- M06: Ausweitung des Informationsangebotes für innovative Mobilität
 - M06 a): Informationsangebot auf der Internetpräsenz der Stadt zu Carsharing und Fördermöglichkeiten für Arbeitgeber und Privathaushalte
 - M06 b): Informationsangebote an Sharing-Stationen und ggf. nahen Haltestellen
 - M06 c): Testtage für Carsharing nach Ansiedlung erster Carsharing-Stationen

Auf der Website der Stadt besteht bereits ein grundlegendes Informationsangebot unter dem Menüpunkt „Mobilität & Verkehr“. Dort werden aktuelle Informationen zum Parken des privaten Kfz sowie zu Baustellen und Verkehrsüberwachung bereitgestellt. Außerdem wird auf die Internetseiten zum ÖPNV-Angebot (VMS, RVE, Erzgebirgsbahn) sowie Taxiunternehmen verwiesen.

Das bestehende Informationsangebot auf der Website der Stadt sollte im Rahmen des Mobilitätsmanagements mit Informationen zu folgenden Themenbereichen ergänzt werden:

- Radverkehr
 - Lademöglichkeiten für E-Bikes im Stadtgebiet (im Zuge von Maßnahme R05)
 - Möglichkeiten zu Fahrradleasing und Jobrädern
 - Testtage für Fahrräder und E-Bikes sowie Fahrrad-Kampagnen (im Zuge von Maßnahme R07)
 - Fahrradstadtplan (im Zuge von Maßnahme R08)
- Jobticket-Angebot des VMS (sowie ergänzende Informationen im Zuge der Umsetzung von Maßnahme Ö06)
- Carsharing-Angebot (im Zuge von Maßnahme M06)
- Lademöglichkeiten für E-Autos im Stadtgebiet
- Möglichkeiten zur Fahrrad- und E-Bike-Ausleihe im Stadtgebiet

Das Mobilitätsmanagement bietet im Zusammenhang mit Elektromobilität, Radverkehr und Umweltfragen ein hohes Potenzial zur Generierung von Fördermitteln des Bundes oder der EU, die zusätzlich zu den kommunalen Mitteln zur Erreichung der Ziele des VEP 2035 eingebracht werden können. Hierzu kann es ggf. sinnvoll sein, zeitweise oder dauerhaft personelle und finanzielle Ressourcen im Mobilitätsmanagement der Stadt Annaberg-Buchholz zu erhöhen, um wichtige Fördermöglichkeiten abrufen zu können und den Anschluss an die aktuellen Aufgaben des Mobilitätsmanagements nicht zu verlieren. Dabei ist stets darauf zu achten, dass der Aufwand zur Fördermittelgenerierung nicht den erzielten Nutzen (v.a. Förderbeträge) übersteigt.

6.4 Betrieb und Instandhaltung

Der Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur stellen wichtige Daueraufgaben der Stadt Annaberg-Buchholz dar, die im Rahmen des Haushaltes zu berücksichtigen sind. Für alle Verkehrsträger beinhaltet dies die finanzielle und zeitliche Einordnung notwendiger infrastruktureller Sanierungsmaßnahmen (Fahrbahnen, Gehwege, Beschilderungen, Lichtsignalanlagen, Wegweisung, Parkscheinautomaten, Fahrradbügel, etc.). Auf Anlagen des Fahrverkehrs sind Räum- und Winterdienste zu gewährleisten, wobei eine Schlechterstellung eines Verkehrsträgers zugunsten eines anderen (bspw. Schnee von der Fahrbahn auf Gehwege oder Radverkehrsanlagen schieben) bestmöglich zu vermeiden ist. Dies gilt insbesondere im Sinne einer Stärkung der saisonalen Unabhängigkeit des nichtmotorisierten Verkehrs.

Dem Betrieb der Infrastruktur des nichtmotorisierten Verkehrs werden außerdem weitere wichtige Daueraufgaben zugeordnet:

- Freihaltung von regelwidrig parkenden Kfz (i.d.R. durch konsequente Sanktionierung)
- Evaluierung der ortsspezifischen Auslastung von Fahrradabstellanlagen und Erweiterung, sofern erforderlich
- Prüfung und ggf. Entwicklung von Maßnahmen bei örtlich gehäuften Fällen von Fahrraddiebstahl (bspw. Einhausen der Radbügel, Kameraüberwachung, etc.)

Im Finanzhaushalt der Stadt Annaberg-Buchholz sind für den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur deshalb möglichst ausreichende Haushaltsposten vorzusehen.

6.5 Kostenstrategie

Die Stadt Annaberg-Buchholz bemüht sich im Rahmen ihres **begrenzten finanziellen Haushalts** bereits in einem hohen Maße um die Aufrechterhaltung der vorhandenen Mobilitätsangebote. Ziel 4 des Verkehrskonzeptes beinhaltet die nachhaltige (zukunftsfähige) Finanzierbarkeit der Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger in Annaberg-Buchholz. Dazu können einerseits externe Finanzierungsmöglichkeiten (Zuschüsse, Förderprogramme, etc.) eruiert werden. Andererseits ist es wichtig, das Mobilitätsangebot der Stadt nachhaltiger zu gestalten.

Im **Straßennetz** von Annaberg-Buchholz fallen die Bundes- und Staatsstraßen in den Zuständigkeitsbereich des LASuV. Das LASuV ist somit für deren Finanzierung von Ausbau und Instandhaltung zuständig. Im Sinne des Haushaltes der Stadt sind deshalb Maßnahmen, die Verkehre von diesen besonders leistungsfähigen Hauptachsen auf das städtisch zu finanzierende Netz verlagern, stets kritisch auf ihre tatsächliche Notwendigkeit zu hinterfragen.

Abseits dessen stellt die Bündelung der Kfz-Verkehre auf Hauptachsen auch generell eine wichtige Strategie dar, um den Verschleiß im Nebennetz möglichst gering zu halten. Der Neubau von Straßen ist ebenfalls stets im Sinne einer dauerhaften Finanzierbarkeit zu bewerten. Dies gilt insbesondere, da die Nutzung des privaten Kfz im Vergleich zu allen anderen Verkehrsträgern gesamtgesellschaftlich (hier: Stadt Annaberg-Buchholz) und i.d.R. auch für den einzelnen Nutzer (Anschaffung und laufende Ausgaben) die höchsten Kosten verursacht.

Der **ÖPNV** in Annaberg-Buchholz ist neben einer anteiligen Nutzerfinanzierung auf Zuschüsse angewiesen. In Abhängigkeit der politischen Schwerpunktsetzung können dem ÖPNV demnach größere oder kleinere Spielräume zur Weiterentwicklung und Optimierung des Nahverkehrsangebotes zur Verfügung gestellt werden. Von den verfügbaren Mitteln hängt ab, ob bereits der Erhalt der heutigen ÖPNV-Qualität eine Herausforderung darstellt, oder eine auf die Zukunft ausgerichtete Entwicklung möglich ist. In jedem Fall sind Maßnahmen zur Sanierung und Modernisierung von Betriebsmitteln, Infrastruktur und Zugangsstellen möglichst effektiv und dauerhaft wirksam zu entwickeln.

Infrastruktur für **Rad- und Fußverkehr** lässt sich in der Regel sowohl absolut (je m² Verkehrsfläche) als auch relativ (je zurückgelegtem Personenkilometer) am günstigsten realisieren. Die größten Widerstände liegen zumeist in der bereits bestehenden Straßeninfrastruktur innerhalb des städtisch begrenzten Raumes begründet – besonders für den Radverkehr, der die geringsten Flächen besitzt. Dies darf jedoch im Sinne einer nachhaltigen Finanzierbarkeit nicht der Realisierung wichtiger Maßnahmen zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs entgegenstehen. Zur Erhöhung der Maßnahmen-Akzeptanz ist außerdem eine vorausschauende sowie auf alle Bevölkerungsgruppen ausgerichtete Öffentlichkeitsarbeit notwendig.

Es ist festzuhalten, dass die **Steigerung der Nutzung des Umweltverbundes** auf lange Sicht insgesamt günstiger gestaltbar ist als eine anhaltende überwiegende Konzentration auf das private Kfz. Die Entfaltung des Umweltverbundes stellt deshalb ein besonders wichtiges Instrument zur nachhaltigen Finanzierbarkeit der Mobilität in Annaberg-Buchholz dar. Für Maßnahmen des Umweltverbundes bestehen zahlreiche Möglichkeiten, externe finanzielle Mittel zu generieren oder den Aufwand eigener Mittel gering zu halten, wie beispielsweise:

- Förderprogramme von Land, Bund und EU
- Kooperationen/ Partnerschaften
 - zur Durchführung und Auswertung von Pilotprojekten/ Machbarkeitsuntersuchungen
 - zur gemeinsamen Bestellung von Fahrzeugen (ÖPNV, städtischer Fuhrpark, etc.), bspw. mit anderen Kommunen (Reduzierung der Kosten/ Fahrzeug)
- Aufteilung zu erbringender Leistungen auf vertretbare Zeiträume unter Beachtung der gegebenen Priorisierung (wo vorhanden, ggf. ist eine geeignete Priorisierung zu entwickeln)
- Generierung höherer regulärer Zuschüsse für den ÖPNV, wo möglich

6.6 Monitoring und Evaluierung

Monitoring und Evaluierung sind Instrumente, um die eingetretenen Entwicklungen generell sowie maßnahmenbezogen zu beschreiben, hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Zielwerten oder vorgegebenen Entwicklungsrichtungen des Verkehrskonzeptes zu überprüfen, den Umsetzungsstand der beschlossenen Konzepte zu erfassen und schließlich eventuelle Korrekturen an Prioritäten, Maßnahmen oder Zielen zu beschreiben.

Um die Entwicklungen tatsächlich laufend/ periodisch erfassen und darstellen zu können, bedarf es eines Gerüsts an quantitativ zu erfassenden oder qualitativ zu beschreibenden Indikatoren, welches sich soweit wie möglich aus bereits vorhandenen Datenquellen speist. Mit dem Monitoring sind insbesondere folgende Fragestellungen zu beantworten:

1. Entsprechen die aktuellen Rahmenbedingungen noch denen, die bei der Erarbeitung des VK zugrunde gelegt wurden? Hierbei sind vor allem Abgleiche hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung in der Realität mit den Modellannahmen und der Flächennutzung/ räumlichen Verteilung der verkehrserzeugenden Strukturdaten vorzunehmen. Wurden maßgebliche Vorhaben der Flächennutzung geändert, sind welche entfallen oder hinzugekommen?
2. Wie ist der Umsetzungsstand des Verkehrskonzeptes? Welche Maßnahmen aus welchen Handlungsfeldern wurden umgesetzt? Wie wird der Umsetzungsstand unter Berücksichtigung finanzieller Rahmenbedingungen und zeitlicher Horizonte eingeschätzt?
3. Welche summarischen Wirkungen sind bislang zu verzeichnen? Können diese bereits ausreichend erfasst werden?
4. Gehen die Wirkungen in eine den Gesamtzielen des Verkehrskonzeptes entsprechende Wirkungsrichtung? Oder gibt es erhebliche Abweichungen?
5. Gibt es Umsetzungshemmnisse und wie sind diese zu überwinden? Sind Korrekturen hinsichtlich des Gesamtkonzeptes, Einzelmaßnahmen oder Prioritätensetzungen erforderlich?

Aus den Fragestellungen wird deutlich, dass laufende Datenerfassungen nur einen Teil des Monitorings darstellen, jedoch eine wichtige Grundlage für die Beantwortung der Fragen sind. Dabei ist auch darauf zu achten, dass der Aufwand zur Datengewinnung nicht überhandnimmt und die begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen eher für die Umsetzung der Konzepte als für Zustandsbeschreibungen eingesetzt werden. Nachfolgend werden beispielhaft vergleichsweise einfach zu generierende Daten und Kenngrößen als Grundlage eines Monitorings benannt.

Zielfeld	Kenngroße
Entwicklung der Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl und Nutzung Carsharing-Fahrzeugen (sobald vorhanden) ▪ Anzahl E-Ladestation für Pkw in der Stadt
Entwicklung des Radverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Netzlänge Radverkehrsanlagen ▪ Zustandsbewertung der Radverkehrsanlagen ▪ Radverkehrsaufkommen (im Rahmen stichprobenartiger Zählungen erfassen, ggf. Dauerzählstelle an vielbefahrener Stelle vorsehen) ▪ Anzahl Radabstellanlagen nach baulicher Qualität (Überdachung, Fahrradbox, Anlehnbügel etc.) ▪ umgesetzte Kampagnen
Entwicklung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl Unfallhäufungsstellen ▪ jährliche Gesamtunfallzahl ▪ verletzte Personen ▪ beteiligte Radfahrer und Fußgänger ▪ Anzahl Abbiegeunfälle mit Radfahrern ▪ Anzahl Schulwegunfälle
Entwicklung des ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ beförderte Fahrgäste ▪ barrierefrei hergestellte Haltestellen ▪ Kostenbeteiligung der Stadt an den Ausgleichszahlungen an die ÖPNV-Unternehmen
Entwicklung des Kfz-Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsaufkommen an regelmäßig jährlich zu erhebenden Querschnitten im Hauptstraßennetz ▪ Ausweitung von Zonen flächenhafter Verkehrsberuhigung ▪ Anzahl von gesundheitsschädlichem Lärm betroffener Einwohner der Stadt (alle fünf Jahre mit der Lärmkartierung zu erstellen) ▪ Zulassungszahlen privater Kraftfahrzeuge

Tabelle 7: geeignete Indikatoren eines Monitorings

Es wird empfohlen, die Indikatoren zur Entwicklung der Verkehrssysteme etwa alle 3 Jahre in Form eines Berichts zusammenzustellen und dem Stadtrat zur Information vorzulegen. Ideal ist ein Berichtszeitpunkt im ersten Drittel einer Legislaturperiode zu wählen und dabei gleichzeitig über den Umsetzungsstand des Verkehrskonzeptes zu informieren. So verbleibt dem gewählten Stadtrat noch ausreichend Zeit nachzusteuern, wenn Umsetzungsziele verfehlt werden. Ergänzt werden sollte diese stufenweise Evaluierung durch jährliche Kurzberichte über den Fortschritt umgesetzter Maßnahmen.

6.7 Geltungsdauer/ Laufzeit des Verkehrskonzeptes

Die Laufzeit des Verkehrskonzeptes soll ca. 10 bis 15 Jahre betragen. Über Erfordernisse der Anpassung und Fortschreibung ist in Abhängigkeit des Umsetzungsstandes sowie eventueller Änderungen grundsätzlicher Rahmenbedingungen und eventuell auch Zielen im Rahmen des begleitenden Monitorings zu befinden.

7. Zusammenfassung und Ausblick

7.1 Zusammenfassung

Das Verkehrskonzept der Stadt Annaberg-Buchholz basiert auf **umfangreichen Analysen** und fachlich-relevanten Konzepten – neben dem bestehenden Verkehrskonzept insbesondere auch dem gültigen Integrierten Stadtentwicklungskonzept sowie weiteren Fachplanungen. In Abstimmung mit dem INSEK wurden die Ziele zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes erarbeitet, welche zusammen mit der Analyse am 24. Juni 2021 im Stadtrat von Annaberg-Buchholz vorgestellt und durch diesen mehrheitlich gebilligt wurden.

Das vorliegende Konzept beinhaltet Maßnahmen für alle Verkehrsträger und zielt generell auf die **Entwicklung der gesamten Stadt** ab. Der Fokus liegt dabei nicht nur auf der Beseitigung von in der Analyse festgestellten Mängeln. Vielmehr sind die Maßnahmen als Gesamtpaket zu verstehen, durch das die Stadt Annaberg-Buchholz ihre Entwicklung von Mobilität und Verkehr in den nächsten 10 bis 15 Jahre gezielt vorantreiben und positiv beeinflussen kann. Dazu sollen insbesondere die Förderung des Umweltverbundes sowie innovative Mobilitätsformen dienen.

Vor dem Hintergrund **begrenzter finanzieller Mittel** der Stadt wurden die Maßnahmen auch unter der Maßgabe einer möglichst weitgehenden finanziellen Nachhaltigkeit entwickelt. Insbesondere aus diesem Grund entfielen wenige bisher avisierte Projekte zum Neubau von Straßen. Die Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr wird dadurch perspektivisch nicht verringert.

Die **Maßnahmen des Verkehrskonzeptes** werden in die sechs Handlungsfelder gegliedert:

Synoptische Maßnahmen zielen auf die Verbesserung der Bedingungen für mehrere Verkehrsträger ab. Erstes Schlaglicht stellt der Annaberger Markt dar, welcher aufgrund ohnehin anstehender Tiefbauarbeiten noch während der Erstellung des Konzeptes in 2021 u.a. fußgängerfreundlicher gestaltet wurde. Ziel war außerdem die Verringerung ermittelter Durchgangsverkehre. In direkter Umgebung befinden sich die Wolkensteiner Straße, zu der ein umfangreicher Vorschlag zur Umgestaltung eingebracht wird, und die Große Kirchgasse, für die ein bestandsnaher Ausbau mit Verbesserung der Gehwegesituation vorgesehen ist. Die Karlsbader Straße in Buchholz besitzt aufgrund ihrer Versorgungsfunktion ein hohes Nutzungspotential für den Ortsteil. Eine Umgestaltung unter Vermeidung überdimensionierter Fahrbahnbreiten und zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs ist deshalb angezeigt und lohnenswert.

Das Handlungskonzept zum Fußverkehr sieht vor allem einzelne Lückenschlüsse und Querungsmöglichkeiten im sonst umfangreichen Gehwegenetz vor – sowohl für tägliche als auch Freizeitwege. Weiterer Bestandteil ist die Herstellung der Barrierefreiheit, v.a. an Knotenpunkten im Hauptverkehrsnetz, aber auch sukzessive (bei ohnehin anstehenden baulichen Maßnahmen) im Nebennetz. Im Umfeld einiger Schulen soll die Verkehrssicherheit weiter erhöht werden.

Der Radverkehr in Annaberg-Buchholz besitzt das größte Verbesserungspotential, woraus sich ein umfangreicher Maßnahmenkatalog ableitet. Allen voran steht die Umsetzung eines durchgängigen Radroutennetzes. Dabei werden geeignete Routen mit dem entsprechenden infrastrukturellen Bedarf verknüpft. Die Radverkehrsplanung, welche stets als Angebotsplanung zu verstehen ist, soll somit auch den Anforderungen des Alltagsradverkehrs gerecht werden, um die Nutzung des Fahrrades deutlich stärker zu unterstützen. Zielabhängig werden mehrere Maßnahmen zur Verbreitung geeigneter Abstellanlagen formuliert. Der Freizeitradverkehr soll durch eine geeignete Wegweisung sowie verbesserte Verknüpfung zwischen Radrouten und attraktiven Zielen der Stadt unterstützt werden.

Der Öffentliche Personennahverkehr in Annaberg-Buchholz besitzt grundsätzlich ein anforderungsgerechtes Angebot. Dennoch besteht in unterschiedlichen Bereichen Handlungsbedarf. Die größte kurzfristige Herausforderung Jahre ist die Herstellung der Barrierefreiheit. Auf entlegeneren Linien wird diese nur mittelfristig zu erreichen sein, darf aber nicht vernachlässigt werden. Wenige räumliche oder zeitliche Defizite sind nach Möglichkeit in den kommenden Fortschreibungen des Nahverkehrsplanes weiter zu schließen. Mit der Gestaltung der Buslinien ist auch die Vermeidung von Einrichtungshaltstellen zu verknüpfen. Die Ausrüstung der Busflotte mit umweltfreundlicheren Antriebsarten ist grundlegend sinnvoll, muss sich jedoch auch an der konkreten Finanzierbarkeit ausrichten. Unterstützt werden soll der ÖPNV durch die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen sowie eine Stärkung des Jobtickets.

