



Große Kreisstadt Annaberg-Buchholz

Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Teil I - Analyse



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 I – Analyse

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. Jan Schubert
Dipl.-Ing. Sandro Marche
Dipl.-Ing. Hannes Lemke

Status: Bericht

Bearbeitungsstand: 23.07.2021

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

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.	Rahmenbedingungen der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung	2
2.1	Entwicklung von Stadt und Region	2
2.2	Überregionale Einbindung der Stadt	3
2.3	Einwohnerverteilung und Lage der verkehrserzeugenden Strukturen	4
3.	Verkehrsanalysen	6
3.1	Kfz-Verkehr	6
3.1.1	Klassifizierung des Straßennetzes	6
3.1.2	Verkehrsmengen in Bestand	7
3.1.3	Erhebung von Durchgangsverkehren	8
3.1.4	Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit	10
3.1.5	Baulicher Zustand des Straßennetzes	11
3.1.6	Verkehrsorganisation	12
3.1.7	Verkehrslärm und Luftreinhaltung	13
3.2	Ruhender Verkehr Kernstadt Annaberg	14
3.2.1	Parkraumkonzept und Bestand	14
3.2.2	Stellplatznachfrage	15
3.2.3	Wegweisung Ruhender Verkehr	17
3.3	Öffentlicher Personenverkehr	17
3.3.1	Linienangebot	17
3.3.2	Räumliche und zeitliche Erschließung	18
3.3.3	Haltestellen und Hauptverknüpfungspunkte	20
3.3.4	Fahrzeugausstattung	22
3.3.5	Integration in das Chemnitzer Modell	23
3.4	Radverkehr	24
3.4.1	Vorbemerkungen	24
3.4.2	Radroutennetz	24
3.4.3	Radverkehrs-Infrastruktur	26
3.4.4	Radabstellanlagen im öffentlichen Raum	28
3.5	Fußverkehr	29
3.5.1	Vorbemerkungen	29
3.5.2	Querungsstellen und Querungshilfen	29
3.5.3	Zustand der Gehwege und Barrierefreiheit	32
3.6	Verkehrssicherheit	34
3.7	Gestaltung öffentlicher Räume	36
3.8	Innovative Mobilität	38
3.8.1	Mobilitätsmanagement	38

3.8.2	Sharing-Angebote im Stadtgebiet.....	38
3.8.3	Elektromobilität	39
4.	Radfahrer- und Fußgängerbefragung.....	40
4.1	Ausgangssituation und Methodik.....	40
4.2	Teilnahme und allgemeine Fragen	41
4.3	Ergebnisse der Radfahrer-Befragung.....	41
4.4	Ergebnisse der Fußgänger-Befragung	46
4.5	Zusammenfassung und Fazit zur Befragung.....	50
5.	Analyse-Fazit.....	52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Übersichtskarte Stadt und Umland
Abbildung 2	Stadt- und Ortsteile von Annaberg-Buchholz
Abbildung 3	Verkehrserzeugende Einrichtungen
Abbildung 4	Klassifizierung des Straßennetzes nach RIN
Abbildung 5	Verkehrsmengen im Bestand
Abbildung 6	Verkehrsorganisation
Abbildung 7	Verkehrsorganisation Innenstadt Annaberg
Abbildung 8	Anlagen des ruhenden Verkehrs
Abbildung 9	Liniennetz und Bedienung im ÖPNV
Abbildung 10	Erschließungsdefizite im ÖPNV
Abbildung 11	Radroutennetz

Anlagenverzeichnis

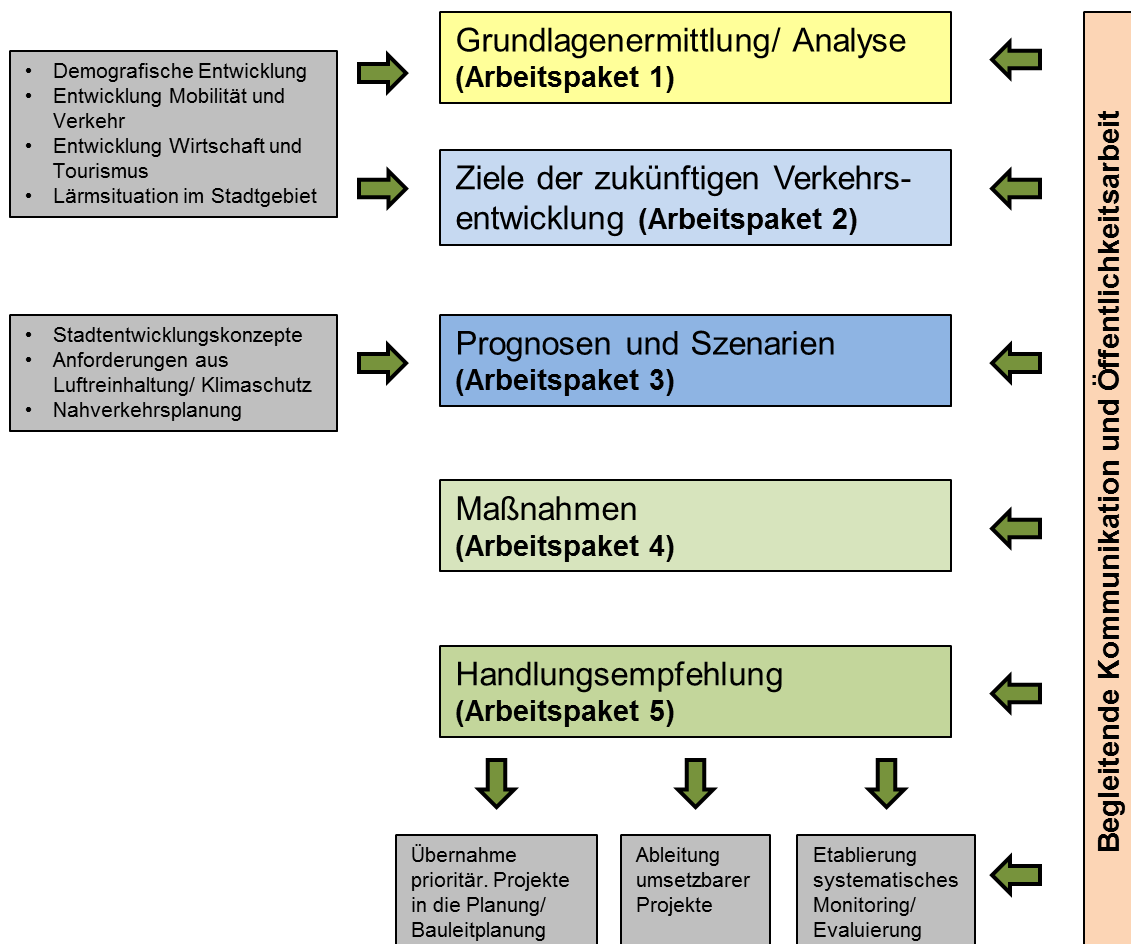
Anlage 1	Fragebogen Radfahrer- und Fußgängerbefragung
Anlage 2	Übersicht der Befragungsergebnisse

Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h, Montag bis Sonntag
DTV _{w5}	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h, Montag bis Freitag
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
LAP	Lärmaktionsplan
LASuV	(Sächsisches) Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LfULG	(Sächsisches) Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und Geologie
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RAS _t	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RBV	Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (Regionalzüge)
SV	Schwerverkehr (Lkw > 3,5 t)
SVZ	Straßenverkehrszählung
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH

1. Aufgabenstellung und Herangehensweise

Die Stadt Annaberg-Buchholz beabsichtigt die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes aus dem Jahr 2004. Die Fortschreibung stellt einen wichtigen Baustein für die verkehrliche Präzisierung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) 2025 dar. Dabei sollen Ziele formuliert und Handlungs- sowie Maßnahmenempfehlungen für die Weiterentwicklung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur erarbeitet werden. Das Verkehrskonzept soll auf alle Ortsteile erweitert werden. Wesentliche Prämisse des Verkehrskonzeptes soll die gleichrangige Berücksichtigung der Bedarfe des Fuß-, Rad-, Auto- und öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung der multimodalen Mobilität sowie der Aufenthalts- und Wohnqualität in der Stadt sein. Einfließen sollen außerdem die Ergebnisse einer Radfahrer- und Fußgängerbefragung. Die Ergebnisse und Empfehlungen des informellen Fachkonzeptes sollen im Zeithorizont bis 2030 zur Vorbereitung und Entscheidung von Infrastrukturmaßnahmen dienen.



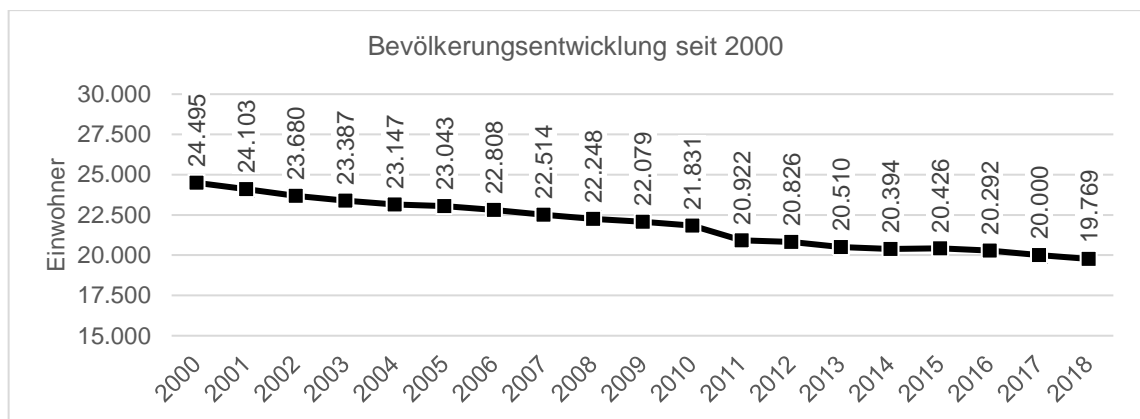
Grafik 1: Fortschreibungsprozess des Verkehrskonzeptes der Stadt Annaberg-Buchholz

2. Rahmenbedingungen der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung

2.1 Entwicklung von Stadt und Region

Reiche Silberfunde führten im Zweiten Bergeschrey im Jahr 1496 zur Gründung von Annaberg und im Jahr 1501 zur Gründung von Buchholz. Heute stellt die 1946 vereinigte große Kreisstadt als Hauptstadt des sächsischen Erzgebirgskreises ein touristisches und administratives Zentrum dar. In der **Abbildung 1** ist die großräumliche Verortung der Stadt dargestellt.