Der Kfz-Verkehr in Annaberg-Buchholz besitzt im Vergleich zu den weiteren Verkehrsträgern das am besten ausgebaute Netz – eine hinreichende Leistungsfähigkeit ist grundlegend an allen Straßen und Knotenpunkten gegeben. Wichtige Maßnahmen zielen vor allem auf eine weitere Bündelung des Kfz-Verkehrs im Hauptnetz ab. Dazu gehören die Anordnung von Tempo 30-Zonen und die ortsspezifische Verringerung von Durchgangsverkehren. Ergänzend werden mit dem Kreisverkehr am Knotenpunkt B 101/ S 266 und der Stärkung des Zentralparkplatzes einzelne ortsspezifische Maßnahmen formuliert. Den größten Kostenpunkt wird dauerhaft die Instandhaltung des Straßennetzes ausmachen – die auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern stets hoch ausfällt.

Der Bereich Multimodalität und Innovation fokussiert auf der Attraktivierung des Bahnhofs Süd und des Haltepunktes Mitte, der sukzessiven Etablierung geeigneter Sharing-Konzepte, v.a. Car-sharing und Bikesharing, sowie dem Ausbau der Elektromobilität. Unterstützt werden soll die Förderung der Multimodalität durch die gezielte Ausweitung des Informationsangebotes für interessierte Bürgerinnen und Bürger.

Abschließend werden zwei Bereiche beschrieben (Oberer Kirchplatz und Rathausplatz in Buchholz), an denen vor allem Potentiale zur Erhöhung der Qualität des öffentlichen Raumes bestehen. Diese Potentiale sind zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs weiter zu entfalten.

Im **Realisierungskonzept** werden wichtige Inhalte für eine mobilitätsverträgliche Stadtentwicklungsplanung benannt, welche in der nächsten Fortschreibung des INSEK zu beachten sind. Für die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs werden wichtige Aspekte zu Sicherheit und Qualität der Infrastruktur benannt, die in zukünftigen Planungen stärker in den Fokus rücken sollten. Des Weiteren werden Hinweise zum Aufbau eines geeigneten Carsharing-Angebotes sowie zur Erweiterung des Mobilitätsmanagements der Stadt gegeben. Im Hinblick auf den finanziellen Haushalt werden Strategien zu Betrieb und Instandhaltung sowie mittel- bis langfristig wirksame Kostenstrategien beschrieben. Abschließend werden das Vorgehen zu Monitoring und Evaluierung sowie die Laufzeit des Verkehrskonzeptes (ca. 10 bis 15 Jahre) festgelegt.

7.2 Ausblick

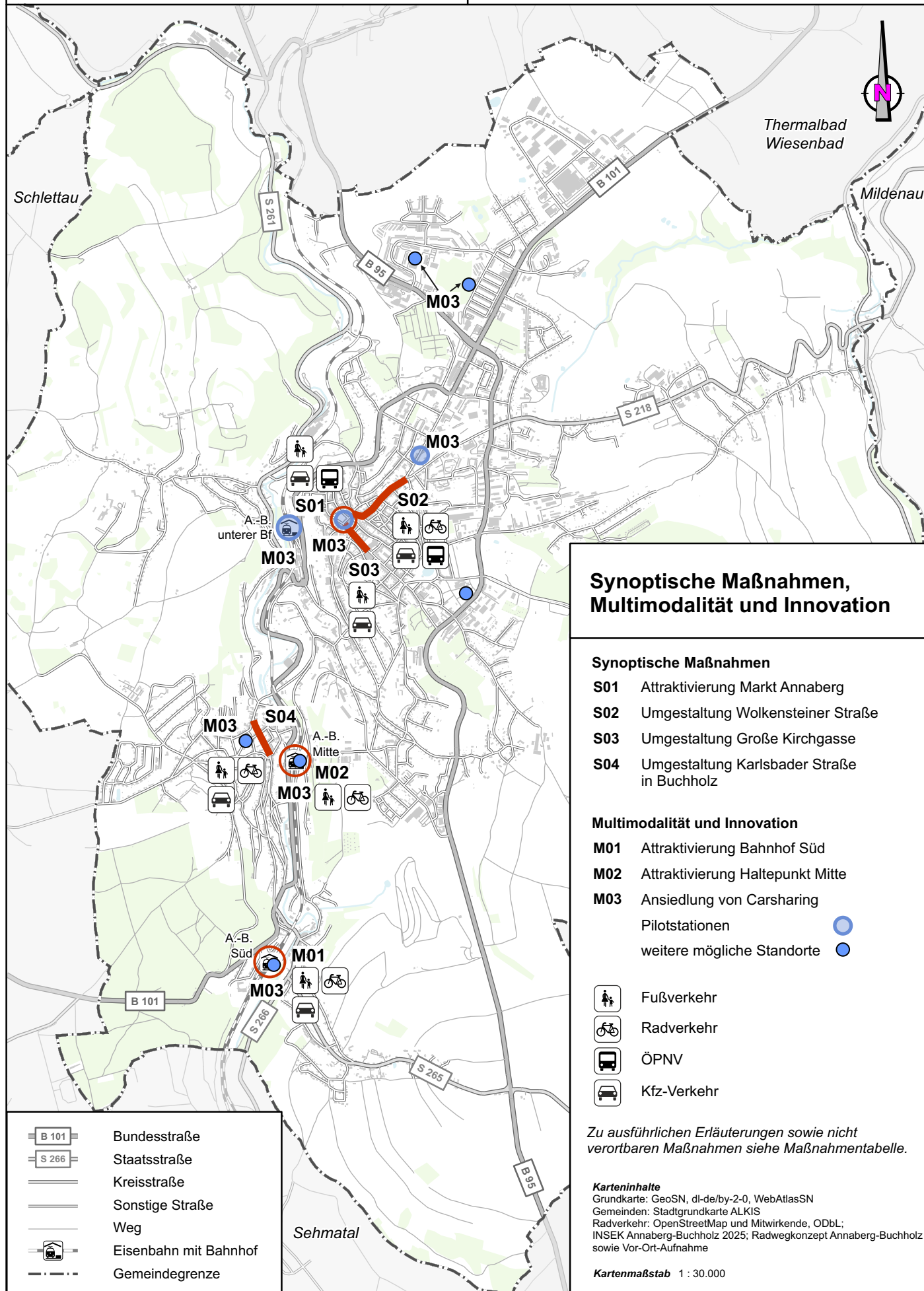
Die Stadt Annaberg-Buchholz verzeichnet in der Prognose des Jahres 2030 insgesamt eine Bevölkerungsabnahme. Der Anteil jener Altersgruppen, welche stärker auf die Nutzung von Verkehrsträgern des Umweltverbundes angewiesen sind, vor allem Bürger über 65 Jahren, wird innerhalb Gesamtbevölkerung deutlich steigen. Das Szenario „Laissez-faire“ ohne zielgerichtete Beeinflussung des Verkehrs wird dieser Entwicklung nicht gerecht.

Mit dem vorliegenden Konzept verfolgt die Stadt Annaberg-Buchholz den ambitionierten, jedoch zentralen Vorsatz, den städtischen Verkehr proaktiv an die künftigen Anforderungen anzupassen. Die Maßnahmen sollen verkehrliche Trends unterstützen und forcieren, welche schlussendlich allen Bürgern zugutekommen. Die Mobilität der Bevölkerungsgruppen ohne Zugang zu einem Kfz soll dadurch dauerhaft sichergestellt und eine insgesamt umweltfreundlichere Mobilität gefördert werden. Personen und Unternehmen, die auf die Nutzung von Kraftfahrzeugen dringend angewiesen sind, wird weiterhin ein leistungsfähiges Verkehrsnetz angeboten.

Entwicklungs-Szenario: „Förderung Umweltverbund“ 2035			
Merkmal		Entwicklung	
		absolut	relativ
Verkehrsleistung	gesamt	↘	↘
	Motorisierung (in Kfz/ Einwohner)	-	→
	Motorisierter Individualverkehr	↘	↘
	Öffentlicher Personennahverkehr	↔	↔
	Radverkehr	↔	↔
	Fußverkehr	→	→
Mobilität	Erreichbarkeit gesamt	↔	-

Tabelle 8: Zielszenario 2035 mit Förderung des Umweltverbundes

Abbildungen



Synoptische Maßnahmen, Multimodalität und Innovation

- Synoptische Maßnahmen**
- S01** Attraktivierung Markt Annaberg
 - S02** Umgestaltung Wolkensteiner Straße
 - S03** Umgestaltung Große Kirchgasse
 - S04** Umgestaltung Karlsbader Straße in Buchholz
- Multimodalität und Innovation**
- M01** Attraktivierung Bahnhof Süd
 - M02** Attraktivierung Haltepunkt Mitte
 - M03** Ansiedlung von Carsharing
- Pilotstationen ●
weitere mögliche Standorte ●

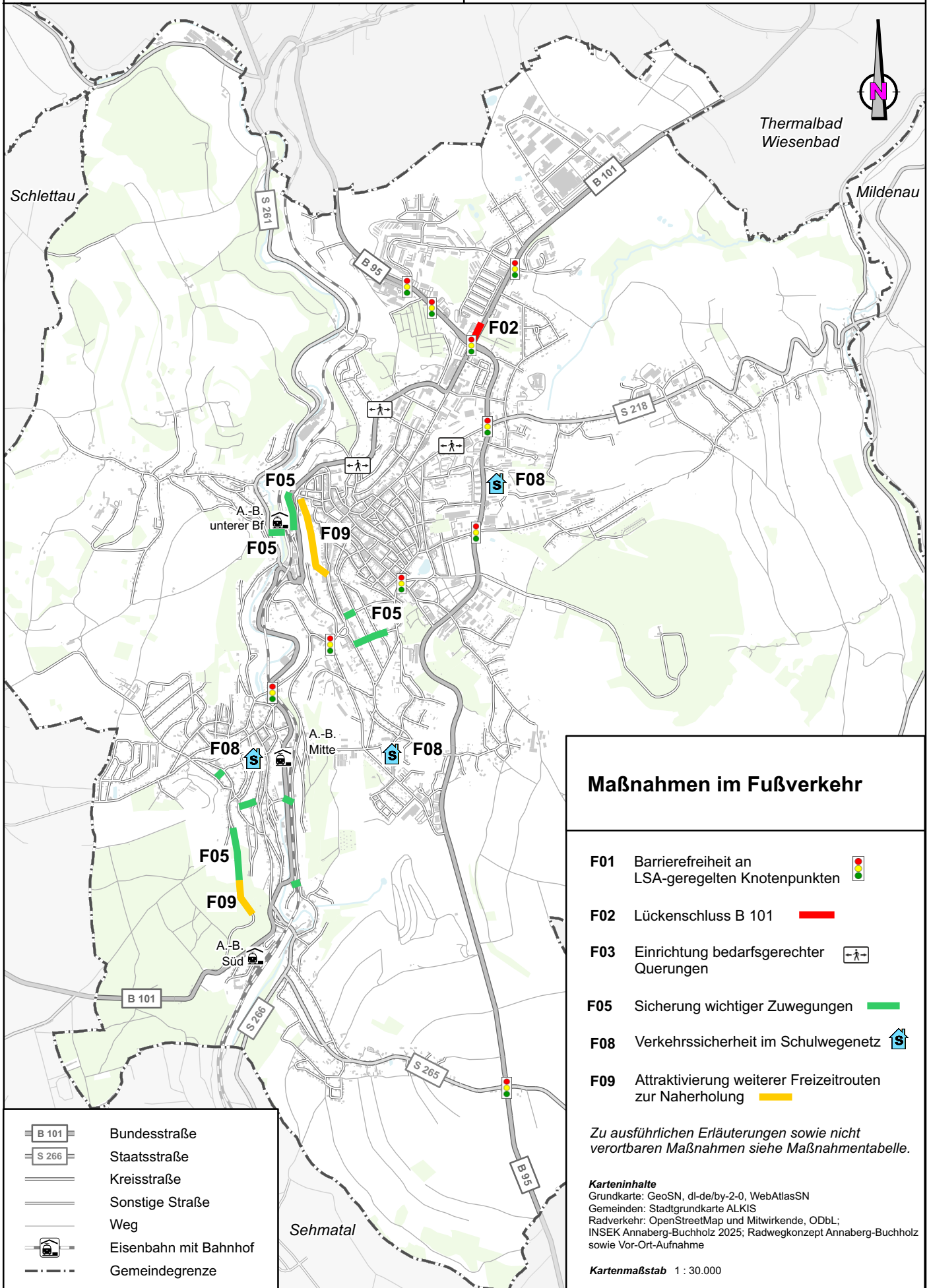
- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Kfz-Verkehr

Zu ausführlichen Erläuterungen sowie nicht verortbaren Maßnahmen siehe Maßnahmentabelle.

Karteninhalte
 Grundkarte: GeoSN, dl-de/by-2-0, WebAtlasSN
 Gemeinden: Stadtgrundkarte ALKIS
 Radverkehr: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL;
 INSEK Annaberg-Buchholz 2025; Radwegkonzept Annaberg-Buchholz sowie Vor-Ort-Aufnahme

Kartenmaßstab 1 : 30.000

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Sonstige Straße
- Weg
- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze



Maßnahmen im Fußverkehr

- F01** Barrierefreiheit an LSA-geregelten Knotenpunkten
- F02** Lückenschluss B 101
- F03** Einrichtung bedarfsgerechter Querungen
- F05** Sicherung wichtiger Zuwegungen
- F08** Verkehrssicherheit im Schulwegenetz
- F09** Attraktivierung weiterer Freizeitrouten zur Naherholung

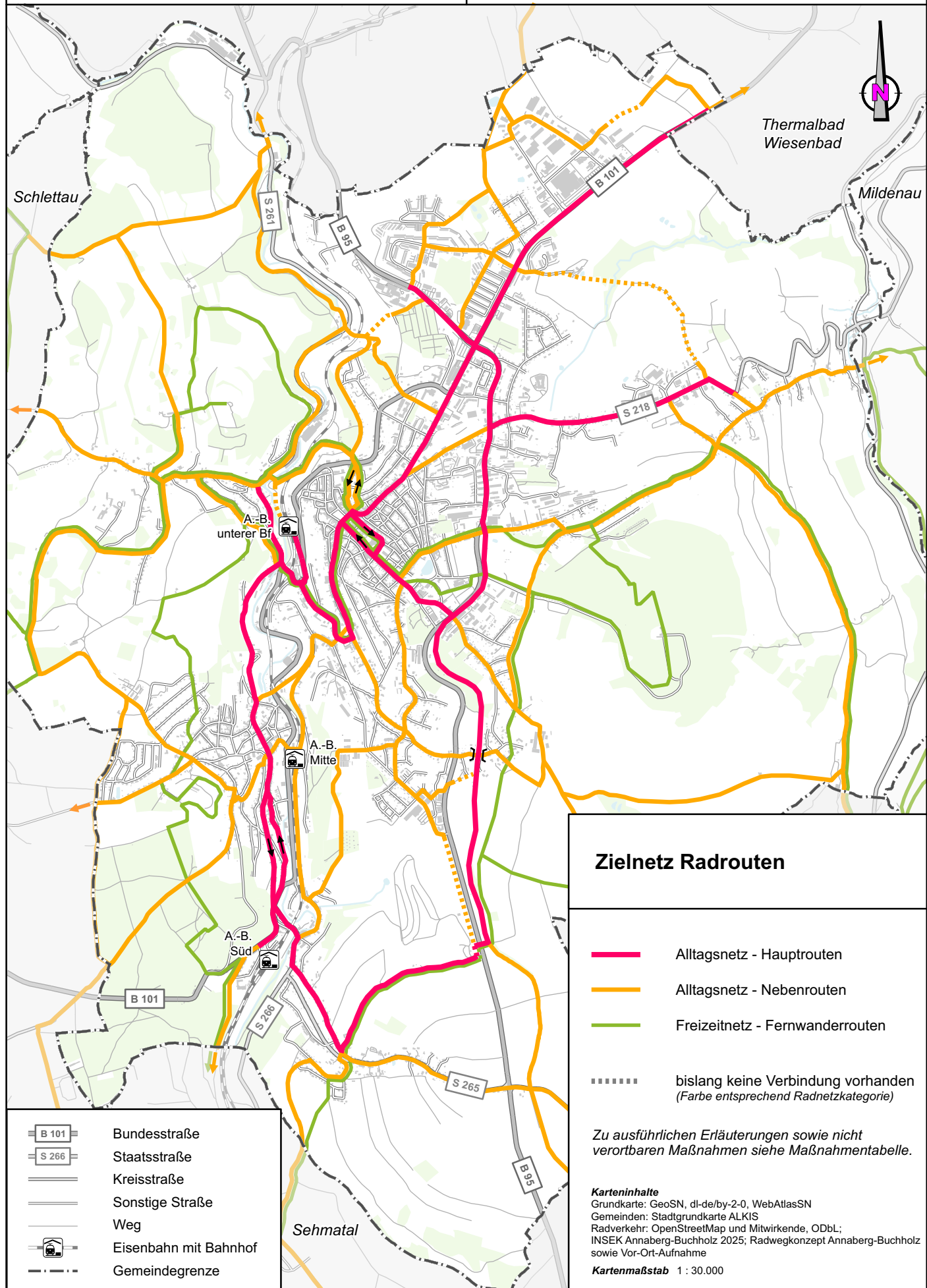
Zu ausführlichen Erläuterungen sowie nicht verortbaren Maßnahmen siehe Maßnahmentabelle.

Karteninhalte
 Grundkarte: GeoSN, dl-de/by-2-0, WebAtlasSN
 Gemeinden: Stadtgrundkarte ALKIS
 Radverkehr: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL;
 INSEK Annaberg-Buchholz 2025; Radwegkonzept Annaberg-Buchholz sowie Vor-Ort-Aufnahme

Kartenmaßstab 1 : 30.000

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Sonstige Straße
- Weg
- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze





Zielnetz Radrouten

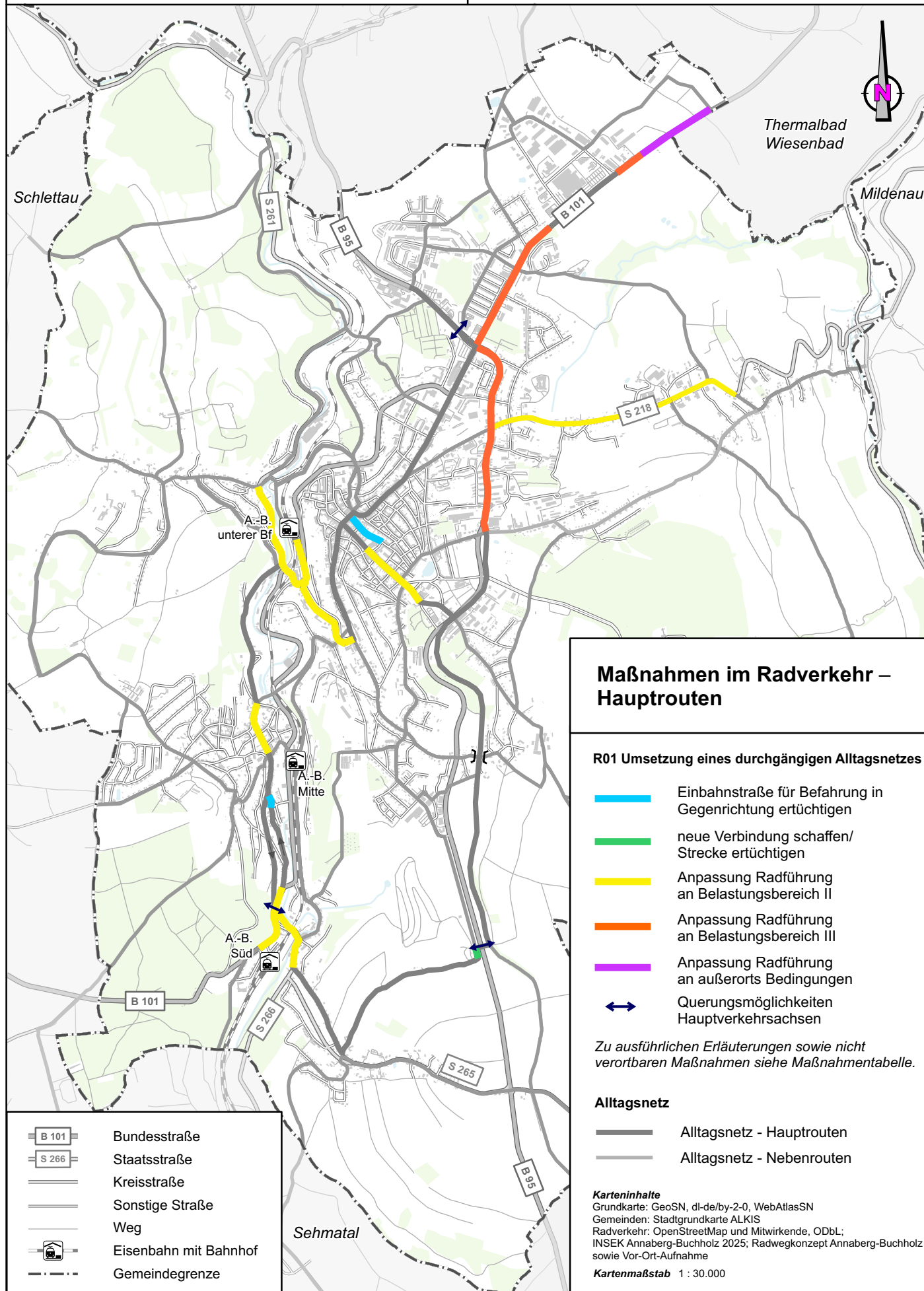
- Alltagsnetz - Hauptrouten
- Alltagsnetz - Nebenrouten
- Freizeitnetz - Fernwanderrouten
- bislang keine Verbindung vorhanden (Farbe entsprechend Radnetzkatgorie)

Zu ausführlichen Erläuterungen sowie nicht verortbaren Maßnahmen siehe Maßnahmentabelle.

Karteninhalte
 Grundkarte: GeoSN, dl-de/by-2-0, WebAtlasSN
 Gemeinden: Stadtgrundkarte ALK1S
 Radverkehr: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL;
 INSEK Annaberg-Buchholz 2025; Radwegkonzept Annaberg-Buchholz
 sowie Vor-Ort-Aufnahme
Kartenmaßstab 1 : 30.000

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Sonstige Straße
- Weg
- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze





Maßnahmen im Radverkehr – Haupttrouten

R01 Umsetzung eines durchgängigen Alltagsnetzes

- Einbahnstraße für Befahrung in Gegenrichtung ertüchtigen
- neue Verbindung schaffen/ Strecke ertüchtigen
- Anpassung Radführung an Belastungsbereich II
- Anpassung Radführung an Belastungsbereich III
- Anpassung Radführung an außerorts Bedingungen
- ↔ Querungsmöglichkeiten Hauptverkehrsachsen

Zu ausführlichen Erläuterungen sowie nicht verortbaren Maßnahmen siehe Maßnahmentabelle.

Alltagsnetz

- Alltagsnetz - Haupttrouten
- Alltagsnetz - Nebenrouten

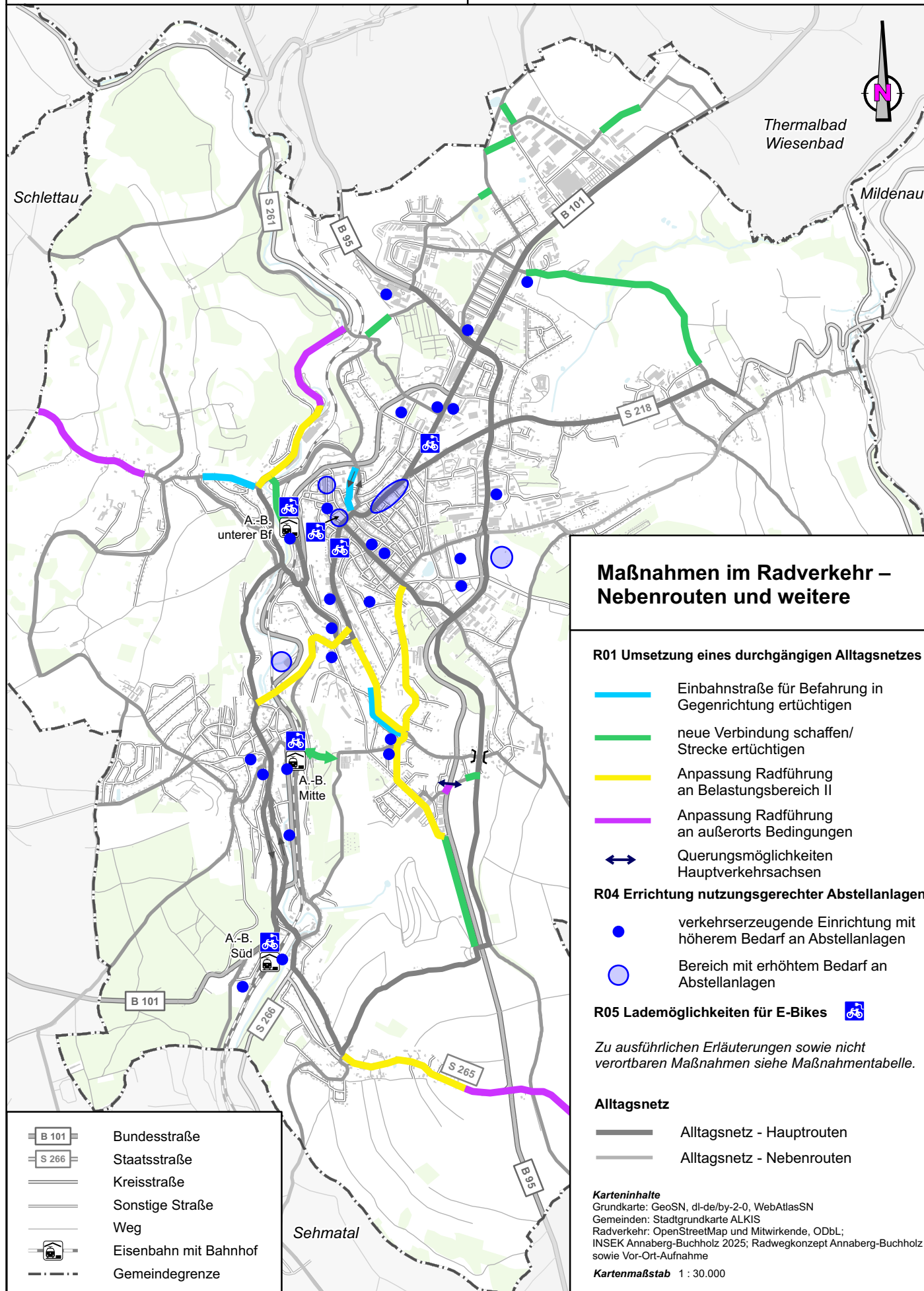
Karteninhalte

Grundkarte: GeoSN, dl-de/by-2-0, WebAtlasSN
 Gemeinden: Stadtgrundkarte ALK1S
 Radverkehr: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL;
 INSEK Annaberg-Buchholz 2025; Radwegkonzept Annaberg-Buchholz
 sowie Vor-Ort-Aufnahme

Kartenmaßstab 1 : 30.000

- B 101 Bundesstraße
- S 266 Staatsstraße
- Kreisstraße
- Sonstige Straße
- Weg
- Eisenbahn mit Bahnhof
- - - Gemeindegrenze





Maßnahmen im Radverkehr – Nebenrouten und weitere

R01 Umsetzung eines durchgängigen Alltagsnetzes

- Einbahnstraße für Befahrung in Gegenrichtung ertüchtigen
- neue Verbindung schaffen/ Strecke ertüchtigen
- Anpassung Radführung an Belastungsbereich II
- Anpassung Radführung an außerorts Bedingungen
- ↔ Querungsmöglichkeiten Hauptverkehrsachsen

R04 Errichtung nutzungsgerechter Abstellanlagen

- verkehrserzeugende Einrichtung mit höherem Bedarf an Abstellanlagen
- Bereich mit erhöhtem Bedarf an Abstellanlagen

R05 Lademöglichkeiten für E-Bikes

Zu ausführlichen Erläuterungen sowie nicht verortbaren Maßnahmen siehe Maßnahmentabelle.

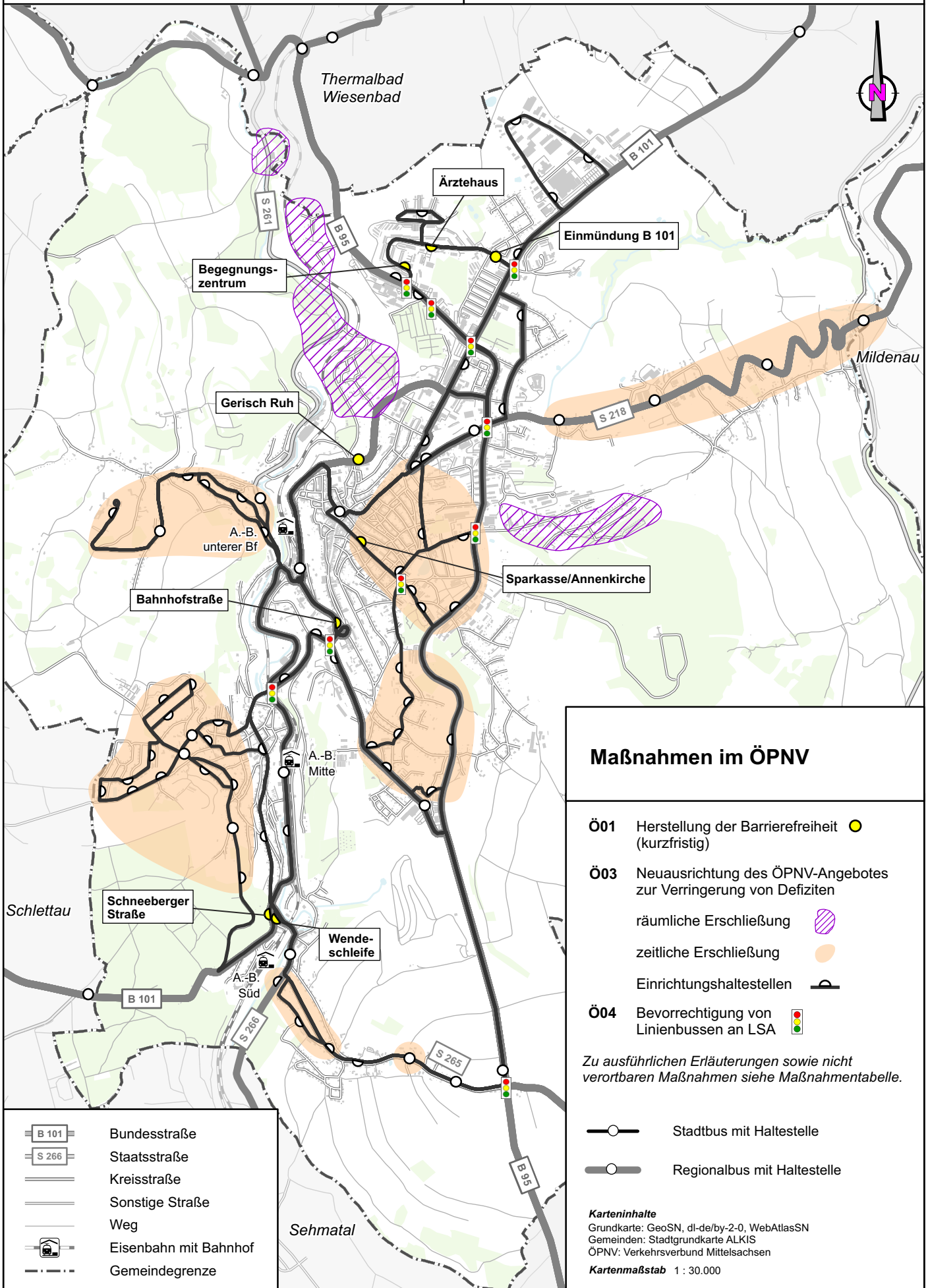
Alltagsnetz

- Alltagsnetz - Hauptrouten
- Alltagsnetz - Nebenrouten

Karteninhalte
 Grundkarte: GeoSN, dl-de/by-2-0, WebAtlasSN
 Gemeinden: Stadtgrundkarte ALK1S
 Radverkehr: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL;
 INSEK Annaberg-Buchholz 2025; Radwegkonzept Annaberg-Buchholz
 sowie Vor-Ort-Aufnahme

Kartenmaßstab 1 : 30.000

- B 101 Bundesstraße
- S 266 Staatsstraße
- Kreisstraße
- Sonstige Straße
- Weg
- Eisenbahn mit Bahnhof
- - - Gemeindegrenze



Maßnahmen im ÖPNV

- Ö01 Herstellung der Barrierefreiheit (kurzfristig) ●
- Ö03 Neuausrichtung des ÖPNV-Angebotes zur Verringerung von Defiziten
 - räumliche Erschließung
 - zeitliche Erschließung
 - Einrichtung Haltestellen
- Ö04 Bevorzugung von Linienbussen an LSA

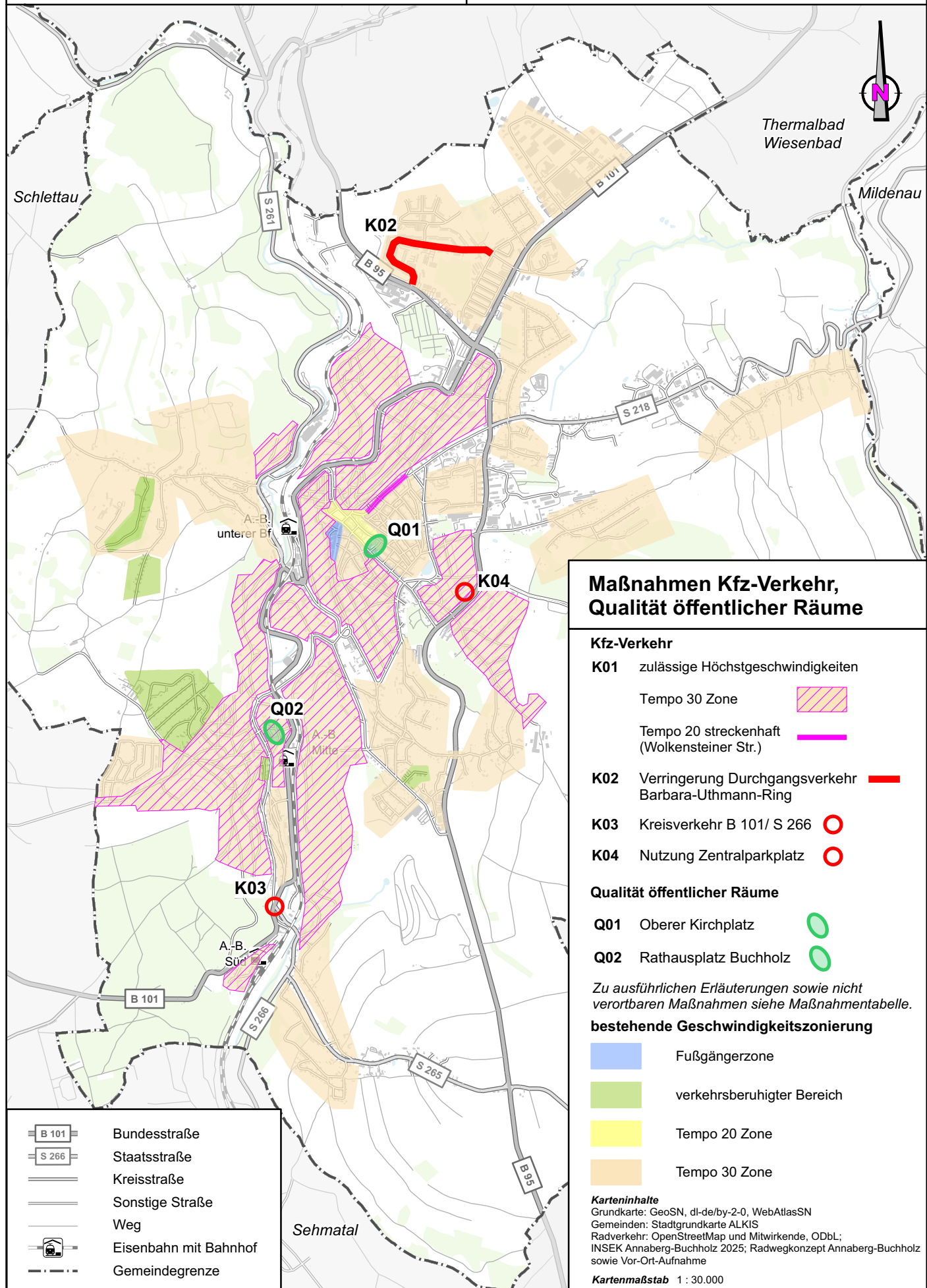
Zu ausführlichen Erläuterungen sowie nicht verortbaren Maßnahmen siehe Maßnahmentabelle.

- Stadtbus mit Haltestelle
- Regionalbus mit Haltestelle

Karteneinhalte
 Grundkarte: GeoSN, dl-de/by-2-0, WebAtlasSN
 Gemeinden: Stadtgrundkarte ALK1S
 ÖPNV: Verkehrsverbund Mittelsachsen

Kartenmaßstab 1 : 30.000





Maßnahmen Kfz-Verkehr, Qualität öffentlicher Räume

Kfz-Verkehr

K01 zulässige Höchstgeschwindigkeiten

- Tempo 30 Zone
- Tempo 20 streckenhaft (Wolkensteiner Str.)

K02 Verringerung Durchgangsverkehr Barbara-Uthmann-Ring

K03 Kreisverkehr B 101/ S 266

K04 Nutzung Zentralparkplatz

Qualität öffentlicher Räume

- Q01** Oberer Kirchplatz
- Q02** Rathausplatz Buchholz

Zu ausführlichen Erläuterungen sowie nicht verortbaren Maßnahmen siehe Maßnahmentabelle.

bestehende Geschwindigkeitszonierung

- Fußgängerzone
- verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 20 Zone
- Tempo 30 Zone

Karteninhalte

Grundkarte: GeoSN, dl-de/by-2-0, WebAtlasSN
 Gemeinden: Stadtgrundkarte ALKIS
 Radverkehr: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL;
 INSEK Annaberg-Buchholz 2025; Radwegkonzept Annaberg-Buchholz
 sowie Vor-Ort-Aufnahme

Kartenmaßstab 1 : 30.000

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Sonstige Straße
- Weg
- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze



Legende

Priorität:

- ★★★★★ prioritär; mittlere bis hohe Wirkungsklasse, Kostenklasse wird überschritten
- ★★★★ sinnvoll; Wirkung und Kosten fallen ähnlich aus – höhere Wirkungen rechtfertigen dabei höhere Kostenklassen
- ★★★ sensibel; geringe bis mittlere Wirkungsklasse, Kostenklasse wird unterschritten
- ★ kritisch; geringe Wirkungsklasse, Kostenklasse wird deutlich unterschritten
- 🔑 Schlüsselaufgabe (Zusatz); Maßnahmen mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit sowie hoher Umsetzungswahrscheinlichkeit

Anmerkung: Es werden nur grundsätzlich geeignete Maßnahmen geführt. Die Abstufung der Prioritäten erfolgt auf Basis des Wirkungs-/ Kosten-Verhältnisses.