In Annaberg-Buchholz wohnen knapp 20.000 Personen (Stand 31.12.2018). Gegenüber dem Jahr 2000 (ca. 24.500) ist die Einwohnerzahl um etwa 19 % zurückgegangen. Auch der Trend der letzten Jahre nach der Gebietsreform fiel insgesamt negativ aus. Durchschnittlich war pro Jahr ein Bevölkerungsrückgang von über einem Prozent zu verzeichnen.

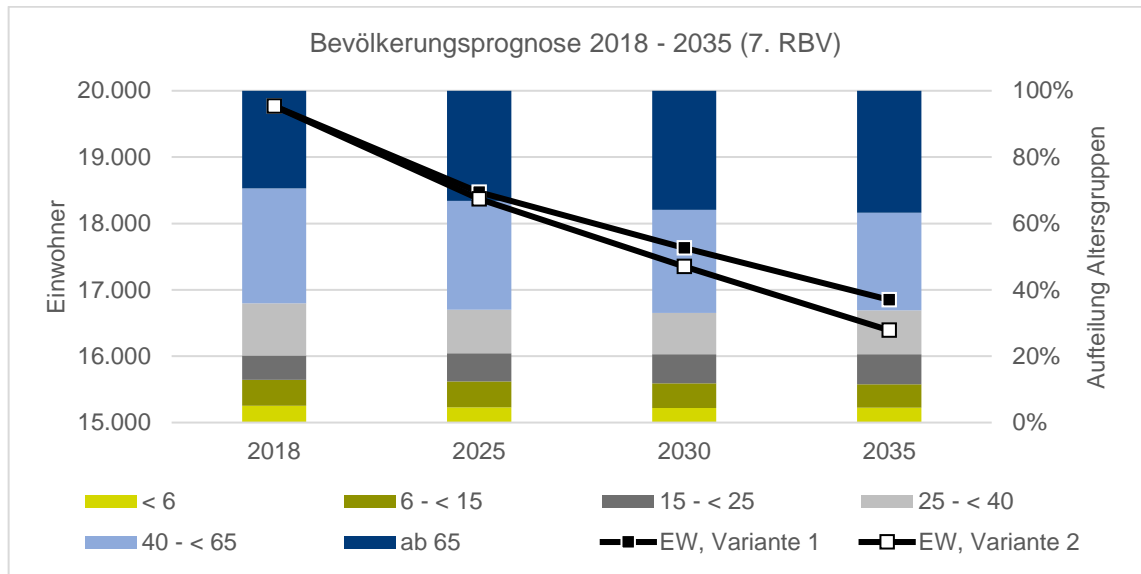


Grafik 2: Entwicklung der Bevölkerung 2000 bis 2018 (Einwohner mit Hauptwohnsitz, seit 2014 mit Eingemeindung)¹

In der 7. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung (7. RBV) des Freistaates Sachsen wird für Annaberg-Buchholz, beginnend mit dem Basisjahr 2018 (31.12.), bis 2035 von einem Rückgang um ca. 15 % bis 17 % (auf 16.000 bis 17.000 Einwohner) ausgegangen.

Die demografische Struktur soll sich bis 2035 ebenfalls deutlich wandeln, wobei die Altersgruppe über 65 Jahren demzufolge am stärksten zunimmt. Der größte Rückgang (sowohl absolut als auch prozentual) ist in den Altersgruppen zwischen 25 und 65 Jahren zu verzeichnen (vgl. nächste Grafik).

¹ Regionalstatistik: Bevölkerung nach Geschlecht - Stichtag 31.12. – regionale Tiefe: Gemeinden



Grafik 3: Bevölkerungsprognose 2018 – 2035 und Altersgruppen-Anteile (7. RBV, eigene Darstellung)²

Aussagen zur Entwicklung des **Motorisierungsgrades** der Stadt Annaberg-Buchholz waren nicht explizit gegeben. Bezogen auf den Erzgebirgskreis wird im Landesverkehrsplan des Freistaates Sachsen jedoch von einer deutlichen Steigerung ausgegangen: von 574 Pkw/ 1.000 Einwohner im Ausgangsjahr 2015 auf 620 Pkw/ 1.000 Einwohner in 2030.³

2.2 Überregionale Einbindung der Stadt

Annaberg-Buchholz befindet sich an der internationalen Verbindungs- und Entwicklungsachse (B 95) Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Karlovy Vary/ Plzeň (Tschechische Republik). Autobahnverbindungen bestehen zur A 72 bei Stollberg in ca. 30 km und zur A 4 bei Chemnitz in ca. 33 km Entfernung. Durch die Stadt verlaufen die Bundesstraßen B 95 und B 101, welche sich im nördlichen Annaberg kreuzen. Die Staatsstraßen S 218 sowie S 261 binden weitere Ortsteile im Norden und die S 265 sowie die S 266 binden Ortsteile im Süden an das Bundesstraßennetz an. Wesentlich ist darüber hinaus die Grenznähe zur Tschechischen Republik.

Im Schienenverkehr wird der Anschluss durch die Kursbuchstrecke 517 Chemnitz - Flöha - Annaberg-Buchholz – Cranzahl hergestellt. Diese wird von der RB 80 (Zschopautalbahn, Erzgebirgsbahn) bedient. Drei Bahnhöfe bzw. Haltepunkte – Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof, Annaberg-Buchholz Mitte sowie Annaberg-Buchholz Süd erschließen die Stadt mit hoher Bahnhofs-dichte.

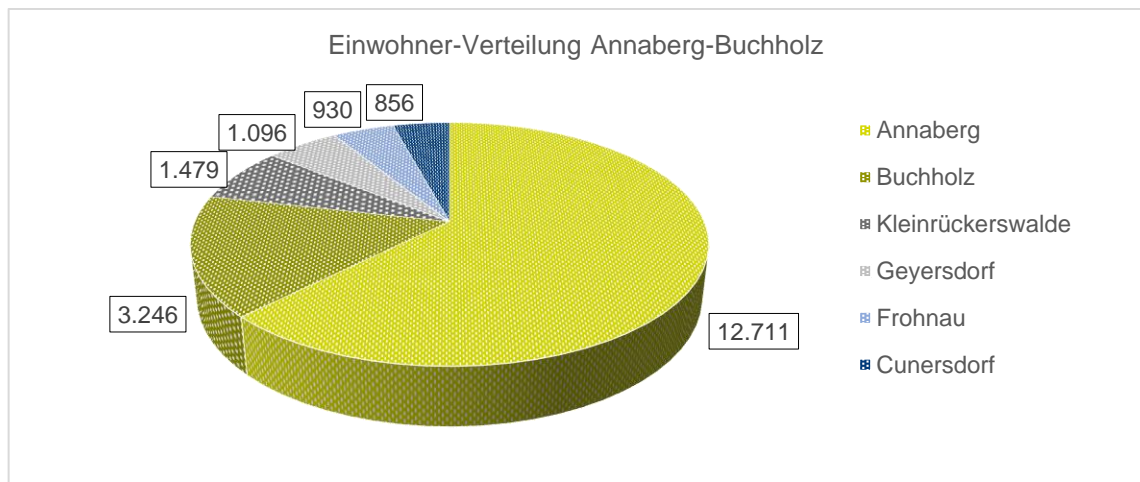
² 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2019 bis 2035, Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Gebietsstand 01. Januar 2020

³ Landesverkehrsplan 2030, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Juni 2019

Die nächsten Flughäfen mit Linienbetrieb befinden sich in etwa 100 km weiter östlich in Dresden (Flughafen Dresden International), 125 km südöstlich in Prag (Vaclav-Havel-Flughafen Prag) sowie 130 km nördlich in Leipzig (Flughafen Leipzig/ Halle).

2.3 Einwohnerverteilung und Lage der verkehrserzeugenden Strukturen

Die Gesamtstadt Annaberg-Buchholz wird hinsichtlich Einwohner, Arbeitsplätze und größerer Einrichtungen von der Kernstadt Annaberg dominiert. So wohnen in diesem größten Stadtteil ca. 63 % der Einwohner, Buchholz folgt mit 16 %. In den weiteren Ortsteilen Cunersdorf, Geyersdorf, Frohnau und Kleinrückerswalde wohnen jeweils zwischen 4 und 7 % der Gesamtbevölkerung - also zwischen 800 und 1.500 Personen. In den weiteren Ortsteilen sind jeweils nur wenige verkehrserzeugende Einrichtungen vorhanden, in der Regel vereinzelte Schulen, Kitas und Ausflugsziele. **Abbildung 2** zeigt die Stadt- und Ortsteile von Annaberg-Buchholz.



Grafik 4: Einwohnerverteilung in Annaberg-Buchholz (Stand 31.12.2018)

Der Großteil der **Industrie- und Gewerbeflächen** befindet sich an den Bundesstraßen. Lediglich das Gewerbegebiet Geyersdorf liegt an der Staatsstraße S 218, welche jedoch direkt zur B 95 führt. Als regionaler Vorsorgestandort laut Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge wird außerdem nordöstlich des aktuellen Gewerbegebietes (mit Erzgebirgscenter) ein Industriegebiet mit ca. 14 ha Fläche an der B 101 per rechtskräftigem Bebauungsplan (B-Plan) entwickelt. Erste Ansiedlungen fanden bereits statt. Aktuelle Planungen sehen weitere 14 ha für Gewerbe und Industrie in diesem Bereich vor.

Als Große Kreisstadt weist Annaberg-Buchholz **Schulen** jeden Typs auf: Es gibt fünf Grundschulen, drei Ober- bzw. Mittelschulen, zwei Gymnasien, eine Berufsschule, sechs Fachschulen bzw. Akademien, zwei Förderschulen, eine Musikschule und einen Weiterbildungsbetrieb. Die Einrich-

tungen konzentrieren sich größtenteils in Annaberg. In Buchholz gibt es eine Grund- und eine Oberschule und in Kleinrückerswalde Grund- sowie eine Förderschule. Im Stadtgebiet verteilt sind außerdem sieben Kitas und vier Hort-Einrichtungen.

Größter **Arbeitgeber** vor Ort ist das Erzgebirgsklinikum in Annaberg mit ca. 600 Beschäftigten, welches mit 375 Betten gleichzeitig das bedeutendste Krankenhaus im Erzgebirgskreis darstellt⁴. Weitere größere Arbeitgeber der Stadt sind bspw. die Erzgebirgssparkasse, die Leichtmetallgießerei Handtmann, die Bundesagentur für Arbeit sowie die Stadtverwaltung.

Auch die wichtigsten **Einkaufsmöglichkeiten** konzentrieren sich vornehmlich in Annaberg. Das Angebot umfasst neben einzelnen Supermärkten und Läden vor allem den zentralen Versorgungsbereich der Altstadt sowie die zwei Einkaufszentren Erzgebirgscenter und Adam Ries Passage. In Buchholz ist vor allem die Karlsbader Straße zur zentralen Nahversorgung hervorzuheben, in Kleinrückerswalde die Konzentration mehrerer Verkaufsgewerbe an der B 95/ Bärensteiner Straße mit Baumarkt, Getränke- und Supermärkten sowie weiteren Angeboten.

Abbildung 3 enthält eine Übersicht aller bedeutenden verkehrserzeugenden Einrichtungen.

⁴ www.erzgebirgsklinikum.de, Stand Mai 2020

3. Verkehrsanalysen

3.1 Kfz-Verkehr

3.1.1 Klassifizierung des Straßennetzes

Die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erarbeitete Kategorisierung des Straßennetzes basiert auf der städtischen und überregionalen Zentrenstruktur in und um Annaberg-Buchholz. Die aktuell gültige Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung⁵ sieht für die Kategorisierung des Straßennetzes sechs Verbindungsfunktionsstufen und fünf Kategoriengruppen vor. Die Verbindungsfunktionsstufen beschreiben hierbei die Bedeutung einer Straße für die Verbindung zentraler Orte oder für die Erschließung bestimmter Gebiete. Die Kategoriengruppe beschreibt den Ausbauzustand der Strecke und deren Umfeldnutzung.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde das bestehende Straßennetz gemäß der aktuell gültigen Richtlinie kategorisiert. Um die angesprochene Zentrenstruktur zu untersuchen, wurden zuerst die Ober-, Mittel- und Grundzentren, die im unmittelbaren Einzugsgebiet von Annaberg-Buchholz liegen, identifiziert. Diese sind nachfolgend angeführt:

- Oberzentren: Chemnitz, Zwickau
- Mittelzentren: Annaberg-Buchholz, Marienberg, Stollberg/ Erzgebirge, Städteverbund Silberberg (Aue-Bad Schlema, Lauter-Bernsbach, Lößnitz, Schneeberg, Schwarzenberg), Verbund Rodewisch & Auerbach/ Vogtland & Falkenstein/ Vogtland (Verbund mit mittelzentraler Funktion)
- Grundzentren: Ehrenfriedersdorf, Geyer, Olbernhau, Scheibenberg, Thum, Zschopau

Als nächstes wurde das Straßennetz von Annaberg-Buchholz auf die potentiellen Verbindungsfunktionsstufen überprüft. Die Verbindungsfunktionsstufen „kontinental“ (0) oder „großräumig“ (I) sind im Stadtgebiet nicht zu verzeichnen. Die vorhandenen Bundesstraßen B 95 und B 101, die sich in Annaberg kreuzen, sind beide durchgängig der Stufe II (überregional) zuzuordnen. Sie verbinden die Stadt mit dem nächsten Oberzentrum Chemnitz und den umgebenden Mittelzentren (s.o.) sowie diese teils untereinander.

Von den beiden Hauptachsen ausgehend ist auch das restliche innerstädtische Straßennetz kategorisiert worden. Hierzu wurden das Hauptzentrum, Stadtteilzentren und Ortsteile in ein System zentraler Orte übertragen, zwischen denen Verbindungen herzustellen waren. Im Ergebnis steht ein Netz folgender Klassifizierungen für den Kfz-Verkehr:

- Hauptverkehrsstraßen (RIN-Kategorien: LS II, LS III, VS II, HS III)
- Hauptsammelstraßen (RIN-Kategorien: LS IV, HS IV)
- Sammelstraßen (RIN-Kategorie: ES IV)

⁵ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008

- Erschließungsstraßen (RIN-Kategorien: ES V)

Für den Kfz-Verkehr in Annaberg-Buchholz bedeutet dies, dass überörtliche Verkehre vorrangig auf Straßen der Stufen II und III abzuwickeln sind. Die Anbindungsstufen IV und V dienen vorrangig nähräumigem Quell- und Zielverkehr. Eine Anbindung kleinerer Orte/ Dörfer im näheren Umfeld der Stadt ist auch über Sammelstraßen (Stufe IV) sinnvoll, sofern diese keine vertretbare geeignetere Anbindung finden. Diesbezüglich sind v.a. Dörfel und Hermannsdorf westlich von Annaberg-Buchholz zu erwähnen.

Abbildung 4 zeigt die Kategorisierung des Straßennetzes der Stadt Annaberg-Buchholz nach den genannten Kategorien der RIN.

3.1.2 Verkehrsmengen in Bestand

Die vorliegenden Verkehrsstärken in Annaberg-Buchholz wurden in im September 2020 und April 2021 an Normalwerktagen, also Dienstag bis Donnerstag außerhalb der Ferienzeiten, durchgeführt. In Einflussbereichen von Baustellen wurde nicht gezählt. Zur weiteren Plausibilisierung der erhobenen Werte konnten Dauerzählstellen entlang der Bundesstraßen verwendet werden. In **Abbildung 5** werden die werktäglichen Verkehrsmengen (DTV_{w5} in Kfz/ 24 h) im Bestand sowie der Anteil des Schwerverkehrs (SV, in %) dargestellt.

Die Abschnitte mit den höchsten Verkehrsmengen von > 10.000 Kfz/ 24 h sind:

- | | |
|-----------------------------------|------------------|
| ▪ B 95 Robert-Schumann-Straße: | 17.700 Kfz/ 24 h |
| ▪ B 95 Chemnitzer Straße: | 14.400 Kfz/ 24 h |
| ▪ B 101 Dresdner Straße: | 12.800 Kfz/ 24 h |
| ▪ S 218 Geyersdorfer Hauptstraße: | 10.400 Kfz/ 24 h |

Die Bundesstraßen sind mit bis zu 17.700 Kfz/ 24 h in den nördlichen Abschnitten belegt. Die meistbefahrenen Staatsstraßen sind die S 218 Geyersdorfer Hauptstraße mit über 10.000 Kfz/ 24 h, darauf folgt die S 266 Karlsbader Straße mit 7.700 Kfz/ 24 h. Bezogen auf innerstädtischen Verkehr sind dies hohe, jedoch verkraftbare Verkehrsmengen. Abseits der Bundes- und Staatsstraßen ist der Abschnitt Wolkensteiner Straße/ Geyersdorfer Straße in Annaberg mit bis zu 9.300 Kfz/ 24 h eher hoch belegt. Hier ist anteilig von Durchgangsverkehren auszugehen. Fast alle stärker befahrenen Straßenabschnitte sind somit Bundes- oder Staatsstraßen, die auch der Anbindung des Umlandes dienen und insofern ihre verkehrliche Funktion erfüllen.

Insgesamt weisen die Straßen von Annaberg-Buchholz im derzeitigen Bestand (Abgleich von Infrastruktur und DTV_{w5}) keine offensichtlichen Kapazitätsprobleme auf. Temporär und lokal begrenzte Verzögerungen sind nur in den Hauptverkehrszeiten zu verzeichnen. Dies betrifft v.a. den Knotenpunkt B 95/ B 101 sowie den Streckenzug Klosterstraße/ Markt/ Wolkensteiner Straße.

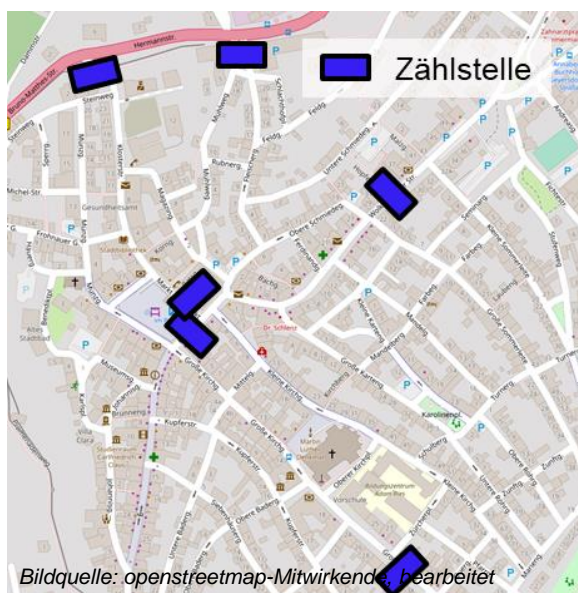
Der **Schwerverkehr** wird in Annaberg-Buchholz weitestgehend auf den Hauptverkehrsstraßen und insbesondere den Bundesstraßen gebündelt. Die SV-Anteile betragen dort im Regelfall ca. 5 %. Eine nennenswerte Ausnahme bildet die S 266 in Cunersdorf mit bis zu 8,4 % SV-Anteil. Dies ist im Einzelfall jedoch unkritisch, da der betreffende Streckenabschnitt der Karlsbader Straße kaum entlang von Wohnbebauung verläuft. Der etwas erhöhte SV-Anteil von 7,3 % der anschließenden S 265 August-Bebel-Straße ist aufgrund des eher geringen DTV_{w5} von 4.500 Kfz/24 h als unkritisch zu betrachten.

Im weiteren Netz liegen die SV-Anteile überwiegend bei etwa 5 % und darunter. Ausnahmen bilden hier die Geyersdorfer Straße, die Bahnhofstraße und die Parkstraße. Entlang der Geyersdorfer Straße wird ein Teil des Schwerverkehrs insbesondere aus den zahlreichen Buslinien zum Zentralen Omnibusbahnhof gebildet. Die Bahnhofstraße und die Parkstraße besitzen zum Teil eine sammelnde Funktion für das Umfeld, was sich im geringeren SV-Anteil der weiteren Straßen bemerkbar macht.

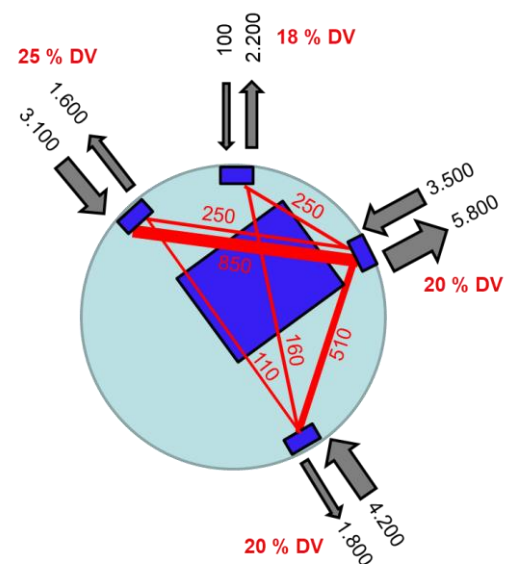
Da innerorts durchschnittlich bereits 2 bis 3 Prozentpunkte auf die örtliche Ver- und Entsorgung fallen, ist in Annaberg-Buchholz nicht von erhöhtem Schwerverkehr auszugehen.