Zeithorizont:

- ⌚ kurzfristig; innerhalb der nächsten 5 Jahre
- ⌚⌚ mittelfristig; 5 – 10 Jahre
- ⌚⌚⌚ langfristig; > 10 Jahre
- ⏪⌚⏩ Daueraufgabe

Kostenklassen:

- € sehr gering; bis < 20.000 €
- €€ gering; 20.000 bis < 100.000 €
- €€€ mittel; 100.000 bis < 500.000 €
- €€€€ hoch; 500.000 bis < 1.000.000 €
- €€€€€ sehr hoch; ab 1.000.000 €

Kostenklassen in Klammern, bspw. „(€€)“, sind im Rahmen der Gestaltung des städtischen Haushalts ggf. variabel gestaltbar.

Nummer	Maßnahme	Beschreibung (* - mit Bezug zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept)	Priorität	Zeit- horizont	Kosten für Stadt
--------	----------	---	-----------	-------------------	---------------------

S – Synoptische Maßnahmen für mehrere Verkehrsträger

S01	Attraktivierung Markt Annaberg	<p>Erhöhung der Attraktivität des Marktes in Annaberg mithilfe der folgenden, abgestimmten Maßnahmen (bauliche Maßnahmen 2021 umgesetzt):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassung der Fahrbahnbreite auf das erforderliche Regelmaß ▪ Einrücken der nördlichen Bus-Steige in Richtung Fahrbahnmitte ▪ Verbreiterung des Gehwegs entlang des Rathauses ▪ Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/ h (streckenhaft) – Wolkensteiner Straße (Geyersdorfer Straße bis Tempo-20-Zone) ▪ Prüfauftrag: Vermeidung oder Verringerung der hohen Umwege für den Taxiverkehr aufgrund bestehender Einbahnstraßenregelungen (aktuell zur Warteposition entlang der Südostseite) ▪ Evaluierung anhand erneuter Untersuchung des Durchgangsverkehrs nach einem Eingewöhnungszeitraum von 6 bis 12 Monaten, bei unzureichender Reduzierung des Durchgangsverkehrs kommen im Falle des Verdachts überhöhter Geschwindigkeiten entsprechende Kontrollen und wirksame Sanktionierung infrage. Der verbleibende Durchgangsverkehr ist zu tolerieren. 	 ★ ★ ★ ★		€ € €
S02	Umgestaltung Wolkensteiner Straße	<p>Umgestaltung der Wolkensteiner Straße, Beachtung folgender Gesichtspunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ anforderungsgerechte Verteilung der Flächen unter Beachtung der hohen Nutzung durch Fuß- und Radverkehr ▪ Einordnung von Querungsmöglichkeiten (Fußgängerüberwege) ▪ Einordnung von Fahrradbügeln ▪ Klärung der Möglichkeiten zur Bespielung sowie Nutzung durch Aufstellung von Werbeflächen etc. ▪ Prüfung zur Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle des ÖPNV ▪ Ausweitung der bestehenden Tempo-20-Zone ▪ Prüfauftrag: Ersatz der Querungshilfe auf der Geyersdorfer Straße (nahe Andreasgasse) durch einen Fußgängerüberweg zur Erhöhung der Barrierefreiheit – bei positivem Prüfergebnis Umsetzung im Zuge der Maßnahme S02 <p>Als geeignete Grundlage wird Variante 1 der in 2007 vorgestellten Entwürfe empfohlen. Die etwas geringere Anzahl der Parkstände zugunsten der deutlich erhöhten Aufenthaltsqualität kann durch die nahen Parkplätze (Seminar-gasse/ Untere Schmiedegasse) aufgefangen werden.</p> <p><i>Die Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz können in Abhängigkeit möglicher Fördermittel geringer ausfallen. Dadurch kann die Priorität ggf. erhöht werden.</i></p>	 ★ ★	 	€ € € €
S03	Gestaltung Große Kirchgasse	<p>Bestandsnaher Ausbau der Großen Kirchgasse (Markt bis Kirchplatz) im Rahmen ohnehin anstehender baulicher Maßnahmen zur Verbesserung für den Fußverkehr sowie zur Einordnung (einzelner) Sitzgelegenheiten und der Bespielung durch ansässige Gastronomie/ Händler:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbreiterung der Gehwege in Bereichen untermaßiger Gehwege sowie auf Abschnitten mit angeordnetem Halteverbot ▪ Beibehaltung der Befahrbarkeit durch den Kfz-Verkehr, jedoch Vermeidung der Befahrung von Gehwegen durch Kfz ▪ Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/ h ▪ bestmögliche Beibehaltung aktuell vorhandener Kfz-Stellplätze, wo es der verfügbare Raum erlaubt (genaue Anzahl nur in der weiterführenden Planung bezifferbar) <p><i>Die Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz können in Abhängigkeit möglicher Fördermittel geringer ausfallen.</i></p>	 ★ ★ ★ ★		€ €
S04	Umgestaltung Karlsbader Straße in Buchholz	<p>Umgestaltung im Abschnitt zwischen Bodelschwinghstraße und Schlettauer Straße inkl. Knotenpunkt Karlsbader Straße/ Marktstraße, mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung überbreiter Fahrbahnbereiche zugunsten des Gehwegangebotes, ▪ Herstellung der Barrierefreiheit an Knotenpunkten und ▪ Errichtung von Fahrradabstellanlagen im Geschäftsbereich zwischen Katharinenstraße und An der Mühle. 	★ ★	   	€ € € €



Nummer	Maßnahme	Beschreibung (* - mit Bezug zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept)	Priorität	Zeit- horizont	Kosten für Stadt
--------	----------	---	-----------	-------------------	---------------------

M – Multimodalität und Innovation

M01	Attraktivierung Bahnhof Süd*	Attraktivierung des Bahnhofs Süd mit mehreren Bestandteilen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direktverbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen S 266 Karlsbader Straße (Cunersdorf) und Bahnhof Süd mit Querung der Sehma ▪ Herstellung der Barrierefreiheit im Zugang zum Bahnhof ▪ Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnsteigen ▪ Errichtung von Fahrrad-Abstellanlagen ▪ Errichtung von P+R-Stellplätzen ▪ Renaturierung/ Begrünung ungenutzter, bislang versiegelter, Flächen <i>Die Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz können in Abhängigkeit möglicher Fördermittel geringer ausfallen.</i>	★★★	⌘ ⌘ ⌘	€ € €
M02	Attraktivierung Haltepunkt Mitte	Attraktivierung des Haltepunktes Mitte mit mehreren Teilmaßnahmen.	★★★		
		M02 a): Verbesserung Fuß-Verbindung zwischen Bus-HS Talstraße und Bahnhof		⌘ ⌘	€
		M02 b): Querungsmöglichkeit über B 101 zwischen Bussteigen sowie Einmündungen Mühlenweg und Am Haltepunkt		⌘ ⌘	€
		M02 c): Barrierefreie Bussteige (Haltestelle Talstraße)		⌘ ⌘	€
		M02 d): (hinreichend) überdachte Sitzgelegenheiten		⌘	€
M02 e): Fahrradbügel, ggf. -boxen	⌘	€			
M03	Ansiedlung von Carsharing	Ansiedlung eines Carsharing-Angebotes in Annaberg-Buchholz in Kooperation mit einem geeigneten Anbieter, beginnend mit Pilotstationen an drei Standorten.	★★★ 🔑		
		M01 a): Errichtung von drei Carsharing-Stationen mit je einem Fahrzeug: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebot stationsbasierter (ggf. elektrischer) Carsharing-Fahrzeuge ▪ Errichtung von Fahrradbügeln ▪ Pilotstationen: Annaberger Marktplatz, Adam-Ries-Straße (nahe Busbahnhof), unterer Bahnhof ▪ Nutzung des Carsharing-Angebotes durch die Stadtverwaltung 		⌘	€
		M01 b): Kooperation mit dem Carsharing-Anbieter bei der Evaluierung und ggf. Erweiterung des Angebotes, insbesondere bzgl. geeigneter Flächen im öffentlichen Straßenraum und auf städtischem Grund		⌘ ⌘	€
M04	sukzessiver Ausbau umweltfreundlicherer Mobilität	Etablierung umweltfreundlicherer Mobilität, zuvorderst mit folgenden Elementen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ bedarfsgerechter Ausbau nutzerfreundlicher Tank- und Ladestationen für umweltfreundlichere Kfz an vorhandenen Standorten sowie weiter in der Fläche ▪ Integration umweltfreundlicherer Kfz in betrieblich-kommunale Fuhrparks (Müllabfuhr, Kehrmaschinen, etc.) bei ohnehin notwendigen Neuanschaffungen. <i>Im Rahmen der Möglichkeiten des städtischen Haushaltes.</i>	★★	⌘ ⌘	(€ €)
M05	Ausweitung des Informationsangebotes für innovative Mobilität	Angebot attraktiver und barrierefreier Informationsmöglichkeiten zum Radfahren, Mobilitätsmanagement und Sharing-Konzept in Annaberg-Buchholz. <i>Die Kosten können in Abhängigkeit von Fördermitteln ggf. geringer ausfallen.</i>	★★		
		M04 a): Informationsangebot auf der Webpräsenz der Stadt zu <ul style="list-style-type: none"> ▪ vorhandenen Sharing-Konzepten in Annaberg-Buchholz inkl. Teilnahmebedingungen, ▪ Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen oder Verweise auf Anbieter-Websites, ▪ Fördermöglichkeiten für Arbeitgeber und Privathaushalte (Stellplätze E-Autos und Fahrräder, Jobtickets, Jobbike, etc.). 		⌘ ⌘	€
		M04 b): Informationsangebote vor Ort an den Sharing-Standorten <ul style="list-style-type: none"> ▪ Information zur Nutzung von Sharing-Fahrzeugen ▪ Fahrpläne der nächsten Haltestelle ▪ Ausstattung der nächsten Haltestelle mit einer Wegweisung zum Carsharing-Parkplatz, sofern nicht direkt angrenzend 		⌘ ⌘	€
		M04 c): öffentlichkeitswirksam beworbene Testtage für Carsharing (nach Eröffnung einer/ mehrerer Carsharing-Stationen) in Zusammenarbeit mit dem vertraglich gebundenen Sharing-Anbieter		⌘	€


Nummer	Maßnahme	Beschreibung (* - mit Bezug zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept)	Priorität	Zeit- horizont	Kosten für Stadt
--------	----------	---	-----------	-------------------	---------------------

F – Fußverkehr

F01	Barrierefreiheit an LSA-geregelten Knotenpunkten	Herstellung der Barrierefreiheit an LSA-geregelten Knotenpunkten. Für die LSA an Bundesstraßen-Knotenpunkten ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) zuständig. Maßnahme F01 a) ist an den Baulastträger heranzutragen. Zur Umsetzung von Maßnahme F01 b) ist der regelmäßige und aktive Austausch zwischen LASuV und der Stadt Annaberg-Buchholz erforderlich.	 ★ ★ ★		
		F04 a): Ausrüstung aller Furten an bestehenden LSA-geregelten Knotenpunkten mit taktilen Tastern und akustischen Signalgebern (Zuständigkeit LASuV)		∞ ∞	-
		F04 b): sukzessive Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an LSA-Knotenpunkten (Bordabsenkungen, Bodenindikatoren, etc.) im Zuge anstehender Sanierungsmaßnahmen (bspw. Fahrbahn-/ Gehwegsanierung, Austausch alter LSA-Masten, etc.)		∞ ∞	€ €
F02	Gehweglücke B 101	Schließung der Gehweglücke an der B 101 im Bereich der Total-Tankstelle zur besseren Verbindung in Richtung Innenstadt, Busbahnhof und weiteren Zielen.	★ ★ ★	∞ ∞	€ €
F03	Einrichtung bedarfsgerechter Querungen	Herstellung (barrierefreier) Querungsmöglichkeiten (bspw. Fußgängerüberwege, Bordabsenkungen, Mittelinseln und/ oder Fußgänger-LSA, in Abhängigkeit von Fahrbahnbreite und Verkehrsmengen) im Hauptnetz, die Reihenfolge enthält keine Priorisierung. Für Bundesstraßen ist das LASuV zuständig. Die Anregungen sind an den Baulastträger heranzutragen. Die Querungshilfen sind entsprechend den geltenden Richtlinien bezüglich Dimensionierung, Qualität und Barrierefreiheit einzurichten.	 ★ ★ ★		
		F03 a): B 101, zwischen Schlachthofplatz und Haltestelle Gehrisch Ruh		∞ ∞	-
		F03 b): B 101, Höhe Knotenpunkt Am Hüttenberg/ Felix-Weise-Straße (insbesondere wichtig, sofern im weiteren Prozess eine Radroute entlangführt)		∞ ∞	-
		F03 c): Geysersdorfer Straße, Höhe Zugang zum Friedhofspark		∞ ∞	€
F04	Begehbarkeit und Barrierefreiheit im weiteren Netz	Fortlaufende Prüfung und Herstellung der durchgehenden Begehbarkeit und Barrierefreiheit auch im weiteren Verkehrsnetz der Stadt, inkl. Instandhaltung. Besonders Augenmerk sollte auf den höher frequentierten Bereichen liegen. Umsetzung im Einzelfall spätestens bei ohnehin anstehenden Sanierungsarbeiten. Ggf. Einrichtung eines wiederkehrenden Haushaltspostens. <i>Im Rahmen der Möglichkeiten des städtischen Haushaltes.</i>	★ ★ ★	∞ ∞	(€ €)
F05	Sicherung wichtiger Zuwegungen	Sicherung besonders wichtiger Zuwegungen zur weiteren Attraktivierung des zu Fuß Gehens in der Kernstadt Annaberg und den Ortsteilen. Überprüfung und ggf. Benennung weiterer Durchwegungen im Netzkonzept Fußverkehr.	★ ★ ★ ★		
		F05 a): Durchwegung Benkertberg in Annaberg		∞ ∞	€
		F05 b): Waldstraße in Buchholz, Zuwegung zum Waldfriedhof sowie weiterführend zum Türmel, Prüfung der Machbarkeit im Vorfeld aufgrund ungünstiger Topografie		∞ ∞	€
		F05 c): Bahnhofsbereich mit Anschluss an die Frohnauer Gasse (Wegebeziehung wird mit dem Umbau der B 101 durch das LASuV ab 2022 verbessert)		∞ ∞	-
		F05 d): Anschluss des Ortsteils Frohnau an den Unteren Bahnhof durch eine umwegarme Querung von Sehma und Bahngleisen.		∞ ∞	€ €
		F05 e): Theaterfreitreppe in Annaberg		∞ ∞	€
		F05 f): Weg und Bahnquerung zwischen Hutmachergasse und Hans-Hesse-Straße, Buchholz		∞ ∞	€
		F05 g): Weg und Bahnquerung zwischen An der Dorothea und Hans-Hesse-Straße, Buchholz		∞ ∞	€
		F05 h): Weg zwischen Bergstraße und Teichstraße in Fortführung der Brüdergasse in Buchholz		∞ ∞	€
		F05 i): Weg zwischen Fischerstraße (Hausnr. 8) und Meisterstraße (Hausnr. 14), Buchholz		∞ ∞	€

Nummer	Maßnahme	Beschreibung (* - mit Bezug zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept)	Priorität	Zeit- horizont	Kosten für Stadt
F06	Sitzgelegenheiten an Fußwegen	<p>Erhalt und Errichtung von Sitzgelegenheiten, bspw. Bänken, Sitzgruppen usw., zur weiteren Attraktivierung des zu Fuß Gehens sowie Unterstützung älterer Personen im Fußverkehr, insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> an wichtigen zentralen Orten (Markt, Wolkensteiner Straße, Karlsbader Straße und Rathausplatz Buchholz, etc.) entlang stark frequentierter Strecken (zwischen Altstadt und Unterem Bahnhof) bei Fußwegen mit hoher Längsneigung 	★★	∞	€ €
F07	Verbesserung von LSA-Schaltungen	Einrichtung Fußverkehrs-freundlicherer Signalzeitprogramme (v.a. kürzere Wartezeiten bei Anforderung) an LSA-geregelten Knotenpunkten tagsüber abseits der Hauptverkehrszeiten. In Abhängigkeit der Gegebenheiten werden mindestens drei verschiedene SZP empfohlen (Unterscheidung Spitzenstunden/ Nebenverkehrszeit/ Nacht). Entlang der Radrouten sind auch die Belange des Radverkehrs zu beachten. Die Maßnahme ist an das zuständige LASuV heranzutragen.	★★ ★	∞	-
F08	Verkehrssicherheit im Schulwegenetz	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld von Grundschulen mit folgenden Teilmaßnahmen.	★★ ★		
		<p>F08 a): Grundschule Kleinrückerswalde</p> <ul style="list-style-type: none"> Verlängerung des Gehweges an der Bärensteiner Straße (Nordseite) bis zur Straße Am Zinnacker verkehrsberuhigter Bereich Am Zinnacker Gewinnung von Schulbegleitern in den öffentlichen Verkehrsmitteln Umbenennung der Haltestellen „Zinnackerweg“ und „Turnhalle“ bei Bedarf Abstellung von Schülerlotsen über die Bärensteiner Straße am Knotenpunkt Bärensteiner Straße/ Erdbeerweg/ Zinnackerweg 		∞	€ €
		<p>F08 b): Friedrich-Fröbel-Grundschule</p> <ul style="list-style-type: none"> Fußgängerüberweg über die Karlsbader Straße, nahe Hausnr. 24 Tempo 30 (streckenhaft) auf der Karlsbader Straße zwischen Marktstraße und Höhe Hausnummer 33 Dialogdisplay zwischen neuem Fußgängerüberweg und Schlettauer Straße im Winter verstärkte Kontrollen unzulässiger Durchgangsverkehre über die Verbindung „An der Katharinenkirche“ Fahrbahnmarkierungen „Kinder“ auf der Karlsbader Straße und der Schlettauer Straße (ggf. mittelfristig) Umgestaltung des Fahrbahnbereiches der Schulgasse zwischen Schultreppe und Fröbelstraße 		∞	€ €
		<p>F08 c): Maria-Montessori-Schule</p> <ul style="list-style-type: none"> Gewährleistung von Funktionalität und Betrieb der Fußgänger-LSA Überwachung von Geschwindigkeiten und des Haltens bei Lichtzeichen „Rot“ mittels ortsfester Überwachungsanlage („Blitzer“) an der LSA 		∞	€
F09	Attraktivierung weiterer Freizeitrouten zur Naherholung	Attraktivierung geeigneter Freizeitrouten für Spaziergänger und Besucher (bspw. ausreichende Befestigung, Trennung von anderen Verkehrsträgern, Sitzgelegenheiten, ggf. Geländer (bei hohen Längsneigungen), informative Tafeln zu ortsspezifischen Themen)	★★		
		F11 a): Promenadenweg unterhalb der Johannissgasse in Annaberg		∞∞	€
		F11 b): sicherer Gehweg zum Tümel als Einstieg in den Zickzack-Weg hinunter zur Cunersdorfer Kreuzung in Buchholz		∞∞	€