3.1.3 Erhebung von Durchgangsverkehren

In drei Fällen wurden Erhebungen zum Durchgangsverkehr durchgeführt, dies waren der Bereich um den Markt in Annaberg, der Barbara-Uthmann-Ring sowie der Ortsteil Frohnau.



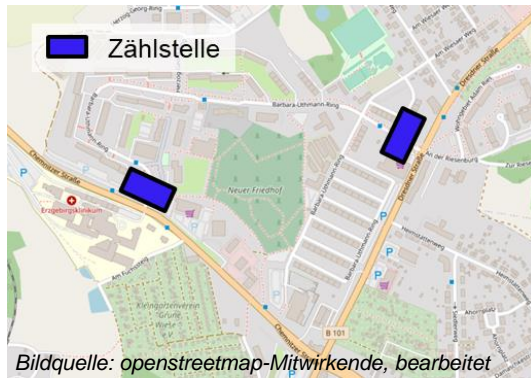
Grafik 5: Zählstellen Markt/ Altstadt



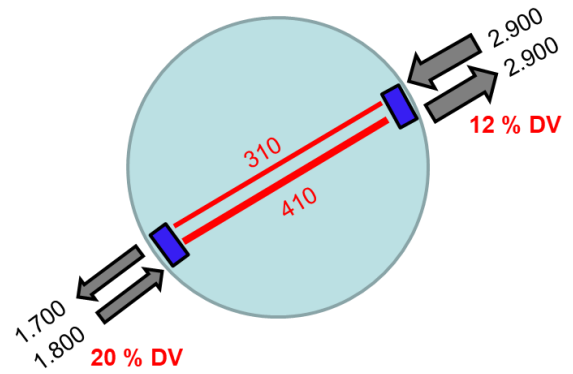
Grafik 6: Durchgangsverkehr Markt/ Altstadt

Der Annaberger **Markt mit Umgebung** wurde mit 6 Zählstellen umfangreich auf potentielle Durchgangsverkehre untersucht. Die stärkste Relation im Durchgangsverkehr besteht zwischen

dem Knotenpunkt B 101/ Klosterstraße und der Wolkensteiner Straße. Dort fahren täglich über 1.000 Kfz hindurch. Die insgesamt über 2.000 Fahrzeuge pro Tag bilden einen durchschnittlichen Anteil von etwa 20 % am Gesamtverkehr. Aufgrund der hohen Nutzung durch den nichtmotorisierten Verkehr (Einkaufen, Behörden, Touristen, etc.) besteht um den Annaberger Markt der größte Bedarf zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs.



Grafik 7: Zählstellen Barbara-Uthmann-Ring

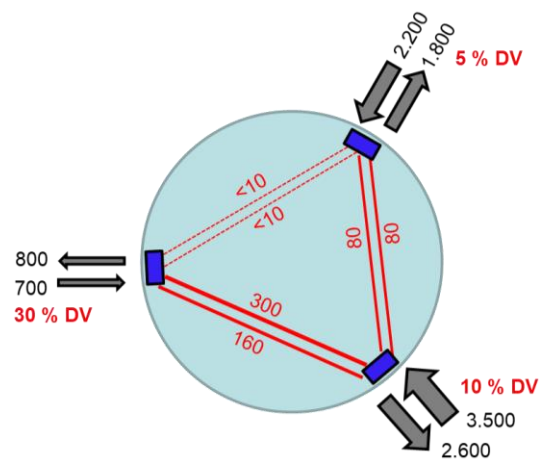


Grafik 8: Durchgangsverkehr Barbara-Uthmann-Ring

Am **Barbara-Uthmann-Ring** wurde der Durchgangsverkehr zwischen dem Knotenpunkt mit der Dresdner Straße und den Parkplatzzufahrten (Erzgebirgsklinikum und Lidl) erhoben. Damit konnten auch Fahrzeuge erfasst werden, welche zwischen den Parkplätzen und der B 101 den Barbara-Uthmann-Ring nutzen statt der Verbindung über B 95 und B 101. Im Ergebnis sind etwa 700 Fahrzeuge als Durchgangsverkehr zu verzeichnen. Dies entspricht einem Anteil von 12 % (Ostende) bzw. 20 % (Westende) des Gesamtquerschnitts. Ein vordringlicher Handlungsbedarf ist hieraus nicht abzuleiten, kosteneffiziente Einzelmaßnahmen sind jedoch denkbar.



Grafik 9: Zählstellen Frohnau



Grafik 10: Durchgangsverkehr Frohnau

In **Frohnau** war auf der Relation zwischen der Hauptstraße im Westen und der Sehmatalstraße im Süden mit ca. 30 % einerseits der höchste Durchgangsverkehrsanteil zu verzeichnen. Ein

nicht unerheblicher Teil davon ist jedoch den westlich gelegenen Ortschaften bis Elterlein zuzuordnen, zu denen sich keine besser geeignete Verbindung finden lässt. Die Verkehrsmengen von etwa 1.500 Kfz/ 24 h (Querschnitt Hauptstraße) können als verträglich angesehen werden. Daher besteht in Frohnau ebenfalls kein vordringlicher Handlungsbedarf.

3.1.4 Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit

Wie in den vorangegangenen Kapiteln angedeutet, bestehen im Straßennetz von Annaberg-Buchholz keine Kapazitätsprobleme mit akutem Handlungsbedarf.

Aufgrund der aktuell diskutierten Option einer Erschließungsstraße zwischen dem Gewerbegebiet an der B 101 und der B 95 erfolgte eine **Leistungsfähigkeitsuntersuchung für den Knotenpunkt B 95/ B 101** in Annaberg.

Die Qualitätsbewertung des Knotenpunktes erfolgt gemäß HBS⁶. Das zentrale Beurteilungskriterium ist die mittlere Wartezeit als Maß für Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV). Für die Einschätzung des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten ist die schlechteste Qualitätsstufe aller beteiligten Verkehrsströme maßgebend. Ein Knotenpunkt gilt als leistungsfähig, wenn in der Spitzenstunde die Qualitätsstufe D oder besser erreicht wird. Das Verfahren zur Bestimmung der Verkehrsqualität an Knotenpunkten gemäß HBS ist ein anerkanntes überschlägliches Verfahren. Es betrachtet den zu untersuchenden Knotenpunkt bzw. die Zufahrt als Einzelknoten ohne Wechselwirkungen zu benachbarten Knotenpunkten.

Der Knotenpunkt der Bundesstraßen B 95/ B 101 in Annaberg ist im Ergebnis der Berechnung nach HBS bereits mit einem überschläglich erstellten Signalzeitenprogramm (Festzeitsteuerung) leistungsfähig bei einer QSV C und weist Reserven auf. Die längste mittlere Wartezeit der maßgebenden Knotenströme liegt bei unter 50 s und am Ende der Freigabe entsteht nur gelegentlich ein kurzer Rückstau. Die meisten Knotenströme weisen mittlere Wartezeiten von bis zu 35 s auf und können bei Freigabe vollständig den Knotenpunkt räumen. Zur Beachtung des geplanten Gewerbegebietes an der B 101 wurden in einem weiteren Schritt alle Verkehrsströme am Knotenpunkt pauschal auf 120 % erhöht. Hierbei ergibt sich eine QSV D mit verbleibenden Restreserven. Die Leistungsfähigkeit ist also auch bei einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsmengen gegeben. Weiteres Leistungspotential des Knotenpunktes besteht in einer verkehrabhängigen Steuerung, die nicht Bestandteil der überschläglichen Berechnungen war.

Zusätzlich wurde das Straßennetz der Stadt anhand einschlägiger Kartendienste und Verkehrslagedaten auf **weitere Auffälligkeiten im täglichen Verkehr** untersucht. Dabei waren entlang

⁶ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015, FGSV

des Streckenzugs Wolkensteiner Straße/ Markt/ Klosterstraße stärkere Verzögerungen (kein anhaltender Stau) zu erkennen. Der Streckenzug wird bereits im vorangegangenen Kapitel zum Durchgangsverkehr beleuchtet. Das maßgebliche Potential zur Verbesserung der verkehrlichen Situation am Markt wird in der Verringerung des Durchgangsverkehrs gesehen.

Sonstige Verzögerungen betrafen wenige Bereiche, die sich vor allem auf vorhandene Parkstände und damit verbundene Ein- und Ausparkvorgänge zurückführen ließen, bspw. auf der Adam-Ries-Straße. Diese sind ohne Eingriffe in die Organisation des ruhenden Verkehrs nicht zu vermeiden.

3.1.5 Baulicher Zustand des Straßennetzes

Das **Hauptverkehrsnetz** in Annaberg-Buchholz befindet sich dem Grunde nach in einem guten Zustand. Bereits 2015 wurde der Knotenpunkt B 101 Adam-Ries-Straße/ Haldenstraße erneuert, seit Mai 2021 erfolgt der grundlegende Ausbau (Sanierung) der B 101 Talstraße. Weitere wichtige Bauabschnitte entlang der Bundesstraßen, v.a. die B 95 in Richtung Bärenstein (Erneuerung Trag- und Deckschicht) und die B 101 (Tiefbauarbeiten) wurden bis Juli 2020 abgeschlossen. Die größte kurzfristig anstehende Baumaßnahme im Bundesstraßennetz ist der grundlegende Ausbau der B 101 Bruno-Matthes-Straße.

Folgende Abschnitte im Hauptverkehrsnetz weisen kurz- bis mittelfristigen Sanierungsbedarf auf:

- B 101 Bruno-Matthes-Straße (eingeplant ab 2021)
- B 101 Paulus-Jenisius-Straße
- Ernst-Roch-Straße (zwischen B 95 und Lindenstraße)
- Karlsbader Straße (Buchholz)
- Wolkensteiner Straße (Vorschläge zur Umgestaltung von 2007 bislang nicht weiterverfolgt)

Straßen im **Nebennetz** werden bereits sukzessive im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des städtischen Haushaltes instandgehalten und ggf. grundhaft saniert. Nicht zuletzt aufgrund der Priorisierung im INSEK. Zuletzt bspw. die Johannissgasse mit Karlsplatz und Abschnitte der Wohngebietsstraßen Große Sommerleite und Kleine Sommerleite. Flächenmäßig besteht im Nebennetz jedoch der größere Handlungsbedarf. Es gibt weiterhin zahlreiche Straßenabschnitte mit fortgeschrittenem Verschleiß in allen Stadt- bzw. Ortsteilen. Dies betrifft u.a. die Seminargasse und Obere Wolkensteiner Gasse in Annaberg, die Silberstraße und Buchenstraße in Buchholz, den Zinnackerweg in Kleinrückerswalde und die Alte Dorfstraße in Geyersdorf.