R – Radverkehr

R01	Umsetzung eines durchgängigen Alltagsnetzes	<p>Bereitstellung einer durchgängig anforderungsgerechten Infrastruktur entlang der Fahrradrouten (siehe <i>Abbildung 3a</i>) mit regelgerechter Führungsform zum sicheren und zügigen Vorankommen des Radverkehrs.</p> <p>Die Einrichtung der Anlagen ist im Haushalt der Stadt bzw. des Baulasträgers zu berücksichtigen. Für die Bundesstraßen ist das LASuV zuständig.</p> <p><i>Aufgrund des hohen Förderpotentials im Radverkehr ist für zahlreiche Einzelmaßnahmen mit geringeren Kosten für die Stadt zu rechnen.</i></p>	 ★★ ★		
		R01 a): Prüfung der infrastrukturellen Bedarfe (siehe <i>Abbildungen 3b und 3c</i>) auf die jeweils bestgeeignete Verkehrsanlage.		∞	€

Nummer	Maßnahme	Beschreibung (* - mit Bezug zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept)	Priorität	Zeit- horizont	Kosten für Stadt
		R01 b): Umsetzung der geeigneten Teilmaßnahmen zur kurzfristigen Ertüchtigung der Hauptradrouten (Abbildung 3b) – Errichtung von Infrastruktur, Einbau von Querungsmöglichkeiten, Befahren von Einbahnstraßen in Gegenrichtung		∞ ∞	€ € €
		R01 c): Umsetzung der geeigneten Teilmaßnahmen zur Ertüchtigung der Nebenradrouten (Abbildung 3c) – Errichtung von Infrastruktur, Einbau von Querungsmöglichkeiten, Befahren von Einbahnstraßen in Gegenrichtung		∞ ∞	€ € € €
R02	Verbesserungen an Knotenpunkten auf Haupttrouten	Qualitätsverbesserungen für den Radverkehr an Knotenpunkten (v.a. Gestaltung und LSA-Schaltzeitprogramme) im Verlauf der Hauptrouten für ein sicheres und zügiges Vorankommen unter Abwägung aller Verkehrsträger. Die Möglichkeiten sind je Knotenpunkt im Vorfeld zu prüfen.	★ ★	∞ ∞	€ €
R03	Befahrung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung im Nebennetz	Befahrung der weiteren Einbahnstraßen im Nebennetz (abseits der ausgewiesenen Radrouten) in Gegenrichtung. Die Machbarkeit ist im Einzelnen zu prüfen und, wo möglich, umzusetzen. Ziel ist die weitere Erhöhung der Erschließungsfunktion im Radverkehr.	★ ★ ★	∞ ∞	€
R04	Errichtung nutzungsgerechter Abstellanlagen (Grundangebot)	Errichtung attraktiver Abstellanlagen an wichtigen Radverkehrszielen und Verknüpfungspunkten (s. <i>Abbildung 3b</i>). Empfohlen werden die Errichtung eines Grundangebotes je Ziel (siehe Textteil) und die Nachsteuerung auf Basis der anschließenden kontinuierlichen Evaluierung. <i>Aufgrund des hohen Förderpotentials im Radverkehr ist für die Einzelmaßnahmen ggf. mit geringeren Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz zu rechnen.</i>	★ ★ ★ ★	∞	€ € €
R05	Lademöglichkeiten für E-Bikes	Ausstattung frequentierter öffentlicher Abstellanlagen mit einzelnen Lademöglichkeiten für elektrisch unterstützte Fahrräder: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Markt Annaberg ▪ Fußgängerzone Buchholzer Straße ▪ Unterer Bahnhof ▪ Busbahnhof ▪ Haltepunkt Mitte ▪ Bahnhof Süd 	★ ★ ★	∞ ∞	€ €
R06	Mobile Abstellanlagen für Großveranstaltungen	Einrichten mobiler, ggf. überwachter, Abstellanlagen bei Großveranstaltungen (insbesondere Annaberger Kät): <ul style="list-style-type: none"> ▪ nutzerfreundliche Fahrradbügel (keine „Felgenklemmer“) ▪ ggf. Angebot von Fahrradboxen und/ oder Überwachung Beim Angebot von Fahrradboxen und überwachten Anlagen kann von der Akzeptanz angemessener Abstellgebühren ausgegangen werden, sofern die Abstellung in Zielnähe erfolgt und niedrigere Gebühren als für den ruhenden Kfz-Verkehr angesetzt werden. Die Kosten sind insbesondere von folgenden Kriterien abhängig: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl, Qualität und Einsatzhäufigkeit der Abstellanlagen ▪ Anschaffung und Management durch Stadt oder (externen) Auftragnehmer ▪ ggf. Überwachung (Kosten) und Höhe der Abstellgebühren (Einnahmen) 	★ ★	∞ ∞	€ €
R07	Imagekampagne Radverkehr	Erhöhung der Akzeptanz gegenüber dem Radverkehr durch gezielte Information der Bürger sowie Testtage für Fahrräder und E-Bikes. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Testtage zur Nutzung in Zusammenarbeit mit örtlichen Fahrradhändlern ▪ Informationsangebote zu Fahrradleasing und Jobrad ▪ Kampagnen und Schulungsangebote zum Thema Verkehrssicherheit und Verkehrsregeln gemeinsam mit Kooperationspartnern (bspw. Verkehrswacht, Polizeibehörde, etc.), bspw. mit folgenden Inhalten: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Darstellung typischer Konfliktsituationen ➢ Hilfestellungen zum lösungsorientierten und positiven Umgang miteinander ➢ anschaulichen Möglichkeiten des gegenseitigen Perspektivwechsels ▪ Schaffung/ Bewerbung attraktiver Möglichkeiten zur E-Bike-Ausleihe 	★ ★ ★	∞	€
R08	Fahrradstadtplan	Erstellen eines Fahrradstadtplanes zum Alltagsnetz und den touristischen Radrouten sowie anschließend regelmäßige Aktualisierung.	★ ★ ★	∞ ∞	€

Nummer	Maßnahme	Beschreibung (* - mit Bezug zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept)	Priorität	Zeit- horizont	Kosten für Stadt
R09	Weiterentwicklung der Wegweisung	Erstellung einer Wegweisung auf den Hauptradrouten und Verknüpfung der Hauptradrouten mit touristischen Routen. Wegweisung entlang touristischer Routen zu relevanten Zielen (touristische Ziele, Gastronomie, Kultur, Freizeit, etc.) in Annaberg-Buchholz. <i>geeignete Radrouten:</i> Stoneman Miriquidi, Radfernweg Sächsische Mittelgebirge <i>geeignete Ziele:</i> bspw. Markt Annaberg, Festhalle, Annaberger Kät, Schwimmhalle Atlantis, Freibad am Stangewald, Wildtiergehege, etc.	★★	∞ ∞	€ €

Ö – Öffentlicher Personennahverkehr

Ö01	Barrierefreiheit an Haltestellen	Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen des ÖPNV unter Beachtung wichtiger Gesichtspunkte, v.a. höhengleicher Einstieg, taktile Elemente, barrierefreie Zuwegung inkl. benötigter Querungsmöglichkeiten (Qualität und Quantität) im Umfeld der Haltestellen und überdachte Sitzgelegenheiten.	★★ ★		
		Ö01 a): Herstellung der Barrierefreiheit an mehreren Haltestellen im Rahmen anstehender Baumaßnahmen		∞ ∞	€ € €
		Ö01 b): Priorisierung der weiteren barrierefrei auszubauenden Haltestellen anhand eines Haltestellenkatasters sowie einer gemeinsamen Besichtigung durch alle zu beteiligenden Träger		∞	-
		Ö01 c): Herstellung der Barrierefreiheit im weiteren Stadtgebiet, sowie im Falle ohnehin anstehender baulicher Maßnahmen im Umfeld		∞ ∞ ∞	€ € € € €
Ö02	Einbindung in das Chemnitzer Modell	Einbindung der Stadt Annaberg-Buchholz in das Chemnitzer Modell zur Attraktivierung der ÖPNV-Nutzung in die Chemnitzer Innenstadt. Dabei Vermeidung einer Attraktivitätsminderung des Anschlusses an den Chemnitzer Hauptbahnhof. <i>Für die Stadt Annaberg-Buchholz fallen im Rahmen des Projekts zur Einbindung in das Chemnitzer Modell keine Kosten an.</i>	★★ ★	∞ ∞ ∞	-
Ö03	Neuausrichtung des Liniennetzes und Fahrtenangebotes*	Verbesserung der Erschließung durch den ÖPNV durch eine grundlegende Überarbeitung des Liniennetzes und Fahrtenangebotes. Dabei sind Verbesserungen der zeitlichen (vorrangig) und räumlichen Erschließung sowie eine bestmögliche Vermeidung von Einrichtungshaltestellen (bspw. Haltestelle „Klubhaus Marx“) anzustreben. Eine nutzerfreundlichere Übersicht des Liniennetzplanes ist ebenfalls vorzusehen. Inbegriffen ist die dazu notwendige Machbarkeitsuntersuchung. <i>Die Kosten zur Neuausrichtung des Busliniennetzes sind auf Basis der vorliegenden Informationen nur schwer einzuschätzen. Es wird vorerst von jährlichen Mehrkosten für die Stadt im geringen bis mittleren oder mittleren Bereich ausgegangen.</i>	★★ ★	∞ ∞ ∞	€ € €
Ö04	Bevorrechtigung von Linienbussen an LSA	Einrichtung von Bus-Bevorrechtigungen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen, ggf. unterschieden nach Tageszeiten. Bedingungen zur grundlegenden Machbarkeit sind im Vorfeld zu prüfen. <i>Die Kosten teilen sich auf verschiedene zuständige Stellen auf. Beziffert werden die geschätzten Kosten für die Stadt Annaberg-Buchholz.</i>	★★	∞	€ €
Ö05	Stärkung des Jobticket-Angebots des VMS	Stärkung des durch den VMS angebotenen Jobtickets für Beschäftigte.	★★ ★		
		Ö07 a): Aktive Bewerbung der Vorteile von Jobtickets durch die Stadt.		∞ ∞ ∞	€
		Ö07 b): Bezuschussung von Jobtickets für Beschäftigte der Verwaltung. <i>Die Kosten hängen u.a. von der tatsächlichen Inanspruchnahme ab.</i>		∞ ∞ ∞	€
		Ö07 c): Prüfauftrag zur Ermöglichung von Jobtickets auch in Betrieben mit wenigen Beschäftigten, um die Mindestabnahme (5 bei Arbeitgeberzuschuss, 30 ohne) gegenüber dem VMS zu ermöglichen. <i>Die Kosten beinhalten den Prüfauftrag und keine anschließenden Maßnahmen.</i>		∞	€
Ö06	Modernisierung der Busflotte	Modernisierung der Busflotte mit umweltfreundlicheren Antriebsarten bei ohnehin anstehender Flotten-Erneuerung.	★★		
		Ö07 a): umweltfreundlichere Antriebsarten für Stadtbusse (aufgrund kürzerer Umlaufstrecken Elektrifizierung potentiell einfacher als im Regionalverkehr)		∞ ∞	€ € €
		Ö07 b): Elektrifizierung der Regionalbuslinien		∞ ∞ ∞	€ € €

K – Kfz-Verkehr und Straßennetz

K01	zulässige Höchstgeschwindigkeiten	Anordnung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten gemäß <i>Abbildung 5</i> zur konsequenten Geschwindigkeitszonierung in Wohngebieten.	★★ ★	∞	€ €
-----	-----------------------------------	---	---------	---	-----

Nummer	Maßnahme	Beschreibung (* - mit Bezug zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept)	Priorität	Zeit- horizont	Kosten für Stadt
K02	Verringerung Durchgangsverkehr Barbara-Uthmann-Ring	Verringerung von Durchgangsverkehren zwischen den Bundesstraßen B 95 und B 101 über den Barbara-Uthmann-Ring durch geeignete Maßnahmen. <i>Wirkung und Kosten sind abhängig von Art und Anzahl der gewählten Elemente.</i>	★ ★		
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung über die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 		⌚	€
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ bei häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen Einrichtung ortsfester Dialogdisplays und/ oder Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung („Blitzer“) und Evaluierung der Maßnahmenwirksamkeit ▪ bei unzureichender Maßnahmenwirkung sind weitere Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen, infrage kommen: <ul style="list-style-type: none"> – weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/ h – Einbau geschwindigkeitsreduzierender Fahrbahnversätze (Verschwenkung) – Errichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Barbara-Uthmann-Ring/ Herzog-Georg-Ring 		⌚	€
K03	Kreisverkehr B 101/ S 266*	Errichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt B 101 Talstraße/ S 266 Karlsbader Straße. Im Vorfeld ist eine entwurfsplanerische Prüfung notwendig. <i>Zuständig ist das LASuV. Für die Stadt Annaberg-Buchholz sind vrsl. geringe/ keine Kosten zu erwarten.</i>	★ ★ ★	⌚ ⌚	€
K04	Nutzung Zentralparkplatz	Steigerung der Nutzung des Zentralparkplatzes (Kätplatz) abseits der Hauptnutzung zur Annaberger Kät durch folgende Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Errichtung von Ladesäulen für E-Autos (zunächst Mindestangebot von 2 Ladeplätzen, bei Eignung entsprechend erweitern) ▪ Angebot von Fahrrädern und E-Bikes zur Ausleihe ▪ Life-Information über die angebotenen Fahrten des ÖPNV an der Haltestelle „B 95/ Am Kätplatz“, online (Website der Stadt/ App) sowie ggf. vor Ort 	★ ★	⌚	€ €
K05	Überarbeitung des Parkraumkonzeptes	Überarbeitung und Fortschreibung des bestehenden Parkraumkonzeptes unter Beachtung folgender Elemente und Randbedingungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auslastungserhebungen der Stellplätze an öffentlichen Straßen und der öffentlichen zugänglichen Stellflächen (Parkhäuser, Parkdecks und -plätze) ▪ Strategien zur Entspannung ggf. vorhandener ortskonkreter Überlastungen unter Nutzung der Parkmöglichkeiten im jeweiligen Umfeld ▪ ggf. weitere Möglichkeiten zur stärkeren Nutzung des Zentralparkplatzes ▪ Überprüfung und ggf. Anpassung der Bewohnerparkzonen ▪ bei entfallenden Stellplätzen (v.a. zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs sowie einer hohen Qualität öffentlicher Räume) Entwicklung ortskonkreter Strategien zur verträglichen Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs (falls notwendig) ▪ Einbeziehung der Erfahrungen mit Carsharing-Angeboten (Maßnahme M03) ▪ Konzeption zur Verteilung weiterer Tank- und Ladestationen für umweltfreundlichere Kraftfahrzeuge im Stadtgebiet ▪ Bindung von Parkgebühren und Gebühren für Bewohnerstellplätze an die Ticketpreise des ÖPNV 	★ ★ ★	⌚ ⌚	€

Q – Qualität öffentlicher Räume

Q01	Oberer Kirchplatz	Umgestaltung und weitere Erhöhung der Qualität des öffentlichen Raumes am Oberen Kirchplatz in Annaberg mit folgenden Bestandteilen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung der Gehwegbereiche ▪ Vermeidung überdimensionierter Fahrbahnen ▪ Fahrrad-Abstellanlagen ▪ Begrünung 	★	⌚ ⌚ ⌚	€ € €
Q02	Rathausplatz Buchholz	Umgestaltung und weitere Erhöhung der Qualität des öffentlichen Raumes am Rathausplatz in Buchholz mit folgenden Bestandteilen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Integration der Fahrbahn in die Gestaltung des Platzes, ▪ Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs ▪ Errichtung von Fahrrad-Abstellanlagen 	★ ★	⌚ ⌚ ⌚	€ €

lfd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
1	Verkehrswende in Kleinen Städten e. V. (11.05.2022)			
1.01 a)	„LimA – Mobil in Stadt & Land“ <i>Routenführung „Sehmatal“</i>	(A) „Mittelweg: Radverkehr ab Mittelweg von der S 261 wegführen; Wohngebiet Ausweisung, Zone 30; S 261: Achtung Radfahrer queren Haupt- bis Waldschlösschenstraße: Vorschlag Anordnung Tempo 30, da Radverkehr im Mischverkehr auf S 261“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Für die Radroute im Sehmatal ist in Maßnahme R01 (vgl. dazu Abbildungen 1 bis 3) die Anpassung der Infrastruktur an den Belastungsbereich II gem. ERA vorgesehen. Aufgrund der hohen Längsneigungen abseits der S 261 und um mehrmaliges Queren der Staatsstraße zu vermeiden, sollten die Alltagsrouten nach Möglichkeit auf den vorgegebenen Achsen verbleiben. Eine ggf. erforderliche Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nicht ausgeschlossen, hängt jedoch von der finalen Ausbildung der Infrastruktur ab.
1.01 b)		(A) „Waldschlösschenstraße: Ausweisung Zone 30, durchlässige Sackgasse, Öffnung Einbahnstraße, Deckensanierung wäre schön“	Wird bereits teilweise berücksichtigt./ Wird berücksichtigt.	Die Anordnung von Tempo 30 (Zone) auf der Waldschlösschenstraße ist Bestandteil der Maßnahme K01 in Verbindung mit Abbildung 5. Das aus Frohnau kommend angeordnete Einfahrverbot (VZ 267 StVO) wird durch das Zusatzschild „Radverkehr frei“ (VZ 1022-10 StVO) ergänzt. Der Fahrbahnzustand von Radrouten findet im allgemeinen Text zur Maßnahme R01 zusätzlich Erwähnung.
1.01 c)		(A) „Karlsbader Straße: Tempo 30 über gesamte Länge (damit Bus weiterhin auf einer Vorfahrtsstraße fährt), Öffnung Einbahnstraße“	Wird teilweise berücksichtigt.	Eine Geschwindigkeitsreduktion auf der gesamten Länge der Karlsbader Straße soll zugunsten der Fahrplanstabilität der Linienbusse vermieden werden. Tempo 30 (streckenhaft) wird in Maßnahme F08 b) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Abschnitt zwischen Marktstraße und Hausnr. 33 ergänzt (Abstimmung mit dem RVE ist erfolgt). Hiervon profitiert auch der Radverkehr. Aufgrund der zum Teil schmalen Fahrgasse zwischen Hutmachergasse und Schulgasse sowie linksseitig parkenden Kfz (ebenda) würde der entgegengesetzt zur Einbahnstraße fahrende