Als **Spezialfall ist der Markt** zu benennen, der sich grundsätzlich in einem guten Zustand befindet. Im Rahmen des Ausbaus der Nahwärmeversorgung sind jedoch noch in 2021 Bauarbeiten vorgesehen. Dieser Umstand begünstigt das frühzeitige Einordnen von Maßnahmen zur Verrin-

gerung des Durchgangsverkehrs am Markt. Ein entsprechender Beschluss zur Querschnittreduzierung wurde im 1. Halbjahr 2021 durch den Technischen Ausschuss gefällt und befindet sich in Vorbereitung.

3.1.6 Verkehrsorganisation

Die Stadt Annaberg-Buchholz ist verkehrlich durch die Bundesstraßen B 95 und B 101 gekennzeichnet, die von Südost nach Nordwest bzw. Südwest nach Nordost verlaufen. Die B 101 dient dabei als eine von sechs im Stadtgebiet gelegenen Kfz-Querungsmöglichkeiten der Sehma. Die weiteren Brücken verknüpfen insbesondere Buchholz mit der B 101 und den Ortsteil Frohnau mit der Kernstadt Annaberg.

In der Altstadt Annabergs sind neben der Fußgängerzone (Buchholzer Straße, Johannisgasse, Museumsgasse) auch eine Tempo-20-Zone sowie zwei Tempo-30-Zonen. Die weitere Verkehrsberuhigung von Altstadtlagen im Rahmen des Verkehrskonzeptes ist Bestandteil des INSEK und somit im Weiteren zu beachten. Tempo-30-Zonen sind auch in den weiteren Ortsteilen der Stadt zu finden. Der größte verkehrsberuhigte Bereich befindet sich in Buchholz, drei weitere kleine Bereiche in Frohnau und Kleinrückerswalde. Allerdings existieren auch Wohngebiete, in denen 50 km/h gefahren werden darf. Das betrifft u.a. Teile der Kernstadt Annabergs, darunter die nordwestliche Altstadt, den Großteil von Buchholz sowie kleinere Bereiche der weiteren Ortsteile.

Linienhafte Geschwindigkeitsbegrenzungen sind in der Regel auf 30 km/h begrenzt und betreffen vor allem Strecken mit besonderer Unfallgefährdung sowie wenige Straßen in direkter Umgebung von Schulen.

Aufgrund der schmalen Fahrgassen sind die Altstadt Annabergs im Besonderen als auch Buchholz von zahlreichen Einbahnstraßen geprägt. Außerdem bestehen zur Vermeidung von Durchfahrtsverkehren entlang einiger Straßen Einfahrverbote für den Schwerverkehr.

Im Stadtgebiet existieren ein Kreisverkehrsplatz sowie zehn LSA-gesteuerten Knotenpunkte. Auch einige Fußgängerüberwege und Querungshilfen für den Fußverkehr in Form von Mittelinseln sind in Annaberg-Buchholz vorhanden. Die Querung der Bahntrasse erfolgt hauptsächlich an Brücken, in wenigen Fällen jedoch auch per Bahnübergang (bspw. am Haltepunkt Mitte).



Foto: verkehrsberuhigter Bereich in Buchholz (hier: A sternweg)

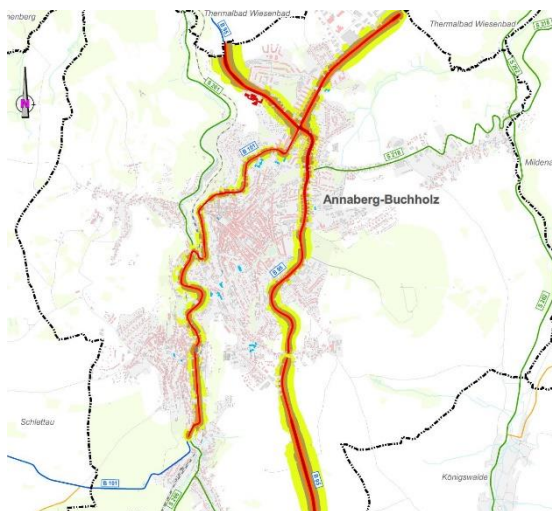


Foto: Kreisverkehrsplatz Annaberg, attraktiv begrünt

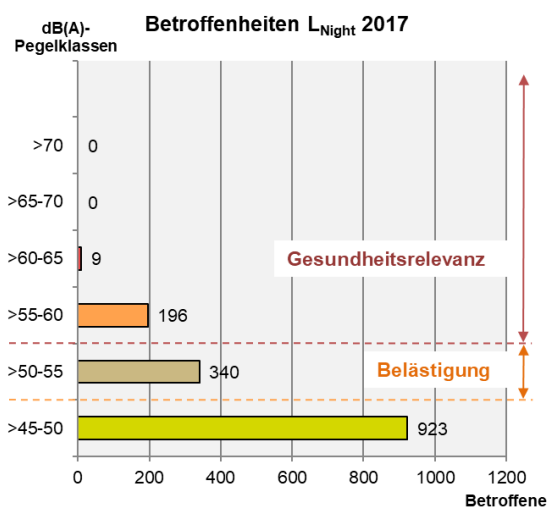
Die wesentlichen Elemente der Verkehrsorganisation sind in den **Abbildungen 6 (Gesamtstadt) und 7 (Kernstadt)** nochmals grafisch dargestellt.

3.1.7 Verkehrslärm und Luftreinhaltung

Als Grundlage für einen **Lärmaktionsplan (LAP)** nach Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) wurde 2017 eine Kartierung des durch Straßenverkehr verursachten Lärms aufgestellt. Das hierbei kartierungspflichtige Straßennetz (mit DTV > 8.200 Kfz/ 24 h) beschränkte sich in Annaberg-Buchholz auf Abschnitte der beiden durch die Stadt führenden Bundesstraßen. Entlang dieser waren tagsüber etwa 100, nachts etwa 200 Einwohner von potentiell gesundheitlich bedenklichen Fassaden-Außenpegeln betroffen.



Grafik 11: Pegelbänder Pegel L_{Night} (LAP 2018)



Grafik 12: Betroffenenzahlen Pegel L_{Night} (LAP 2018)

Die Stadt Annaberg-Buchholz besitzt bezüglich der Bundesstraßen nur begrenzten Handlungsspielraum, da die Baulastträgerschaft beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) liegt. In der Vergangenheit wurden außerdem bereits Maßnahmen der Lärmvorsorge und Lärmreduzierung umgesetzt. Im 2018 beschlossenen Lärmaktionsplan wurden vorrangig folgende Maßnahmen angeregt:

- Überprüfung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit einzelner Abschnitte
- Geschwindigkeitskontrollen und Dialogdisplays zur Verbesserung der Einhaltung zugelassener Höchstgeschwindigkeiten
- weiterhin Überwachung des Straßenzustandes
- Förderung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV)
- Schutz Ruhiger Gebiete

Das für **Luftreinhaltung** zuständige Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) betreibt derzeit eine Luftmessstelle nahe des Knotens Straße der Einheit/ Talstraße (unterhalb Hausnummer 22). Die bislang ermittelten Daten lassen auf keine relevanten Grenzwertüberschreitungen schließen, sodass für die Stadt Annaberg-Buchholz gegenwärtig keine Verpflichtung zur Aufstellung eines Luftreinhalteplans besteht. Die Messwerte können auf der Website des LfULG eingesehen werden⁷.

3.2 Ruhender Verkehr Kernstadt Annaberg

3.2.1 Parkraumkonzept und Bestand

Die letzte Aufnahme des Parkraumangebotes erfolgte in einem Rahmenplan Ruhender Verkehr von 2009 mit Konzentration auf den Stadtteil Annaberg⁸. Darin wurde das bestehende Angebot tagsüber auf ca. 1.650 (öffentliche) Parkflächen und 1.290 (nichtöffentliche) Stellplätze beziffert. Dieses wurde abgeglichen mit einem theoretischen errechneten Bedarf gemäß § 49 SächsBO, der in Anlehnung an die EAR 91 auf Bewohner/ Beschäftigte und Besucher aufgeteilt wurde. Im Abgleich der vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten und des theoretischen Bedarfs wurden 1.065 fehlende Abstellmöglichkeiten benannt.

Aufgrund dessen wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Parkmöglichkeiten geschaffen, zuletzt in 2018 ein Parkplatz für 16 Dauerparker am Benediktplatz. Des Weiteren wurden im öffentlichen Parkraum Bewohnerparkplätze ausgewiesen. Zur effektiven Verteilung insbesondere der touristischen Verkehre wurde ein Parkleitsystem zu den größeren Parkierungseinrichtungen (siehe Kapitel 3.2.3) konzipiert und umgesetzt. Die öffentlichen und privaten Parkierungseinrichtungen sowie Bewohnerparkzonen zum Stand 2020 können in **Abbildung 8** eingesehen werden.

⁷ www.umwelt.sachsen.de, Stand September 2020

⁸ IfBB Annaberg GmbH: Rahmenplan Ruhender Verkehr, 2009



Foto: neu errichtete Parkfläche Benediktplatz



Foto: Bewohnerparken, Kleine Sommerleite

Mit dem neu errichteten Verwaltungszentrum in der Annaberger Altstadt werden zahlreiche weitere tägliche Kfz-Pendler erwartet. Zur Aufnahme der Fahrzeuge wird deshalb ein neuer Parkplatz unterhalb des Parkhauses Altstadt 1 geschaffen. Das INSEK sieht außerdem einen Ausbau des P+R am Kätplatz sowie dessen Anbindung an die historische Altstadt vor.

3.2.2 Stellplatznachfrage

Die Nutzung der öffentlichen bewirtschafteten Parkierungseinrichtungen wird kontinuierlich untersucht, ist jedoch im vorliegenden Verkehrskonzept nicht im Detail auszuwerten. Die kommunal betriebenen und bewirtschafteten Parkierungsanlagen in Annaberg-Buchholz zum Stand 2020 und deren Nutzung sind in der folgenden Tabelle aufgelistet.