lfd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
				Radverkehr potentiell gefährdet. Möglichkeiten zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs bestehen nicht. Deshalb wurde die Route über die Brauhausstraße und Hutmachergasse gewählt.
1.01 d)		(A) „Karlsbader Straße S 266: Vorschlag Prüfung Radfahrstreifen“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	In Maßnahme R01 in Verbindung mit Abbildung 3b ist die Prüfung einer geeigneten Radverkehrsanlage enthalten.
1.01 e)		(A) „Dorotheen-/ Hans-Hesse-/ Hans-Witten-Straße: Ausweisung Zone 30; Frage: kann man den Kfz-Durchgangsverkehr vermeiden?“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Maßnahme K01 in Verbindung mit Abbildung 5 beschreibt eine Geschwindigkeitszonierung (Tempo 30) für die genannten Straßen zur klaren Abgrenzung vom Hauptverkehrsnetz sowie um eventuelle Durchgangsverkehre zu vermeiden. Generell ist der dortige Durchgangsverkehr als sehr gering einzuschätzen.
1.02 a)	<i>Verkehrsberuhigung & Öffnung Einbahnstraßen</i>	(A) „flächenhafte Verkehrsberuhigung in allen Wohngebieten und allen Stadtteilen, wo dies bisher noch nicht geschehen ist“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Maßnahme K01 beschreibt in Verbindung mit Abbildung 5 zahlreiche hinzukommende Geschwindigkeitszonierungen abseits der Hauptverkehrsachsen.
1.02 b)		(A) „parallel dazu: flächendeckende Öffnung aller Einbahnstraßen (beginnend in der Innenstadt, da hier massive Einschränkungen für den Radverkehr durch nicht geöffnete Einbahnstraßen)“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Die Maßnahmen R01 und R03 beinhalten die Öffnung von Einbahnstraßen, wo dies möglich ist. Der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geht jedoch stets eine Einzelfallprüfung voraus.
1.03 a)	<i>Verkehr in der historischen Altstadt</i>	(A) „deutliche Reduzierung des MIV-Durchgangsverkehrs in der historischen Altstadt (weiterhin frei für ÖPNV, Taxi, Rad, Liefer- und Anwohnerverkehr)“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	In den Maßnahmen S01 bis S03 sind Elemente zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs enthalten.
1.03 b)		(A) „Ausweitung der Fußgängerzone auf die Nord-, die West- und die Südseite des Marktes“	Wird nicht berücksichtigt.	Auf eine Ausweitung der Fußgängerzone wurde in Abstimmung mit den Fachgremien sowie dem Bauausschuss zugunsten der Erreichbarkeit für Kfz-Zielverkehre zum Markt verzichtet.
1.03 c)		(A) „Prüfung, inwieweit beide Kirchgassen zwischen Markt und Bildungszentrum Adam Ries ebenfalls für den Durchgangsverkehr gesperrt werden können“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Eine Prüfung erfolgte in Abstimmung mit Fachgremien und Technischem Ausschuss – eine Sperrung der Großen Kirchgasse (sowie implizit

lfd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
				der Kleinen Kirchgasse) wurde im Technischen Ausschuss verworfen.
1.03 d)		(A) „deutliche Reduzierung des oberirdischen Parkens im unmittelbaren Umfeld des Marktes (Parkhaus vorhanden)“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Der ruhende Verkehr war nicht Bestandteil der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes. Die Anregung ist im Rahmen der Überarbeitung des Parkraumkonzeptes (vgl. Maßnahme K05) zu prüfen.
1.03 e)		(A) „Verhindern des Falschparkens auf dem neu angelegten breiten Gehweg vorm Rathaus.“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Unter Kapitel 6.4 (Betrieb und Instandhaltung) wird auf die Sanktionierung regelwidrigen Parkens hingewiesen.
1.04 a)	<i>Korrekte Beschilderung nach StVO</i>	(A) „flächendeckende korrekte Beschilderung von Sackgassen“	Wird teilweise berücksichtigt.	Die Prüfung auf korrekte Beschilderung ist nicht Bestandteil des Verkehrskonzeptes. Der Hinweis wird weitergeleitet.
1.04 b)		(A) „Prüfung, welche Sonderwege Fußgänger für den Radverkehr freigegeben werden können (Z 239 entfernen statt Zusatzzeichen „Rad frei“ anzubringen)“	Wird teilweise berücksichtigt.	Freigaben von Sonderwegen können sich im Rahmen der Maßnahmen R01, R02 und R09 ergeben. Die Einzelfallprüfung ist jedoch nicht Bestandteil des Verkehrskonzeptes. Der Hinweis wird weitergeleitet.
1.05 a)	<i>Radfernweg Sächsische Mittelgebirge</i>	(E) „Die Führung über die Wolkensteiner und Lindenstr. wird kritisch gesehen. Die Lindenstraße ist relativ eng und viel befahren. Hinzu kommen parkende Pkw. Außerdem werden die Radfahrer an der Annenkirche vorbei geleitet. Aufgrund der Festlegungen zur großen Kirchgasse steht diese Route aus Sicht der Hinweisgebenden aufgrund der Verkehrsbelastung und Fläche nicht für eine Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu Verfügung. Als Alternative könnte der Radverkehr von der Buchholzer Str. über die Kupferstraße bis zum Eisenstückplatz geführt, dann direkt auf das Portal der Annenkirche zu und die Große Kirchgasse hinauf geführt werden. Alternativ bzw. ergänzend wäre die Auffahrt durch die Altstadt auch über die Kleine Kirchgasse und die Große Kartengasse möglich. Hier ist allgemein wenig Verkehr und die Straßenbeläge sind meist gut.“	Wird teilweise berücksichtigt.	Aufgrund der teilweise hohen Längsneigung entlang des Abschnitts Kupferstraße/ Eisenstückplatz wird von der vorgeschlagenen Routenführung abgewichen. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wird zwischen Markt und Oberem Kirchplatz folgende Führung von Alltags- und Freizeitroute übernommen: - bergab über die Große Kirchgasse - bergauf über die Kleine Kirchgasse Der Änderungsvorschlag wird mit dem LASuV abgestimmt.
1.05 b)		(A) „Der Hinweis Einbahnstraßen zu öffnen sollte mit Verweis auf die StVO „Soll-Regel“ mit in das Konzept einfließen.“	Wird berücksichtigt.	Im Text wird zusätzlich auf den entsprechenden Abschnitt der VwV-StVO hingewiesen.

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
1.06	zur Sicherheitsanalyse „ASSKOMM“ für Annaberg-Buchholz	(A) „Aus der Befragung und den abzuleitenden Handlungsbedarfen lassen sich noch einige wichtige Hinweise zu Maßnahmen finden. In Bezug auf die weiteren Diskussionen sollte die Analyse mit einbezogen werden, da sie die Argumentation der Maßnahmen nochmals deutlich verbessert und ganz klar den Bedarf aufzeigt.“	Wird teilweise berücksichtigt.	Die benannte Sicherheitsanalyse unterstreicht einige im Analyseteil des Verkehrskonzeptes benannten Bedarfe für den Radverkehr. Sofern erforderlich, kann sie als weitere Stütze des Maßnahmenteils herangezogen werden.
2 Eingaben zur öffentlichen Vorstellung des Maßnahmenteils im Rathaus (29.06.2022)				
2.01 a)	Taxen- und Mietwagenverkehr	(E) Die Anfahrt zwischen den Taxenstellplätzen am Rathaus und Nachrückstellplätzen verursacht große Umwege.	Wird teilweise berücksichtigt.	Eine Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung zur Minderung der Umwege kommt nach eingehender Prüfung nicht infrage (siehe fachtechnische Stellungnahme zu 3.06 m)). Zur Vermeidung von Umwegen wird die Öffnung der Einbahnstraße auf der Kleinen Kirchgasse (Wolkensteiner Straße bis Mittelgasse) für den Taxiverkehr als Prüfauftrag für die Verkehrsbehörde integriert.
2.01 b)		(F) Für die Befahrung der Buchholzer Straße durch Taxen- und Mietwagen ist eine Möglichkeit zu schaffen.	Ist bereits abseits des VK berücksichtigt.	Für Taxen und Mietwagen kann bereits für 30,00 €/Jahr und Fahrzeug eine Ausnahmegenehmigung erworben werden.
2.01 c)		(A) Mitbenutzung von Behindertenstellplätzen am Kaufland	Wird nicht berücksichtigt.	Dies ist nicht Bestandteil des Verkehrskonzeptes. Es wird eine direkte Einigung mit dem Ordnungsamt und dem Grundstückseigentümer empfohlen.
2.02	Einengung der Fahrbahngasse am Markt	(H) Frage: Wo können in der Adventszeit (Weihnachtsmarkt) Reisebusse zur Abholung der Fahrgäste stehen?	Wird teilweise berücksichtigt.	Die grundsätzliche Regelung zur Adventszeit wird im Verkehrskonzept nicht geändert. Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation werden abseits des VK geprüft.
2.03	Fahrbahnbreite am Oberen Kirchplatz	(E) Eine Verengung der Fahrbahnbreite für den Oberen Kirchplatz wird kritisch gesehen, da dies eine wichtige Route für den Reisebusverkehr ist – insbesondere zur Weihnachtsmarktzeit.	Wird bereits berücksichtigt.	Die Schleppkurven der Reisebusse dienen als Bemessungsfahrzeug der künftigen Fahrgeometrie – der Platz ist hier jedoch insgesamt da, um Fußgängern mehr Raum zu geben.
2.04 a)		(H) Im Bereich der Altstadt werden zahlreiche Geschwindigkeitsüberschreitungen wahrgenommen – daher erscheint	Wird teilweise berücksichtigt.	Der Fokus liegt insbesondere auch auf der Großen Kirchgasse. Die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind begrenzt – es muss

lfd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
	Geschwindigkeits-überschreitungen in der Altstadt	es fraglich, ob Maßnahmen zur Ausweitung der Geschwindigkeitszonierungen den großen Effekt haben werden.		davon ausgegangen werden, dass sich der Großteil der Verkehrsteilnehmer an vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeiten hält. Das Ordnungsamt sagt für die Große Kirchgasse verstärkte Kontrollen zu.
2.04 b)		(F) Es wird ein stärkerer Einsatz von Schwellen/ Berliner Kissen angeregt, um die Fahrgeschwindigkeiten deutlich zu senken. In Frankreich wäre dies gang und gäbe.	Wird nicht berücksichtigt.	Im Zuge der Trägerbeteiligung wurden Schwellen/ Berliner Kissen/ Aufpflasterungen aus folgenden Gründen verworfen: <ul style="list-style-type: none"> - geschwindigkeitssenkende Wirkung ist auf das Objekt begrenzt - häufig Lärmprobleme im direkten Umfeld (Überfahren des Hindernisses sowie anschließendes Beschleunigen) - negative Bewertung seitens RVE aufgrund fahrdynamischer Probleme für Linienbusse - Anlagen weisen häufig eine geringe Haltbarkeit auf und beeinträchtigen die Haltbarkeit des Straßenbelages
2.05 a)	Radverkehr	(F) Dringender Bedarf an Radabstellmöglichkeiten und Fahrradboxen für Innenstadtbesucher.	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Für den Innenstadtbereich wird ein Grundbedarf an Radabstellmöglichkeiten benannt. Die genaue Ausführung (Abstellbügel, Radboxen, etc.) ist in der anschließenden Planung zu spezifizieren.
2.05 b)		(F) Freigabe des Gehwegs entlang der B 95 zwischen Geyersdorfer Straße und Gewerbegebiet aufgrund eines hohen Unsicherheitsgefühls auf der Straße.	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Im Verkehrskonzept wird für den benannten Abschnitt bereits eine geeignete Radführung angeregt, da die Führung im Mischverkehr mit den Kfz nicht geeignet ist. Die genaue Ausführung ist durch den Baulastträger zu ermitteln und umzusetzen.
2.06	Große Kirchgasse	(H) Die Bedeutung der Großen Kirchgasse für die Erreichbarkeit der Innenstadt wird Unterstrichen. Die vorgeschlagene Lösung wird positiv bewertet.	Wird zur Kenntnis genommen.	-
2.07	Chemnitzer Modell	(H) Die Einführung des Chemnitzer Modells soll nicht dazu führen, dass Komfort oder Tempo der Bahn leiden.	Wird bereits berücksichtigt.	Dies deckt sich mit der Zielstellung der Stadt sowie den Inhalten des Verkehrskonzeptes. Die

Ifd. Nr.	<u>Stellungnahme</u>	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
				Einflussnahme auf den Vorhabenträger (Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH) ist jedoch begrenzt.
2.08	Wolkensteiner Straße	(F) Mehrfach geäußelter Wunsch (versch. Bürger sowie Vertretung Behindertenverband), die Mittelinseln (inkl. Insel auf der Geyersdorfer Straße) durch Fußgängerüberwege zu ersetzen.	Wird berücksichtigt.	Die Anregung zu Fußgängerüberwegen auf der Wolkensteiner Straße ist bereits Bestandteil des VK. Im Zuge der Umsetzung wird der Fußgängerüberweg auf der Geyersdorfer Straße geprüft. Die genaue Ausführung der Querungshilfen kann jedoch erst in der Entwurfsplanung festgelegt werden.
3	Beiträge zur öffentlichen Auslage des Maßnahmenteils (20.06. - 22.07.2022; Website der Stadt/ Bürgerbeteiligungsportal/ analog im Bauamt)			
3.01 a)	Bürger 1 Stellungnahme per E-Mail (27.06.2022)	(F) „Wir wären für eine tragfähige Lösung den Radverkehr in Buchholz auf der Karlsbader Straße entgegen der Fahrrichtung Einbahnstraße freizugeben (analog zur Variante auf der Adam Ries Straße), da es hier abseits der Bundesstraße keine halbwegs ebene Verbindung gibt.“	Wird nicht berücksichtigt.	Die Karlsbader Straße wird zwischen den Knotenpunkten Hutmachergasse und Schulgasse auf etwa 150 m überwiegend links beparkt und ist abschnittsweise zu schmal – wodurch die Sicherheit der entgegengesetzt zur Einbahnrichtung fahrenden Radfahrer gefährdet wird. Da zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf diesem Abschnitt der Karlsbader Straße keine Potentiale bestehen, wurde die Route über die Brauhausstraße und Hutmachergasse gewählt.
3.01 b)		(H) „Ebenso befinden sich Radler die Wolkensteinerstraße hinauf als „Freiwild“ auf der Straße.“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Die Umgestaltung der Wolkensteiner Straße ist bereits Teil des Verkehrskonzeptes (Maßnahme S02). Die Maßnahme soll auch die Bedingungen für den Radverkehr verbessern.
3.01 c)		(H) „Dies trifft leider auch auf etlichen anderen Verbindungen zu, eine vernünftige Lösung für Radler ist meist nicht vorhanden. In anderen Bundesländern wie Niedersachsen lässt sich sehen wie es funktionieren kann, überall Radwege vorhanden. Wenn man mal sieht wie lange schon allein an der Verbindung Pöhlberg-Oberwiesenthal gebaut wird, bekommt man graue Haare (vergleichen sie mal dieses mit dem Bau der „Gigafactory“ von Tesla, was dort in nur 2 Jahren entstand, lässt sehen wo die Prioritäten liegen...).“	Wird zur Kenntnis genommen.	Die unzureichende Situation für den Radverkehr im Bestand wird im Verkehrskonzept aufgegriffen und mit umfangreichen Maßnahmen bedacht. Eine prioritäre Behandlung sollen besonders wichtige Haupttrouten erhalten, wobei auch im Nebennetz zahlreiche Strecken bedacht werden.

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
3.01 d)		(H) „An den Schulen, insbesondere in Buchholz, gibt es kaum eine Möglichkeit sein Rad vernünftig zu sichern und abzustellen.“	Wird bereits berücksichtigt.	Vgl. hierzu Maßnahme R04. Es wird ein notwendiges Grundangebot beschrieben, welches herzustellen ist.
3.01 e)		(H) „Auch Ladesäulen für Ebikes sind bisher im Stadtgebiet rar gesät, genau wie Radbügel oder ähnliche Varianten“	Wird bereits berücksichtigt.	In Maßnahme R04 wird zum Abstellen und Sichern ein notwendiges Grundangebot beschrieben, welches herzustellen ist. In Maßnahme R05 wird die Ausweitung von Ladesäulen für E-Bikes beschrieben.
3.01 f)		(F) „Als letzten Punkt ist uns die Dauer bis zum Erreichen der Grünphase an der Fußgängerampel der Montessorischule ein Dorn im Auge, diese ist unzumutbar lang. Die Ampel sollte innerhalb von Sekunden nach dem Drücken für Fußgänger auf grün springen und nicht erst nach gefühlten Minuten“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Entlang der B 95 besteht eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen („grüne Welle“) vom Barbara-Uthmann-Ring bis zur Parkstraße, welche die Fußgänger-LSA an der Montessori-Schule einschließt. Abseits der Hauptverkehrszeiten wird in Maßnahme F07 bereits eine Überarbeitung der LSA-Programme im innerstädtischen Bereich angeregt, um Wartezeiten für den Fußverkehr zu verringern.
3.02 a)	<p>Bürger 2 Stellungnahme per E-Mail (28.06.2022) <i>Anregung zu Maßnahme R01, gemeint ist vermutlich die Textpassage: „Zwischen Cunersdorf und Kleinrückerswalde – v.a. zu den Märkten an der Bärensteiner Straße – besteht aktuell keine geeignete Radverbindung.“</i></p>	<p>(A) „Diese Feststellung ist insbesondere auch aus Sicht der Anwohner des oberen Teils von Kleinrückerswalde zu unterstützen. Anwohner der Alten Poststraße, Lönsweg und umliegenden Straßen können nur durch einen ziemlichen Umweg (verbunden mit vielen Höhenmetern) die Einkaufsmärkte an der Bärensteiner Straße erreichen, was den Einkauf mit Rad oder zu Fuß, insbesondere auch mit Kindern sehr erschwert. Im Verkehrskonzept sind zur Lösung des Problems zwei Möglichkeiten aufgezeigt</p> <p>A) Radweg parallel zur B 95 (Westseite) entlang der Mülldeponie „Himmlisch Heer“ mit direkter Anbindung an die Bärensteiner Straße</p> <p>B) überwiegende Nutzung des vorhandenen Radwegs entlang der alten Bahnstrecke östlich der B 95 und Schaffung einer Querverbindung im Bereich zwischen Sperlingstraße und Bärensteiner Straße.</p> <p>Die Variante A scheidet aus Sicht der Bürger des oberen Stadtteils Kleinrückerswalde aus bzw. würde für sie keine Problemlösung erreichen. Aufgrund der steten Erweiterung des Stadtteils durch die Stadt (neues Baugebiet Alte Poststraße, im INSEK gezielte</p>	Wird teilweise berücksichtigt.	<p>Grundlegend sind beide Verbindungen im Verkehrskonzept enthalten. Die Umsetzung einer Vorzugsvariante ist im Nachgang des Beschlusses vertieft zu prüfen.</p> <p>Der Textteil wird bezüglich der Vorteile beider Varianten ergänzt – dabei findet auch die verbesserte Anbindung des östlichen Kleinrückerswalde Erwähnung. Bei ausreichenden Fördermitteln wird eine Umsetzung beider Varianten (zeitgleich/ versetzt) empfohlen.</p>