Einrichtung	Stellplätze	tägliche Parkvorgänge *	tägliche Parkvorgänge pro Stellplatz *
Tiefgarage	75 Kurzzeitparker	335,7	4,48
Parkhaus Altstadt 1, Gerisch Ruh	54 Kurzzeitparker	35,4	0,66
	128 Dauerparker	5,5	0,04
Parkhaus Altstadt 2, Scheibnerstraße	152 Kurzzeitparker	245,1	1,61
	42 Dauerparker	2,0	0,05
Parkplatz Wolkensteiner Tor	44 Kurzzeitparker	16,2**	0,37
Parkplatz Schwimmhalle Atlantis	82 Kurzzeitparker	129,8	1,58
	16 Dauerparker	0,7	0,04
Parkplatz Haldenstraße	78 Dauerparker	3,6	0,05
Parkplatz BUR (WBGE)	144 Dauerparker	4,6	0,03
Parkplatz Benediktplatz	31 Dauerpark	0,8	0,02

* durchschnittlich in 2019, gezählt über die Ein- und Ausfahrten

** Zahlen von 2018, da seit 2019 auch private Stellflächen über den Zugang des PP befahren werden

Tabelle 1: kommunal betriebene Parkierungseinrichtungen

Anhand der Parkvorgänge wird einerseits die unterschiedliche Nutzungsart zwischen Stellplätzen für Kurzzeit- und Dauerparker deutlich. Allerdings können auch innerhalb der Nutzer-Gruppierungen (Kurzzeit- und Dauerparker) deutliche Unterschiede ausgemacht werden. Folgende allgemeine Aussagen sind zum obigen Parkraumangebot zu treffen:

- von den Stellplätzen für Kurzzeitparken weist das Angebot in der Tiefgarage am Markt die höchste Nutzungsfrequenz sowie Auslastung auf, wobei seit Beginn der Aufzeichnung (7,5 Parkvorgänge pro Tag und Stellplatz, erste Stunde kostenlos) sowie seit Einführung der Gebührenregelung (in 2014 bspw. noch 5,4 Parkvorgänge pro Tag und Stellplatz) ein stetiger Rückgang zu verzeichnen ist
- in Summe wird das Angebot für Kurzzeitparker nur bedingt ausgenutzt und weist überwiegend Kapazitätsreserven aus
- die Dauerparkplätze werden vorrangig zum Abstellen des Fahrzeuges für mehrere Tage verwendet, woraus sich auch die niedrigen Parkvorgänge pro Tag und Stellplatz ergeben
- insgesamt ist eine relativ hohe Nutzung (Anmietungen) der Stellplätze für Dauerparker zu verzeichnen
- eine Besonderheit besteht beim Angebot für Kurzzeitparker im Parkhaus Altstadt 1, Gerisch Ruh: im Dezember (Adventszeit) gibt es eine ausgeprägte Nutzungsspitze – in 2019 beinhaltete diese knapp 35 % aller Parkvorgänge des ganzen Jahres

Zur Auslastung der weiteren Parkflächen im öffentlichen Raum sowie zu vorhandenen privaten Parkierungseinrichtungen und deren Auslastung bestehen derzeit keine hinreichenden Informationen. Aufgrund der vorhandenen Nutzung öffentlich bewirtschafteter Parkhäuser und -plätze sowie vor dem Hintergrund der eingerichteten Bewohnerparkzonen ist derzeit aber nicht von einem flächigen Stellplatzmangel auszugehen. Bereichsweise Verteilungsprobleme sind nicht auszuschließen, bilden jedoch keine Grundlage zur Fortführung der extensiven Parkraumerweiterung der letzten zehn Jahre.

Eine grundlegende Überarbeitung des Parkraumkonzeptes ist darum im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht vorgesehen.

Für künftige Fortschreibungen des Parkraumkonzeptes werden in jedem Fall **Auslastungserhebungen** der vorhandenen Anlagen (öffentliche sowie private Parkierungseinrichtungen) und des öffentlichen Straßenraums empfohlen. Erst auf dieser Basis können Aussagen über den tatsächlichen Stellplatzbedarf getroffen und eventuelle Verteilungsdefizite evaluiert werden, um wichtige Ziele der städtischen Parkraumorganisation zu erreichen, wie beispielsweise

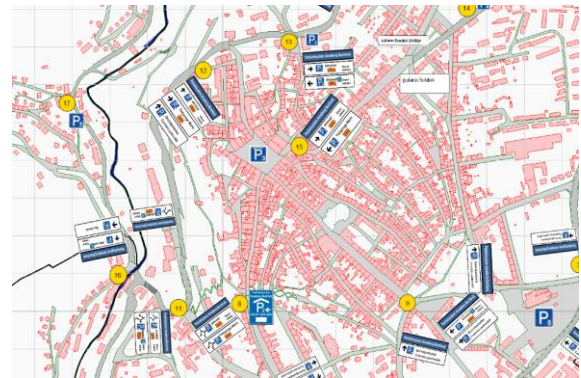
- eine effiziente Parkraumnutzung,
- die Vermeidung einer Überdimensionierung des Parkraumes sowie
- der zielgerichtete Einsatz der finanziellen Mittel der Stadt.

3.2.3 Wegweisung Ruhender Verkehr

Zur Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre in Annaberg-Buchholz wurde bereits im März 2015 ein umfassendes **Parkleitsystem** in Betrieb genommen, welches sich über alle Hauptverkehrsachsen sowie die direkt zu den Parkierungseinrichtungen führenden Straßen erstreckt. Die Ausschilderungen beinhalten häufig digitale Anzeigen über momentan verfügbare Stellplätze und leiten den Kfz-Verkehr zu sechs verschiedenen öffentlichen Parkhäusern, Tiefgaragen und Parkplätzen.



Foto: Bsp. Parkleitsystem (dynamische Anzeige)
Quelle: Stadt Annaberg-Buchholz



Grafik: Zielnetz Parkleitsystem Altstadt (Ausschnitt)
Quelle: Stadt Annaberg-Buchholz

Das Parkleitsystem in Annaberg-Buchholz befindet sich auf dem neusten Stand der Technik und weist eine hohe Qualität sowie Attraktivität für Ortsansässige und Touristen auf. Ein Ergänzungsbedarf bestünde lediglich im Falle zusätzlicher oder entfallender Parkierungseinrichtungen. Zusätzlich zum Parkleitsystem informiert die Stadt auf ihrer **Website** annaberg-buchholz.de über alle öffentlichen Parkmöglichkeiten (bewirtschaftet, unbewirtschaftet, Ladesäule). Für Parkplatzsuchende besteht in Annaberg-Buchholz also ein umfassender Service.

3.3 Öffentlicher Personenverkehr

3.3.1 Linienangebot

Annaberg-Buchholz liegt im Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS), dessen Verbundgebiet sich über die Stadt Chemnitz, den Erzgebirgskreis, sowie die Landkreise Mittelsachsen und Zwickau erstreckt. Der VMS organisiert das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des weiteren Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Verbundgebiet. Seit 2002 gilt im gesamten Verbundgebiet des VMS ein einheitlicher Tarif.

Annaberg-Buchholz wird im Schienenpersonennahverkehr durch eine Bahnlinie (RB 80 bzw. Zug 517) im VMS an die nächste Großstadt Chemnitz angebunden. Die Regionalbahn bietet ein regelmäßiges Fahrtenangebot, wochentags von 5 bis 21 Uhr hauptsächlich im Stundentakt. Am Wochenende entfallen drei Fahrten um 7, 14 und 21 Uhr (letzte Fahrt).

Verantwortlicher Verbundpartner für den Stadt- und Regionalverkehr in Annaberg-Buchholz ist die Regionalverkehr Erzgebirge GmbH (RVE). Die zwei wichtigsten regionalen Buslinien sind der „PlusBus“ 210 (Chemnitz – Annaberg-Buchholz) und der „TaktBus“ 490 (Annaberg-Buchholz - Marienberg), die montags bis freitags ein ähnliches Fahrtenangebot wie die Regionalbahn aufweisen. Am Wochenende dünnt sich das Bus-Angebot jedoch deutlich aus. Von den insgesamt 17 Regionalbuslinien in Annaberg-Buchholz bedienen lediglich vier den Wochenendzeitraum, davon die meisten in einem Takt von zwei bis drei Stunden.

Im Stadtverkehr von Annaberg-Buchholz werden durch die RVE sieben Buslinien (A bis G) angeboten. Sie erschließen den Großteil der Stadt und weisen ein sehr differenziertes Fahrtenangebot auf. Die wichtigste Linie A (Annaberg – Buchholz – Cunersdorf) fährt an allen Wochentagen, zu wichtigen Hauptverkehrszeiten alle 30 min. Die Linien B bis G ergänzen dieses Angebot zur Verknüpfung weiterer Gebiete und Ortsteile. Linie G vervollständigt die Verbindung Cunersdorf – Annaberg von montags bis freitags um je drei morgendliche Fahrten. Der Ortsteil Geyersdorf wird derzeit nicht durch die Stadtbushaltestellen, jedoch durch den „TaktBus“ 490 bedient.

Das Linien-Angebot und die räumlich-zeitliche Erschließung der Hauptverkehrszeiten von montags bis freitags sind im Stadtgebiet in **Abbildung 9** dargestellt.

3.3.2 Räumliche und zeitliche Erschließung

Die Analyse der räumlich-zeitlichen Erschließung des Stadtgebietes erfolgte auf Basis des Liniennetzes mit Stand Februar 2020. Die Einzugsradien der Stadtbushaltestellen werden im Nahverkehrsplan (NVP) des VMS⁹ aus dem Jahr 2016 von 300 m im Kernstadtbereich bis 600 m in den Ortsteilen mit dem Grunde nach zumutbaren Entfernungen angesetzt. Die Einzugsbereiche der Plus- und sonstigen Regionalbusse fallen mit 400 m (Kernstadt) bis 1.000 m (Ortsteile) größer aus, sind jedoch nicht unüblich. In **Abbildung 9** werden die Haltestellen-Einzugsradien im werktäglichen Linienangebot dargestellt, wobei an Haltestellen mit unterschiedlichen Einzugsbereichen aufgrund der bedienenden Linien jeweils der kleinere Radius angezeigt wird, da der größere Radius nicht für alle Linien gilt.

Abbildung 10 enthält die wesentlichen räumlichen und zeitlichen Erschließungsdefizite.

Räumliche Erschließungsdefizite im ÖPNV von Annaberg-Buchholz bestehen v.a. in der Pöhlbergsiedlung, am Hüttenberg mit der Hüttengrundstraße sowie im Gebiet Oststraße/ Alte Poststraße/ Am Flößgraben. Im letztgenannten Bereich wurde ein Testlauf im Jahr 2019 für eine

⁹ Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/ Zwickau, 2016 bis 2020, Beschlussfassung Stand 27.05.2016, Verkehrsverbund Mittelsachsen

Schließung des räumlichen Defizits durch Stadtbusse durchgeführt. Im Ergebnis des mehrmonatigen Versuchs konnte jedoch keine hinreichende Nutzung verzeichnet werden, die eine Weiterführung des Angebots rechtfertigen würde.