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
		Verdichtung des Stadtteils durch Einfamilienbebauung auf derzeitigen Gartengrundstücken oder Brachflächen) kann das jedoch nicht den stadtplanerischen Zielen von Annaberg-Buchholz entsprechen, zumal gerade in diesem Stadtteil die Erschließung für den Autoverkehr nur ungenügend der Menge an zukünftig geplanten Einwohnern entspricht. Umsomehr sind genau für diesen Stadtteil alternativen Verkehrsteilnehmer zum Auto mitzudenken, sprich die Anbindung an ÖPNV, Radwege und Fußwegverbindungen im Alltagsnetz.“		
3.02 b)	<i>Forderung zu Maßnahme K01 (vgl. auch Abbildung 5)</i>	(F) „Als Tempo-30 Zonen wird im oberen Kleinrückerswalder Stadtgebiet zwar die alte Poststraße folgerichtig ausgewiesen. Ebenso unübersichtlich, stark frequentiert insbesondere von zahlreichen Familien und Kindern, noch dazu ohne Bürgersteig ist jedoch der Lönsweg. Auch hier sollte Tempo 30 gelten.“	Wird bereits berücksichtigt.	In der Abbildung 5 werden lediglich die hinzukommenden Geschwindigkeitsregelungen dargestellt. Der Lönsweg ist bereits Bestandteil einer Tempo-30-Zone – dies soll bestehen bleiben. Abbildung 5 wird zum besseren Verständnis um die bestehenden Geschwindigkeitszonierungen ergänzt.
3.02 c)	<i>Forderung zu Maßnahme K01 (vgl. auch Abbildung 5)</i>	(F) „Zudem ist aus Sicherheitsgründen vor sämtlichen Schulen und Kindergärten ein Tempo 30 (wie bereits gesetzlich gefordert) einzuführen. Das gilt auch für die Robert-Blum-Straße (im Bereich Maria-Montessorischule).“	Wird teilweise berücksichtigt.	Es besteht aktuell die Möglichkeit, jedoch keine allgemeine gesetzliche Verpflichtung zur Anordnung von Tempo-30 vor Schulen bzw. Kindergärten. Über die Notwendigkeit im Bereich der Maria-Montessori-Schule befindet entlang der Bundes- und Staatsstraßen in Annaberg-Buchholz das LASuV. Die Forderung wird weitergeleitet.
3.03	Bürger 3 Stellungnahme per E-Mail (28.06.2022)	(A) „Ich finde es [Anm.: das Verkehrskonzept] sehr gut – und vor allem auch mit dem Radfahrverkehr und den Fußgängerbereichen mit mehr Grün in der Stadt (brauchen wir unbedingt) – Bäume Sträucher ... einfach zu pflegende Grünflächen ... Und viele Orte zum Sitzen und Treffpunkte - hoffe sehr die Stadt hält all die folgenden Jahre der kontinuierlichen Umsetzung fest – und macht nicht kleine Kompromisse, die dann den Sinn des Ganzen plötzlich nicht mehr sichtbar machen.“	Wird zur Kenntnis genommen.	-
3.04	Bürger 4 Beitrag online im Beteiligungsportal (05.07.2022)	(E) „Abweichung vom Bundesverkehrswegeplan zur Heranführung der S258 an die B95 nahe Cunersdorf (Verlegung nach Abg.) Ich stehe diesem unerhörtem Vorhaben ablehnend gegenüber und begründe das im Folgenden:	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Es wird davon ausgegangen, dass sich hierbei auf Kapitel „4.3.1 Verlegung der B 101 (OU Annaberg-Buchholz und Schlettau) bezogen wird. Generell ist im Verkehrskonzept keine Abweichung vom Bundesverkehrswegeplan vorgesehen – es

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>1. Eine Verlegung der 258 abweichend vom genannten Bundesverkehrswegeplan zöge eine aufwendige Untersuchung der untertägigen Altbergbaugegebenheiten mit so nicht kalkulierbaren Kosten nach sich. An der Südflanke des Annaberger Granitkessels ist dank Scheibenberger Störung damit nur partiell zu rechnen. Im Bereich Frohnau und Annaberg Nord dafür mit massiver Beeinträchtigung.</p> <p>2. Die Stadtoberen sollten mit der Bundesverkehrswegeplan nicht für die Kompensation falscher Entscheidungen, wie der, das neue Gewerbegebiet OHNE Verkehrsanbindung von Schiene und Straße auf grüne Wiesen zu errichten. Wir hatten ausreichend besser erschlossene Gewerbeanbindungen. Man sieht auch heute schon, dass das Gewerbegebiet keine oder kaum Interessenten hat.</p> <p>3. Eine Verlegung der Trasse würde neuen Verkehr über B95 und Innenstadt produzieren. Touristen, von der Autobahn kommend und in die Touristenhochburg Oberwiesenthal fahrend, würden die geänderte Anbindung nutzen und nun komplett durch Annaberg - Buchholz fahren müssen, anstatt dabei.</p> <p>4. Die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Trasse bindet sehr gut die wichtigen Unternehmen aus Neudorf, Crottendorf, Königswalde, Bärenstein und Jöhstadt an. Die Totgeburt des Gewerbegebietes in Annaberg darf nicht zu Lasten dieser Gemeinden gehen. Zudem trägt Cunersdorf in unerträglicher Weise derzeit die Last des Durchgangsverkehrs.“</p>		<p>geht lediglich um die genaue Linienführung der genannten Maßnahmen.</p> <p>zu 1. und 2.: Frohnau und Annaberg sowie die angesprochenen Gewerbegebiete (bestehend als auch neue) sind vom Vorschlag zur Maßnahme B101-G20-SN im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) nicht betroffen.</p> <p>zu 3. und 4.: Die seitens der Stadt erwünschte stadtnahe Führung der neuen B 101 bezieht sich lediglich auf die Linienführung zwischen der B 95 südöstlich von Cunersdorf und Schlettau: Dieser könnte aus Sicht der Stadt leicht nach Norden verlegt werden, um in Buchholz sowie in Cunersdorf die bislang nach Schlettau fahrenden Verkehre stärker auf die neue Trasse zu verlagern. Der Vorschlag im Verkehrskonzept der Stadt Annaberg-Buchholz soll somit zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrs in Buchholz und Cunersdorf beitragen.</p>
3.05 a)	Bürger 5 Stellungnahme vor Ort (Bauamt) während der Einsichtnahme (05.07.2022)	(F) „Begrenzung der Geschwindigkeit auf der gesamten Wolkensteiner Straße auf 30 bzw. 20 km/h.“	Wird bereits berücksichtigt.	Im Verkehrskonzept ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Wolkensteiner Straße bereits enthalten.
3.05 b)		(H) „Das Ausparken [Anm.: auf der Wolkensteiner Straße] rückwärts aus einem Großteil der Flächen erfolgt oft sehr zügig in den fließenden Verkehr, dies führt so zu gefährlichen Situationen.“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Kritische Situationen mit dem ruhenden Kfz-Verkehr sind in den Planungen zur Umgestaltung der Wolkensteiner Straße zu beachten.
3.06 a)	Bürger 6 Stellungnahme per E-Mail (20.08.2022) <i>Einleitung</i>	(H) „Hinweise und Einwände zum Verkehrskonzept - Gegenvorschläge zur Belebung Innenstadt - Unterstützung der Händler und Gewerbetreibenden Sehr geehrte Damen und Herren,	Wird zur Kenntnis genommen.	-

Ifd. Nr.	<u>Stellungnahme</u>	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>die Bürgerschaft unsere Stadt ist aufgerufen worden, ihre Meinung über das im Stadtrat vorgestellte und öffentlich ausgelegte, Verkehrsprojekt zu äußern.</p> <p>Ich habe mir die Mühe gemacht, dass sehr umfangreiche und mit sehr vielen Fragezeichen hinsichtlich der Realisierung versehene, Verkehrskonzept durchzulesen. Dabei habe ich einiges erkannt, was gut ist, aber auch einiges festgestellt, dass sich sogar schädlich für die Belebung der Innenstadt, für die An- und Bewohner und vieler Gewerbetreibenden auswirken wird.</p> <p>Durch die Corona-Pandemie und jahre- und monatelange Baumaßnahmen um den Markt, bzw. auf der Buchholzer, beim angedachten Finanzamt, B101, beim Kreisverkehr bei Netto, Bahnbrücke, Kreuzung Berufsschule - Straße der Einheit, Johannisgasse usw., usw., gab es außergewöhnliche Zustände in unserer Stadt. Diese führten zu enormen Beeinträchtigungen und Einschränkungen für Fahrzeugführer, An- und Bewohner und Gewerbetreibende, die in die Innenstadt fahren wollten. Damit sind auch vor allem den Gewerbetreibenden jahrelang Kunden weggeblieben, die man möglicherweise, bei besserer Erreichbarkeit, bekommen hätte. Dass gebaut werden muss, ist wichtig und richtig und das stelle ich, und bestimmt auch niemand, in Frage!</p> <p>Zumal vieles im Bereich der Versorgungsleitungen enorm wichtig und nachhaltig für die Aufwertung der Technik im Innenstadtbereich war und ist. Die jetzt begonnenen sehr langen andauernden Baumaßnahmen an der Bruno-Matthes-Straße werden erneut (!!) die Erreichbarkeit der Innenstadt verschlechtern, so dass den Gewerbetreibenden erneut Kunden wegbleiben werden.</p> <p>Was allen in den letzten Jahren mit Straßensperrungen zugemutet wurde, ist daher enorm. Dass alle diese Maßnahmen erhebliche, finanzielle Einbusen für die Händler und Gewerbetreibenden bedeuteten und aktuell bedeuten, auch für die An- und Bewohner zu Einschränkungen und Belastungen führten und führen, sollte das von allen Verantwortlichen bei der Stadt anerkannt und wertgeschätzt werden.</p> <p>Da diese außergewöhnlichen Zustände, doch auch außergewöhnliche Maßnahmen erfordern sollten, möchte ich hiermit ein paar Vorschläge</p>		

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>unterbreiten, die dem Verkehrskonzept entgegen stehen, aber die der Belebung der Innenstadt und der Unterstützung der Händler und Gewerbetreibenden in der Innenstadt dienen könnten.</p> <p>Ich habe diese in ähnlicher Form schon Ende 2020 an verschiedene Organisationen und, z.B. an den Wochenendspiegel geschickt.</p> <p>Eine Veröffentlichung und eine öffentliche Diskussion gab es aber leider nicht, zumal sich durch die Corona-Pandemie und durch die danach begonnenen umfangreichen Baumaßnahmen, um den Markt, veränderte Situationen ergaben.</p> <p>Damit hatten sich meine Vorschläge vorerst erübrigt und ich habe diese ruhen lassen.</p> <p>Da aber jetzt das Verkehrskonzept zur Diskussion ansteht, habe ich sie noch einmal zusammengefasst, worüber alle davon Betroffenen, bzw. alle Bürger bei einer Veröffentlichung meiner Vorschläge darüber diskutieren können und möglichst sollten.“</p>		
3.06 b)	<i>Kosten ausgewählter baulicher Maßnahmen</i>	<p>(E) „Aktuelle Situation und Kritik an vorgesehenen Maßnahmen</p> <p>Die wirtschaftlichen Situationen für alle Gewerbetreibenden haben sich in den letzten Jahren durch die bis vor kurzem gültigen Corona-Beschränkungen und die oben aufgeführten, jahre- und monatelangen Baumaßnahmen, dramatisch verschlechtert.</p> <p>Die jetzige Energiepreisexplosion und die überall gestiegenen Preise verschärfen diese noch massiv.</p> <p>Das vorgestellte Verkehrskonzept für die Innenstadt ist hinsichtlich der Vorhaben an der Großen Kirchgasse, der Wolkensteiner Straße, am Kirchplatz und in Buchholz daher total unrealistisch und keinesfalls der aktuellen, sehr schwierigen wirtschaftlichen Lage der Geschäfte und der Gewerbetreibenden angepasst.“</p>	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	<p>Auf der Großen Kirchgasse wird zwecks Sanierung von Medienträgern vrsl. in 2025 ohnehin gebaut werden müssen. Die vorgeschlagene Anpassung soll in diesem Zuge erfolgen.</p> <p>Die Wolkensteiner Straße ist seit langem baufällig. Die Umsetzung der Maßnahmen am Oberen Kirchplatz und in Buchholz sind zeitlich so einsortiert, dass sie vrsl. gemeinsam mit ohnehin erforderlichen Baumaßnahmen erfolgen können.</p> <p>Durch das gewählte Vorgehen können eventuelle Mehrkosten für die Stadt so gering wie möglich gehalten werden.</p>
3.06 c)	<i>Reduzierung von Kfz-Stellplätzen (1)</i>	<p>(E) „Auch wenn sich die Situationen bei den Energiepreisen und bei der Belegung der leer stehenden Wohnungen und Geschäfte eventuell (??) in den nächsten Jahren verbessern sollten, womit aber kaum zu rechnen ist, sind die vorgesehenen Maßnahmen schädigend für alle Gewerbe, ihrer Kunden und für An- und Bewohner.</p> <p>Denn durch den Wegfall von Parkmöglichkeiten werden viele Menschen und die dringend benötigten Kunden für die Händler und</p>	Wird bereits berücksichtigt.	Lediglich durch die zwei Maßnahmen S02 (Wolkensteiner Straße) und S03 (Große Kirchgasse) werden voraussichtlich vereinzelt Kfz-Stellplätze entfallen – zugunsten des Fuß- und/oder Radverkehrs. Die konkreten Stellen wurden u.a. durch zahlreiche Bürgerinnen und Bürger in der Befragung zum Fuß- und Radverkehr (s.

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>Gewerebtreibenden, dann gar nicht mehr die Innenstadt besuchen, sowie einige Anwohner werden ihre Wohnungen aufgeben.</p> <p>Denn niemand möchte mit schweren Einkaufstaschen von seinem weit von der Wohnung geparkten Fahrzeug, nachhause laufen, bzw. auch große Wege gehen, wenn man früh und Abends mit sein Auto z. B. in Dunkelheit oder schlechten winterlichen Bedingungen, zur Arbeit oder die Kinder zur Kita fahren muss. Die Anwohner der Großen Kirchgasse, der Wolkensteiner Straße, des Kirchplatzes und der Karlsbader in Buchholz, die bisher bis zum Haus fahren und in der Nähe parken konnten und die keine großen Wege dafür gehen mussten, werden es nach Umsetzung des Verkehrskonzeptes noch sehr viel schwerer haben, einen Parkplatz in der Nähe, bzw., oder überhaupt zu finden.</p> <p>Der Leerstand von Wohnungen in der Innenstadt könnte sich weiter erhöhen und die Kaufkraft wird bestimmt auch damit weiter sinken.“</p>		<p>Analyse des Verkehrskonzeptes) kritisiert. Im Rahmen der Maßnahmen S04 (Karlsbader Straße) sowie Q01 (Oberer Kirchplatz) sollen nach Möglichkeit die Stellplätze grundlegend erhalten bleiben. Eine flächige Stellplatzreduktion in der Kernstadt Annaberg mit Auswirkungen auf die Wohnnutzung oder Kundschaft ist demzufolge nicht vorgesehen.</p>
3.06 d)	<i>Winterdienst</i>	<p>(E) Zudem hat man im Verkehrskonzept bei den vorgesehenen Einengungen der Fahrbahnen die winterlichen Verhältnisse und damit verbundenen, erschwerten Bedingungen für den Winterdienst in der Innenstadt, überhaupt nicht (!!) entsprechend beachtet.</p> <p>Denn die Schneeberäumung ist ja schon jetzt sehr schwer dort zu bewältigen und es herrschen teilweise unmögliche, katastrophale Bedingungen bei den Parkplätzen und den Fußsteigen, die vereist, schlecht geräumt und teilweise gar nicht nutzbar sind.</p> <p>Leider gab es dadurch auch immer wieder Unfälle durch Stürze.</p> <p>Diese schlechten Bedingungen bei winterlichen Verhältnissen stoßen auch Kunden ab, die Innenstadt zu besuchen. Dahingehend sollten endlich diese Mängel, die sich immer wieder jedes Jahr gezeigt haben, angegangen und die bestehenden Plätze in Zukunft, auch im Interesse der Anwohner, der Gewerbetreibenden und der Gäste der Stadt besser geräumt werden. (Vorschläge dahingehend hab ich schon vor Jahren eingereicht.)</p> <p>Da wir von Oktober bis Mai fast acht (!!) Monate mit winterlichen Verhältnisse rechnen müssen, nützt uns ein Verkehrskonzept nicht, was nur sehr wenige Monate Jahr Bedingungen schafft,</p>	Wird bereits berücksichtigt.	<p>Die Maßnahmen wurden in zwei Fachgremien mit Vertretern aus Politik und Verwaltung abgestimmt. Dabei fanden insbesondere auch die Herausforderungen des Räum- und Winterdienstes der Straßen Beachtung, um diesbezügliche Verschlechterungen zu vermeiden.</p> <p>Jedoch muss auch die Beräumung von Gehwegen grundsätzlich möglich sein – dort sind die jeweiligen angrenzenden Grundstückseigentümer zuständig.</p> <p>In der Großen Kirchgasse führen die schmalen Gehwege im Winter häufig dazu, dass diese nicht mehr nutzbar sind, da kaum Platz für den beräumten Schnee zwischen Straße und Gehweg besteht. Häufig müssen Fußgänger dann in den Straßenraum ausweichen, was zu gefährlichen Situationen führt. Die Verbreiterung der Gehwege</p>

Ifd. Nr.	<u>Stellungnahme</u>	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>wobei Touristen und An-und Bewohner eventuell (??) vor den Gaststätten oder auf Bänken gemütlich sitzen und „flanieren“ könnten.</p> <p>Wir befinden uns aber nicht im Flachland Deutschlands, wo es bessere, wärmere und klimafreundlichere Verhältnisse gibt, sondern wir müssen in unserer Stadt daher immer mit einem langem und schneereichen Winter, bzw. mit winterlichen und ungemütlichen Wetterbedingungen rechnen, die leider im Verkehrskonzept gar nicht richtig beachtet wurden.</p> <p>Die im Verkehrskonzept vorgesehenen und von mir kritisierten Veränderungen können doch nur von Denjenigen befürwortet werden:</p> <p>„Die kein Auto haben und keinen Parkplatz brauchen, die nicht dort wohnen, wo die Parkplätze wegfallen, die niemand von ihren Verwandten und Bekannten haben, der dort wohnt und den sie oft besuchen, die keine Gewerbe dort betreiben, die nicht in diesen Bereichen einkaufen; die keine Dienstleistung als Pflegekraft/ Handwerker und Dienstleister dort machen müssen, die kein Geschäft dort haben, die sich aber freuen, dass es weniger Autos in der Innenstadt gibt und sie in der total veränderten, aber vielleicht auch ganz toten Innenstadt, flanieren gehen können und denen es egal ist, ob die Innenstadt verweist, ob Anwohner fortziehen und Gewerbetreibenden in Insolvenz gehen.“</p>		<p>soll somit zu einer Verbesserung der Gesamtsituation im Winter beitragen.</p>
3.06 e)	<i>Reduzierung von Kfz-Stellplätzen (2)</i>	<p>(E) „Unsere Stadträte sollten sich folgende Fragen zum vorgesehenen Verkehrskonzept stellen:</p> <p>Wie würde ich entscheiden, wenn ich in diesen Bereichen, die umgestaltet werden sollen, wohnen würde?</p> <p>Denn mit dem Verkehrsprojekt sollen doch viele, der schon jetzt nicht ausreichenden Parkplätze wegfallen und jeder Fahrzeugführer ist doch froh, wenn die Fahrbahnbreite großzügig ist und nicht durch Überquerungshilfen und Einengungen verringert wird.</p> <p>Sollen wir wirklich weitere Parkplätze abbauen und den Verkehr damit reduzieren, um in den wenigen Frühjahrs-und Sommermonaten diesen Platz fürs „Flanieren“ haben?</p> <p>Kann ich es verantworten, dass damit die Gefahr besteht, dass es weiteren Wegzug der Bevölkerung aus der Innenstadt und eine</p>	Wird bereits berücksichtigt.	siehe fachtechnische Stellungnahme zu 3.06 c)

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
		Erhöhung des Leerstandes an Wohnungen, Insolvenzen von Geschäften oder weiteren Leerstand von Gewerberäumen gibt ?“		
3.06 f)	<i>Erhöhung des Kfz-Stellplatzangebotes</i>	<p>(A) „Oder lässt man mehr Autos in die Innenstadt fahren, bietet den Kunden und Bewohnern ganzjährig mehr und kostengünstigere Parkplätze an, verhindert damit den Wegzug der Bevölkerung aus der Innenstadt und den Leerstand an Wohnungen, Insolvenzen von Geschäften und weiteren Leerstand von Gewerberäumen und stärkt die Gewerbetreibenden und belebt die Innenstadt?</p> <p>Unsere Stadträte, wovon doch kaum einer in der Innenstadt wohnt, und die daher die täglichen Probleme der Bewohner bei der Parkplatzsuche, aus eigener Erfahrung nicht kennen können, sollten sich einmal in die Lage der davon betroffenen Bewohnern hineinversetzen und danach Entscheidungen treffen.“</p>	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	<p>Generell besteht in der Kernstadt Annabergs ein hinreichendes Gesamtangebot für den ruhenden Kfz-Verkehr. Die Prüfung einzelner Straßenzüge ist Bestandteil der Maßnahme K05 (Überarbeitung des Parkraumkonzeptes) im Nachgang des Verkehrskonzeptes.</p> <p>Eine flächige Erweiterung von Stellplätzen ist aufgrund der begrenzten Straßenräume sowie unterschiedlichen Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer (auch Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr sind zu beachten) jedoch unrealistisch und zudem finanziell nicht stemmbar.</p>
3.06 g)	<i>Wirkung von Einzelmaßnahmen und Bürgerbeteiligung</i>	(A) „Um das sehr umfangreiche Konzept, das bestimmt niemand im ganzen Zusammenhang und dem Für und Wider überblicken und einschätzen kann, sollte zudem nicht als Ganzes, sondern die jeweiligen vorgesehenen Änderungen und speziellen Vorhaben der einzelnen Projekte im Einzelnen besprochen, diskutiert und mit Einbeziehung der Gewerbetreibenden und der Bürgerschaft beschlossen werden.“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	<p>Die Wirkungsabschätzung von Einzelmaßnahmen sowie der Maßnahmen im Gesamtumfang ist grundlegende Voraussetzung eines integrierten Verkehrskonzeptes. Hierzu dient u.a. die umfangreiche Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange sowie Bürgerinnen und Bürger.</p> <p>Der Werbering als Interessenvertreter der Innenstadthändler wurde intensiv beteiligt. Die Mitarbeiter der Stadtverwaltung haben dem Vorstand mehrfach die konkreten Maßnahmen für die Innenstadt vorgestellt und diese diskutiert. Die im Konzept enthaltenen Maßnahmen werden seitens des Werberings mitgetragen. Insofern kann der Aussage zur konkreten Gefährdung der Geschäftslage der Einkaufsinnenstadt nicht gefolgt werden.</p>
3.06 h)	<i>Tempo 20-Zone Wolkensteiner Straße</i>	(F) „Folgendes sollte erfolgen, bzw. nicht erfolgen: Eine 20-er Zone für die Wolkensteiner Straße sollte eingeführt werden, denn dann wird die Überquerung der Straße weniger problematisch werden.“	Wird bereits berücksichtigt.	Ist in Maßnahme S02 enthalten.

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
3.06 i)	<i>Querungshilfen Wolkensteiner Straße</i>	(E) „Weitere Überquerungshilfen wären dann auch nicht erforderlich.“	Wird nicht berücksichtigt.	Fußgängerüberwege sind erforderlich, um eine hinreichende Barrierefreiheit für sehbehinderte und blinde Personen zu ermöglichen.
3.06 j)	<i>Winterdienst Wolkensteiner Straße</i>	(E) „Zumal diese [Anm.: <i>Überquerungshilfen</i>] auch bei der Schneeberäumung hinderlich sind.“	Wird bereits berücksichtigt.	Im Bereich von Fußgängerüberwegen ist keine Beeinträchtigung des Winterdienstes zu erwarten.
3.06 k)	<i>Einengung von Fahrbahnen</i>	(E) „Eine Einengung von Fahrbahnen auf den vorgesehenen Straßen und Plätzen und Überquerungsinseln sollte es nicht geben, weil damit Parkplätze verloren gehen und es auch damit bei der Schneeberäumung Probleme gibt.“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Die Fahrbahnen werden auch künftig die erforderlichen Durchfahrtsbreiten gemäß RASSt aufweisen. Bezüglich der Stellplätze siehe fachtechnische Stellungnahmen zu 3.06 c) und 3.06 d).
3.06 l)	<i>kostenloses Parken in der Kernstadt Annaberg</i>	<p>(F) „Meine weiteren Vorschläge zur Belebung der Innenstadt und zum Nutzen für die Gewerbetreibenden sind folgende:</p> <p>1. Es sollte in der Tiefgarage, bei allen Parkhäusern und auf allen kostenpflichtigen Parkplätzen der Innenstadt mindestens ein eindreistündiges kostenloses Parken ermöglicht werden, um damit mehr Kunden für die Händler und Gewerbetreibenden in die Innenstadt anzulocken.</p> <p>Diese Bedingungen sollten solange bestehen bleiben, bis es keine Leerstände von Geschäften im Marktbereich, in der Buchholzer und Wolkensteiner Straße und der Großen Kirchgasse und in Buchholz gibt.</p> <p>Denn die Händler und Gewerbetreibenden mussten doch schon, die oben beschriebenen Ausfälle hinnehmen und müssen nun bestimmt auch die Preise erhöhen, um zu überleben.</p> <p>Damit wird es noch schwerer Kunden, die ebenfalls mit jedem Euro rechnen müssen, zu bekommen, die etwas einkaufen.</p> <p>Wir dürfen daher nicht noch die wenigen Kunden mit Parkgebühren belasten, sondern sie mit guten kostenlosen Parkmöglichkeiten anlocken, so dass sich das bestimmt auch positiv für die Belebung der Innenstadt wirken könnte.</p> <p>Die finanziellen Ausfälle für die Stadtwerke und die Stadt durch die vorgeschlagene Einführung vom kostenlosen Parken, sollten doch verkraftbar sein.</p>	Wird nicht berücksichtigt.	Der Vorschlag steht der Refinanzierung der geschaffenen Anlagen sowie der notwendigen Regulierung des Parkraums entgegen. Ein etwaiger positiver Nutzen für Gewerbetreibende ist rein spekulativ und deckt sich nicht mit den üblichen bundesweiten Erfahrungen. Dies wird nochmals unterstrichen durch die ohnehin geringen Parkgebühren.

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>Wenn die Gewerbetreibenden dadurch und durch meine weiter folgenden Vorschläge mehr Kunden bekommen könnten, könnte die Stadt den Händlern helfen, die schwierige Zeit zu überstehen und sie möglicherweise von einer Insolvenz schützen.“</p>		
3.06 m)	<p><i>Umkehrung der Einbahnstraßenregelung am Annaberger Markt</i></p>	<p>(A) „2. Die jetzige Verkehrsführung zum Markt über die Große Kirchgasse ist für viele Fahrzeugführer sehr zeitaufwendig und für alle eine Zumutung. Für die Anwohner und alle Fußgänger ist dieser Zustand zudem sehr belästigend. Denn bei Staus gibt es verstärkte Belästigung durch Abgase.</p> <p>Zudem ist sie für die Händler und Gewerbetreibende die Parkplatzsituation am Markt sogar sehr geschäftsschädigend.</p> <p>Wir haben, durch die von der Stadt angeordnete Belegung der Verkaufsstände auf dem Markt, -wobei die Stände bis an den Straßenrand stehen, damit niemand illegal am Marktrand parkt- den optisch schlechtesten und total auseinandergezogenen, sehr ungemütlichen Wochenmarkt.</p> <p>Wer, z.B. kurz vor Schließung des Wochenmarktes und von der Arbeit kommend, kurz noch etwas dort einkaufen möchte, der hat nicht viel Zeit und braucht einen Parkplatz in der Nähe.</p> <p>Da die Stellplätze unter dem Markt an den Markttagen auch sehr begrenzt sind und nicht jeder aus zeitlichen und räumlich, beengten Gründen dort gern parkt, sind Parkplätze oberhalb des Marktes günstiger und beliebter.</p> <p>Schon aus diesen Gründen werden viele Kunden nicht in den Parkhäusern oder am Wolkensteiner Tor parken, um dann zum Markt zu laufen und einzukaufen.</p> <p>Daher schlage ich vor, dass es wieder Fahrzeugführern ermöglicht werden sollte, von der Commerzbank in den Marktbereich einzufahren.“</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p>	<p>Die erfolgte Umgestaltung der Fahrbahn zwischen Rathaus und Markt verfolgt die Ziele, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Durchgangsverkehr zu verringern – insbesondere, indem Fahrzeuge hinter haltenden Bussen warten müssen.</p> <p>Durch das Umkehren der Einbahnstraßenrichtung entlang der Nordwest- und Südwestseite könnten Kfz die haltenden Busse in Richtung Wolkensteiner Straße umfahren – der Effekt zur Verringerung des Durchgangsverkehrs würde geschmälert und zusätzlicher Kfz-Verkehr vor die Geschäfte geleitet. Auch negative Effekte auf die Verkehrssicherheit sind nicht auszuschließen. Eine kurzfristige Untersuchung durch die Stadtverwaltung hat zudem ergeben, dass rund um die Schließzeiten des Wochenmarktes in der Regel ausreichend freie Stellplätze im Parkhaus am Markt vorzufinden sind – dieses befindet sich direkt unter dem Markt und somit in zumutbarer fußläufiger Entfernung.</p>
3.06 n)	<p><i>Neuorganisation des ruhenden Verkehrs am Annaberger Markt</i></p>	<p>(F) „Zudem sollte ein Parken rings um dem Marktbereich bis zur Sparkasse auf der Marktfläche fischgrätenartig und schräg ermöglicht werden.</p> <p>In der Zeit der Baumaßnahmen der Tiefgarage war das möglich und hatte sehr gut geklappt. Dabei hatte die Stadt damals als Abgrenzung</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p>	<p>Eine Erhöhung der Stellplätze am Markt ist aktuell nicht erforderlich. Dies wird gestützt durch die geringen Parkgebühren und die zumeist verfügbaren Kapazitäten im Parkhaus am Markt sowie im weiteren Umfeld.</p>

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>dieser Parkflächen Blumenkästen aufgestellt. Um Parkflächen dann genau zu gestalten, gibt es bestimmt einige, die gute Ideen hätten.</p> <p>Es könnten, z.B. die Begrenzungen mit Werbungen für Geschäfte, Gaststätten, Museen und Kultur - und Sportstätten gestaltet werden.</p> <p>Dafür sollten die acht Parkplätze wegfallen, die jetzt längs vor den Geschäften sind. Damit würden auch keine Fahrzeuge direkt vor dem Sitzplätzen im Außenbereich des Imbisses, sondern mindestens erst in einem größeren Abstand parken. Durch die damit veränderte Verkehrsführung, würde zudem der Verkehrsfluss über die Kleine und Große Kirchgasse deutlich reduziert.</p> <p>Die Kunden, die im Innenstadtbereich insbesondere an den Markttagen einkaufen wollen, hätten deutlich bessere und zudem kürzere Anfahrten und bessere Parkmöglichkeiten.</p> <p>Die Anwohner dieser und aller Zubringerstraßen zum Marktbereich würden durch weniger Verkehr entlastet und würden weniger Abgasen ausgesetzt.“</p>		<p>Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die beschriebene Umgestaltung des Marktes eine deutliche Minderung der Aufenthaltsqualität sowie Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr zur Folge hätte. Auch diese Personengruppen stellen einen Kundenkreis der ansässigen Gewerbetreibenden.</p>
3.06 o)	<i>Neuorganisation des ÖPNV am Annaberger Markt</i>	<p>(A) „Der Stadtverkehrsbus sollte - wie immer, z.B. während der Zeit des Weihnachtsmarktes oder auch bei anderen Festen, die auf dem Markt stattfinden - dann wieder bei der Apotheke halten, so dass er nicht von den entgegen kommenden und parkenden Fahrzeugen behindert wird. Zudem werden die Gäste der Gaststätten nicht mit dem Abgasen der Busse belästigt. Da diese Regelung bei allen Veranstaltungen, die auf dem Markt sind, immer so ist, so dürfte das doch kein Problem sein, diese zu realisieren.“</p>	Wird nicht berücksichtigt.	<p>Da die Große Kirchgasse zur Adventszeit voll gesperrt ist, kann die Haltestelle an der Apotheke in dieser Zeit nicht bedient werden. Entlang der Südostkante des Marktes steht aufgrund der Gebäude sowie gegenüberliegenden Ausfahrt des Parkhauses nicht ausreichend Platz zur Verfügung, um beidseitig richtlinienkonforme Haltestellen einzurichten. Dem Vorschlag kann daher nicht gefolgt werden.</p>
3.06 p)	<i>Bushaltestelle Klubhaus Marx</i>	<p>(A) „3. Beim Abriss des Klubhauses Marx hatte ich vorgeschlagen, dass man dort eine Bushaltestelle einrichtet, damit die Anwohner, Besucher der Silberlandhalle und der Musikschule nicht erst eine lange Fahrt über Cunersdorf oder die Große Wendeschleife unnötig mitfahren und bezahlen müssen, wenn sie eigentlich nur in die andere Richtung nach Annaberg zum Markt oder zum Busbahnhof usw. fahren wollen. Im Stadtrat wurde das sogar besprochen und eine Haltestelle wurde vor Jahren mehrheitlich befürwortet. Leider wurde das aus Kostengründen wieder verworfen.</p>	Wird teilweise berücksichtigt.	<p>Maßnahme Ö03 beinhaltet die Neuausrichtung des Liniennetzes und Fahrtenangebotes in Annaberg-Buchholz, u.a. um Einrichtungshaltestellen möglichst zu vermeiden.</p> <p>Der Halt in beide Richtungen am Klubhaus Marx wird als Beispiel im Textteil aufgenommen. Für einen Haltestellensteig in stadteinwärtiger Richtung existieren bereits Planungen, die jedoch erst im Rahmen eines anstehenden grundhaften Ausbaus (Sanierung) realisiert werden können.</p>

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
		In den Perspektivplan des Verkehrskonzeptes für den ÖVPN könnte das aber vielleicht wieder aufgenommen werden.“		
3.06 q)	<i>Erreichbarkeit Annaberger Markt und Höhe der Parkgebühren</i>	(E) „4. Zusammenfassung: Wenn alles so bleibt und der Markt nur so schwer, wie jetzt erreichbar ist, zudem in der Innenstadt das parken teurer, wie bei allen Plätzen außerhalb z. B. bei allen Einkaufszentren ist, dann besteht die Gefahr, dass die Gewerbetreibenden weiter Kunden verlieren und vielleicht auch deshalb, aufgeben müssen !!“ Wenn das Verkehrskonzept für die Innenstadt so umgesetzt wird, wie es jetzt hinsichtlich der Straßeneinengungen vorgesehen ist, dann wird es noch mehr Leerstand von Gewerberäumen und Wohnungen in der Innenstadt geben und die Stadt wird weitere Einbußen von Gewerbesteuern hinnehmen müssen.“	Wird nicht berücksichtigt.	Generell ist die Erreichbarkeit des Annaberger Marktes als gut zu bezeichnen – insbesondere für den Kfz-Verkehr sowie im Vergleich zu allen weiteren Verkehrsträgern. Bauzeitliche Einschränkungen sind leider nicht zu vermeiden. Die Höhe der Parkgebühren fällt vergleichsweise gering aus und wird i.d.R. akzeptiert, sodass nicht von Auswirkungen auf Kunden- und Besucherverkehr auszugehen ist. Zu den Auswirkungen auf die ansässigen Gewerbe siehe fachtechnische Stellungnahme zu 3.06 l).
3.06 r)	<i>Veröffentlichung der vorliegenden Stellungnahme</i>	(A) „Ich bitte Sie, meine Vorschläge zu veröffentlichen, damit sie von einer großen Anzahl der Bürgerschaft geprüft und darüber diskutiert werden kann. Die Stadträte sollten sich ihrer großen Verantwortung bei ihrer Zustimmung oder Ablehnung des Verkehrskonzeptes bewusst sein, denn ihre Entscheidung ist von großer Bedeutung für die An- und Bewohner und die Gewerbetreibenden und auch für die Gewerbesteuer-Einnahmen unserer Stadt.“	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Einzelne Stellungnahmen werden nicht veröffentlicht. Die Abwägung obliegt dem Stadtrat. Der Inhalt aller Stellungnahmen sowie deren Abwägungen kann in den Anlagen des Konzeptes eingesehen werden.
4	Ortschaftsrat Geyersdorf (04.07.2022)			
4.01	<i>Ticketpreise ÖPNV</i>	(A) Der Ortsteil Geyersdorf ist über den Regionalverkehr an die Stadt Annaberg-Buchholz angebunden, es gibt keine Stadtverkehrslinien. Damit ergeben sich für die Nutzung des ÖPNV nach Annaberg-Buchholz deutlich höhere Ticketpreise im Vergleich zum restlichen Stadtgebiet (Einzelfahrten seit 01.08.2022: 2,50 €/ Erw. und 1,70 €/ Kind gegenüber 2,10 €/ Erw. und 1,40 €/ Kind im Stadtverkehr). Der Ortschaftsrat regt an, dass für Fahrten im Stadtgebiet auch der Tarif des kleinen Stadtverkehrs zur Anwendung kommen soll.	Wird teilweise berücksichtigt.	Maßnahme Ö-03 wird im Sinne einer einheitlichen Preisgestaltung zwischen Ortsteilen und Kernstadt sowie untereinander ergänzt. Die konkrete Anregung wird außerdem zur kurzfristigen Prüfung in Zusammenarbeit mit RVE und VMS weitergeleitet.
4.02	<i>Kfz-Verkehr</i>	(F) Aus Richtung S 218 in den Geyersdorfer Rathausweg einführende Kfz werden häufig als zu schnell wahrgenommen (Tempo-30-Zone).	Wird berücksichtigt.	Maßnahme K01 wird um eine Teilmaßnahme ergänzt. Diese enthält die Einrichtung eines Blitzers oder Dialogdisplays auf Höhe des

lfd. Nr.	Stellungnahme	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
		„Temposchwellen“ und ein Einfahrtverbot aus Richtung der S 218 finden keine Befürwortung. Um weitere Lösungsansätze wird gebeten.		Geyersdorfer Rathauses (Ausführung ist zu prüfen) sowie die Aufbringung einer Markierung „30“ am Beginn der asphaltierten Fahrbahn.
4.03	<i>Radverkehr</i>	(E) Der Ortschaftsrat spricht sich für gemeinsamen Fuß-/Radweg vom Rathaus Geyersdorf entlang der S 218 Richtung Annaberg aus, dies hatte der Ortschaftsrat bereits mehrfach angeregt. Diese Route sollte auch Bestandteil des Hauptradnetzes sein. Die Trasse Richtung oberen Bahnhof würde aus Sicht des Ortschaftsrates nur geringfügig besser als die bestehende Verbindung über die Alte Dorfstraße Richtung Pöhlbergsiedlung sein, da der Höhenunterschied immer noch beträchtlich ist.	Wird teilweise berücksichtigt.	Die erwähnte Routenführung verringert die zu überwindende Höhe um mindestens 40 m. Die vorgeschlagene Route im Verkehrskonzept wird deshalb wie beschrieben verlagert (Abbildungen 3a, 3b und 3c). Die Planung, Abwägung möglicher Varianten sowie Umsetzung obliegen jedoch dem LASuV (Freistaat Sachsen ist Baulastträger).
4.04		(A) Eine Verbesserung der Fuß- und Radverbindung zum Barbara-Uthmann-Ring wird angeregt.	Wird bereits teilweise berücksichtigt.	Eine verbesserte Verbindung zwischen Geyersdorf und dem Barbara-Uthmann-Ring ist im Verkehrskonzept vorgesehen und wird durch die Stadtverwaltung bereits bearbeitet (Prüfung von Rahmenbedingungen und alternativen Routen). Erste Rücksprachen mit einem betroffenen Eigentümer entlang einer möglichen Route verliefen jedoch erfolglos (Ablehnung einer Radroute auf dem Privatgrund).
5	Sozialverband VdK Sachsen (09.08.2022)			
5.01	Im Rahmen der Sitzung „ÖPNV für alle“ – AG Erzgebirge	(H) Das Verkehrskonzept wird wohlwollend zur Kenntnis genommen. Keine zusätzlichen Anregungen.	Wird zur Kenntnis genommen.	-