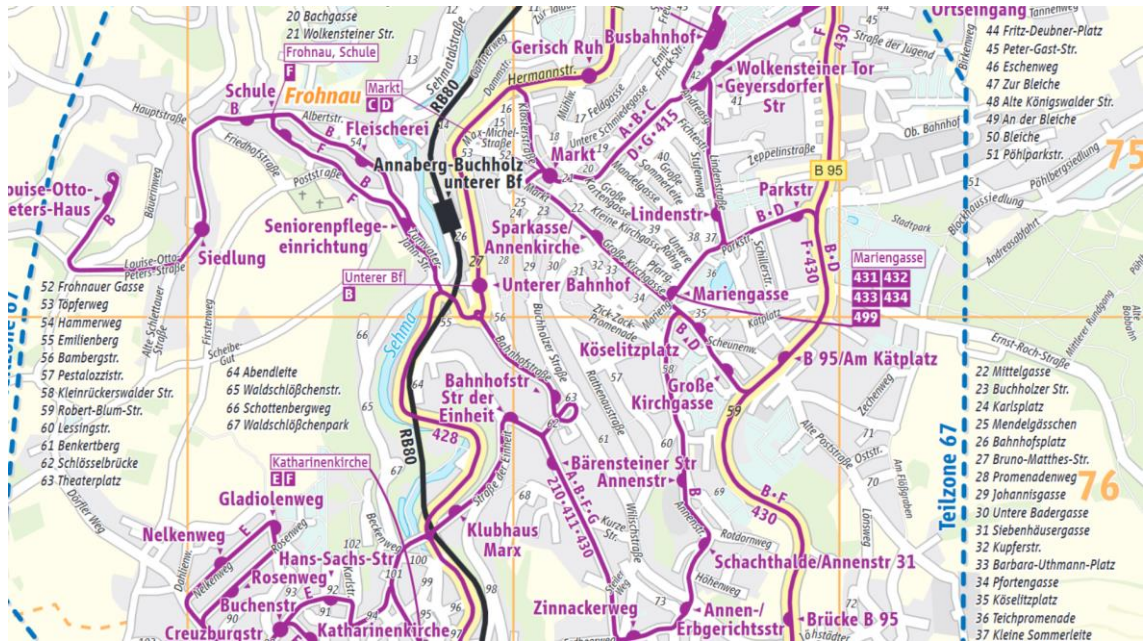
Zur Ermittlung zeitlicher Erschließungsdefizite erfolgte eine differenzierte Fahrplanauswertung. Dabei wurden unterschiedliche Verkehrszeiten auf die Anzahl der Busabfahrten (Stadt- und Regionalbusse) analysiert.

Das Fahrtenangebot schwankt montags bis freitags im Tagesverlauf stark und orientiert sich in seinem zeitlichen Verlauf insbesondere am Schülerverkehr. Nach 18 Uhr gibt es bereits erheblich weniger Fahrten von Annaberg-Buchholz in die benachbarten Orte wie auch im Stadtverkehr. Nach 20 Uhr beschränkt sich das Angebot auf vereinzelte Fahrten weniger Linien. Zwischen 22 und 4 Uhr werden keine Fahrten angeboten.

Die wichtigsten zeitlichen Erschließungsdefizite lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Annaberg: im Osten der Kernstadt keine Fahrten am Wochenende und keine nach 20 Uhr
- Buchholz: im Gros des Ortsteils keine Fahrten nach 20 Uhr sowie am Wochenende weniger als 5 Fahrten/ Tag
- Cunersdorf: an 4 von 7 Haltestellen keine Fahrten am Wochenende und keine nach 20 Uhr, an 3 Haltestellen auch montags bis freitags weniger als 5 Fahrten/ Tag
- Frohnau: weniger als 5 Fahrten/ Tag am Wochenende und keine Fahrten nach 20 Uhr
- Geyersdorf: generell keine Fahrten nach 20 Uhr
- Kleinrückerswalde: keine Fahrten am Wochenende und nach 20 Uhr (Ausnahme Turnhalle)

Im Ergebnis der Analysen der Fahrpläne wird außerdem eine zum Teil vorherrschende Kleinteiligkeit deutlich. Von wechselnden Bedienungen der Haltestellen, kürzeren Fahrten oder zwischenzeitlich ausgelassenen Haltestellen geprägt, ist eine nutzerfreundliche Übersicht über die Fahrpläne teilweise kaum möglich. Dies betrifft u.a. die Linien A, B, F und G im Stadtverkehr sowie zahlreiche Regionalbusse. Hinzu kommt eine eher unübersichtliche Gestaltung des Liniennetzplanes der Stadt, in dem nur unter größerer Anstrengung Linienvläufe nachvollzogen werden können.



Grafik 13: Ausschnitt Liniennetzplan Annaberg-Buchholz¹⁰

3.3.3 Haltestellen und Hauptverknüpfungspunkte

Für die Bewertung der Haltestellen in Annaberg-Buchholz stand keine umfassende Datensammlung zur Verfügung. Im NVP wird jedoch für das gesamte Verbundgebiet Nachholbedarf bezüglich der Qualität und insbesondere der Barrierefreiheit von Haltestellen konstatiert. Die Beschreibung im Rahmen des Verkehrskonzeptes betrachtet daher in einem ersten Überblick allgemeine Feststellungen aus Vor-Ort-Begehungen:

- Haltestellen sind im Regelfall am Fahrbahnrand ohne Busbucht ausgebildet, was nicht a priori negativ zu bewerten ist. Wenige Haltestellen, v.a. entlang der Bundesstraßen, bilden hiervon eine Ausnahme, um den weiteren Kfz-Verkehrsfluss in geringerem Maße zu beeinträchtigen.
- Vereinzelt (vornehmlich in den Ortsteilen) besitzen Haltestellen keine bzw. keine hinreichende Zuwegung zum weiteren Gehwegenetz. Zum Erreichen des Busstandes ist dort das Begehen der Fahrbahn notwendig.
- Der Ausbauzustand der Haltestellen ist in Annaberg-Buchholz als gemischt und in Summe als unzureichend zu bezeichnen. Einzelne wichtige Haltestellen weisen eine hohe Qualität bzgl. Ausstattung und Barrierefreiheit aus, wie bspw. am Markt und dem Busbahnhof. Viele Haltestellen besitzen jedoch nur einzelne oder eine Kombination weniger Elemente (bspw. Sitzgelegenheiten und Mülleimer oder taktile Elemente und Wetterschutz etc.).

¹⁰ https://www.vms.de/fileadmin/user_upload/liniennetzplan/Stadtverkehrsliniennetzplan_Annaberg-Buchholz.pdf, Stand April 2021

- Die Realisierung der Barrierefreiheit (niveaufreier Zugang zur Haltestelle und zum Fahrzeug, taktile Elemente, etc.) wird weiterverfolgt, ist jedoch an vielen Haltestellen bislang nur teilweise oder nicht umgesetzt. Hier besteht weiterhin Nachholbedarf.
- Zahlreiche Haltestellen werden nur in eine Richtung bedient. Dies erscheint bezüglich Liniangebot und Infrastruktur zum Teil als praktikabel, bedeutet jedoch für einzelne ÖPNV-Nutzer bzw. Nutzergruppen äußerst unattraktive Zu- oder Abgangswege.



Foto: Haltestelle Markt in Annaberg, attraktiv ausgestattet, barrierefrei



Foto: Haltestelle Hans-Sachs-Straße, ohne Ausstattung, nicht barrierefrei

Abseits der allgemeinen Beschreibungen wurden in einem zweiten Schritt die bedeutendsten Verknüpfungspunkte im ÖPNV genauer hinsichtlich ihrer Ausstattung und Qualität beleuchtet:

- **Annaberg-Buchholz, Unterer Bahnhof:** Am unteren Bahnhof bestehen Umsteigemöglichkeiten von der Regionalbahn 80 (Richtung Chemnitz bzw. Cranzahl) zu vier Stadtbuslinien (A, B, F, G) und sowie sechs weiteren Regionalbuslinien. Der Bahnsteigbereich und dessen Zugang sind prinzipiell barrierefrei, moderne Digitalanzeigen sowie überdachte Sitzgelegenheiten sind vorhanden. Im Rahmen des Ausbaus als Campus-/ Forschungsbereich der TU Chemnitz befindet sich der Vorplatz seit Mai 2020 im Umbau. Im ersten Bauabschnitt wurden bspw. Fahrradabstellanlagen (Bügel sowie 10 Fahrradboxen) errichtet. Im weiteren Verlauf sollen u.a. die Bussteige direkt auf den Vorplatz versetzt und eine vollständige Barrierefreiheit gewährleistet werden. Die Fertigstellung der „Mobilitätschnittstelle unterer Bahnhof“ ist bis zum 3. Quartal 2022 vorgesehen.
- **Annaberg-Buchholz, Mitte:** Die Verknüpfung von Bus- und Zugangebot wird am Bahnhof Mitte über die Bus-Haltestelle Talstraße (ca. 70 m Luftlinie) zu den Stadtbusen A und G sowie weiteren Regionalbussen (415, 417, 419, 428) realisiert. Der vorhandene Bahnsteig ist barrierefrei ausgebaut und verfügt über einen ausreichenden Wetterschutz. Sitzgelegenheiten sind jedoch nur wenige vorhanden und eine digitale Anzeige gibt es nicht.
- **Annaberg-Buchholz, Süd:** Der Bahnhof Süd verfügt über keinen Bushaltestellenzugang in direkter Nähe. In über 200 m Fußweg befinden sich die zwei Haltestellen Wendeschleife (Linien 415, 417, 419, 428, A, F, G) und Schneeberger Straße (Stadtbus E). Der damit verbundene Weg von mehr als 2 min zum Umsteigen in ein anderes Fahrzeug des ÖPNV ist

nicht als attraktiv zu bewerten. Die Karlsbader Straße in Cunersdorf ist nur etwa 130 m Luftlinie vom Bahnhof entfernt. Da jedoch keine direkte Querung über die Sehma besteht, ist der Weg von Cunersdorf zum Bahnhof Süd über 650 m lang. Aufgrund der aktuell geringeren Bedeutung des Bahnhofs wurde dieser bislang auch nicht barrierefrei ausgebaut.

- **Annaberg-Buchholz, Busbahnhof:** Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) von Annaberg-Buchholz wurde von 2010 bis 2012 modernisiert. Die Lage des ZOB ist jedoch nicht als ideal einzuschätzen: Er liegt etwa 1 km Luftlinie vom nächsten Bahnhof (unterer Bahnhof) entfernt auf der gegenüberliegenden Seite der Altstadt und zum Markt sind es über 700 m Fußweg. Es gibt insgesamt acht überdachte Bussteige, die jeweils mit Mülleimer und modernen Digitalanzeigen ausgestattet sind. Ausreichend Sitzgelegenheiten befinden sich im Seitenbereich, sodass der gewünschte Bussteig rechtzeitig vor Ankunft des Busses betreten werden kann. Der ZOB verfügt über ein Kundenbüro (geöffnet montags bis freitags) und ist prinzipiell zweckmäßig sowie barrierefrei ausgebaut. Rad-Abstellanlagen sind jedoch auch hier nicht zu verzeichnen.



Foto: Bahnhofplatz Unterer Bahnhof (2020)



Foto: modernisierter Busbahnhof

3.3.4 Fahrzeugausstattung

Der Nahverkehrsplan des VMS formuliert als Ziel, „die **Barrierefreiheit** schrittweise im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen bei Fahrzeugen und Haltestelleninfrastruktur nach den gültigen gesetzlichen Anforderungen und Normen zu erreichen“.

Von den Fahrzeugen der RVE werden mit Stand 2016 ca. 44 % als barrierefrei (über Hublift und/oder Rampe) eingestuft. Häufiger ist die Ausstattung mit Rampen, welche durch das Fahrpersonal bedient werden. Der stärkste absolute Nachholbedarf bezüglich Barrierefreiheit besteht bei den Standardlinienbussen, die auch den größten Anteil des Fuhrparks (225 von gesamt 264 Fahrzeugen) darstellen.

Die Fahrzeuge sind auch bezüglich ihrer Umwelteigenschaften unterschiedlich zu bewerten. So besitzen 99 Fahrzeuge (ca. 38 % des Fuhrparks) eine „grüne Plakette“ (EEV/ E 6/ E 5/ E 4). Der

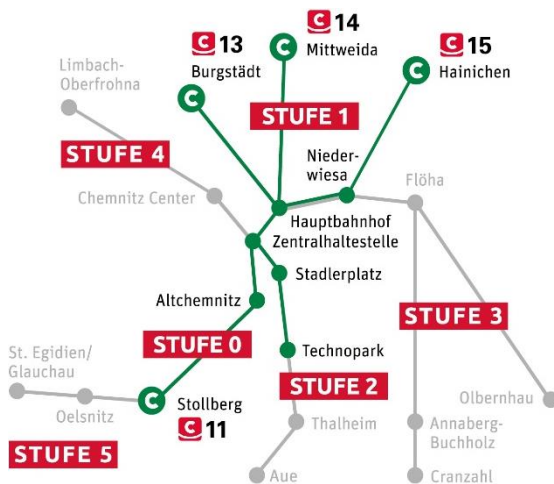
Anteil an Fahrzeugen des kritisch einzustufenden Emissionstyps E 2 („rote Plakette“) ist mit 95 Fahrzeugen aber fast gleichauf. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge beträgt rund 10 Jahre.

Im Rahmen künftiger Fuhrpark-Erneuerungen ist von weiteren Verbesserungen bezüglich der Fahrzeugausstattung (Barrierefreiheit als auch Umwelteigenschaften) auszugehen. Dies ist jedoch nicht zuletzt von der Bereitstellung finanzieller Mittel durch den Erzgebirgskreis als Auftraggeber sowie im Besonderen von weiteren Fördermöglichkeiten (EU, Bund, Freistaat Sachsen) abhängig.

3.3.5 Integration in das Chemnitzer Modell

Das Chemnitzer Modell verfolgt das Ziel einer schnellen und direkten Verbindung zwischen der Innenstadt des Oberzentrums Chemnitz und dem Umland, indem die vorhandenen Streckennetze von Eisenbahn und Straßenbahn in einem integrierten Verkehrssystem zusammengefasst werden. Die andernorts zumeist klare Trennung der beiden Systeme wird hierdurch aufgehoben, sodass Umstiege verringert oder vermieden werden. Damit verbunden sind eine zeitliche Ersparnis und ein Zugewinn an Komfort, die in hohem Maße zur Stärkung des ÖPNV beitragen können.

Das Chemnitzer Modell wird bereits sukzessive auf das Chemnitzer Umland erweitert. Aktuell wird das Mittelzentrum Aue an das Oberzentrum angeschlossen, mit der Fertigstellung ist in 2022 zu rechnen.



Grafik 14: Ausbaustand Chemnitzer Modell
Quelle: VMS (bearbeitet)



Foto: Linie C14 des Chemnitzer Modells
Quelle: VMS (bearbeitet)

Die Ausweitung des Chemnitzer Modells auf das Chemnitzer Umland beinhaltet perspektivisch eine Integration der Stadt Annaberg-Buchholz. Auch der Nahverkehrsplan des VMS greift dies als festen Bestandteil mit auf. Von einer Realisierung ist allerdings nicht vor 2030 auszugehen. Mögliche Auswirkungen der Integration in das Chemnitzer Modell auf die Verbindung Annaberg-Buchholz – Leipzig sind nicht ausgeschlossen, da entlang der neuen Linien bis zum Chemnitzer

Hauptbahnhof zusätzliche Halte vorgesehen sind. Aufgrund des genannten Realisierungszeitraumes sind diesbezüglich vorerst weitere Entwicklungen abzuwarten.

3.4 Radverkehr

3.4.1 Vorbemerkungen

Radfahren ist nach dem zu Fuß Gehen die umweltschonendste Fortbewegungsmethode. Durch die gefahrenen Geschwindigkeiten und allgemein geringe Zu- und Abgangszeiten (Stellplätze oft sehr nah am Start/ Ziel, kein Parksuchverkehr) ist man mit dem Fahrrad in Abhängigkeit der vorhandenen Infrastruktur und Weglänge innerstädtisch zum Teil sogar schneller als mit dem Pkw. Dies und die breite Verfügbarkeit machen den Radverkehr zu einer immer wichtigeren Alternative zum Pkw. Eine Fahrtenverlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Radverkehr trägt maßgeblich zur Reduktion verkehrsbedingter Emissionen wie Abgase und Lärm bei und kann helfen, den Flächenverbrauch für Verkehrsanlagen zu senken. Die Vorteile des Fahrrades können durch die zunehmende Verbreitung elektrisch unterstützter Fahrräder immer stärker auch in von Steigungs- sowie Pendlerstrecken geprägten Regionen wie Annaberg-Buchholz zum Tragen kommen.

Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten haben gezeigt, dass der Anteil mit dem Fahrrad zurückgelegter Wege in den letzten 15 Jahren deutlich zugenommen hat. Als Gründe hierfür werden in der Literatur vor allem steigende Energiekosten sowie ein zunehmendes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein genannt. Menschen, die sich bewusst für das Fahrrad als Verkehrsmittel entscheiden, suchen nach Fortbewegungsalternativen, die ihnen die gleiche Individualität wie ein eigenes Auto garantieren, gleichzeitig aber umweltfreundlich und ressourcenschonend sind.

Die Aufgabe von Baulastträgern ist es, anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen vorzuhalten, damit sich dieser Trend fortsetzt. Der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung 2012-2020, welcher aktuell fortgeschrieben wird, sieht in diesem Zusammenhang vor allem die Städte und Gemeinden in der Pflicht. Zu den wesentlichen Leitbildern des Nationalen Radverkehrsplans gehören ein lückenloses Radverkehrsnetz, Vision Zero (Erhöhung der Verkehrssicherheit mit dem als Vision formulierten Ziel von null Verkehrstoten deutschlandweit) und eine bessere Vernetzung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln.

3.4.2 Radroutennetz

Radrouten bezeichnen die prinzipiell vorgesehene Wegführung für den Radverkehr. Diese sind u.a. für Wegweisungen (insbesondere für den Rad-Tourismus) sowie als Basis zur effektiven Verbesserung der Infrastruktur wichtig (bspw. welche Strecke vorrangig zu verbessern sind).

Die aktuelle Radwegkonzeption für den Erzgebirgskreis stammt aus dem Jahr 2017¹¹. Die wenigen ausgewiesenen Radrouten im Stadtgebiet von Annaberg-Buchholz bedienen überwiegend den touristischen Verkehr. Einige Alltagsrouten und Querverbindungen wurden bereits im Jahr 2005 durch die Stadt festgelegt, bilden jedoch kein zusammenhängendes Netz. Die folgenden Konzeptionen beinhalten Festlegungen zum Radroutennetz in Annaberg-Buchholz:

- Radwegekonzept der großen Kreisstadt Annaberg-Buchholz, 2005: 14 Routen
- InSEK 2025 Annaberg-Buchholz: touristisches Netz, 4 Routen, teils Überschneidung mit dem Radwegekonzept 2005
- Radrouten Erzgebirgskreis

In **Abbildung 11** ist das Routennetz dargestellt, welches sich aus der Kombination bereits genannter Konzepte ergibt.

Das aktuelle Gesamtnetz ist weder als konsistent noch als anforderungsgerecht zu bezeichnen. Dieser Umstand schlägt sich auch im **InSEK 2025** nieder, welches bereits folgende Herausforderungen für den Radverkehr in Annaberg-Buchholz benennt:

- fehlender Anschluss der Bereiche Gewerbering – Barbara-Uthmann-Ring – Adam-Ries-Straße an die Altstadt und deren zentralen Schulstandort
- fehlende Verbindung von der Altstadt zum Unteren Bahnhof
- fehlende Anbindung des innerstädtischen Radnetzes an die überregionalen Radrouten, u.a. im Fall des am Pöhlbach verlaufenden Radweges
- fehlende Wegweisung der innstädtischen Routen
- fehlende talverlaufenden Radrouten, bspw. entlang der Sehma

Neben den genannten Punkten sind in der Analyse zum Verkehrskonzept zusätzlich folgende konkrete Defizite im Routennetz zu benennen:

- unzureichender Anschluss von Kleinrückerswalde an die Kernstadt Annaberg
- unattraktiver Anschluss von Cunersdorf an die Kernstadt Annaberg (hoher Umweg) sowie zum benachbarten Buchholz
- unattraktiver Anschluss des westlichen Geyersdorf (ab Bleiche) an die Kernstadt Annaberg
- unattraktive Verbindung zwischen Buchholz und Frohnau (hoher Umweg)

Insgesamt ergibt sich für den Radverkehr in Annaberg-Buchholz kein konsistentes attraktives Routennetz. Ansätze für tangential sowie ergänzend radial geführte Routen (in Bezug zur Kern-

¹¹ Landratsamt Erzgebirgskreis, Referat Bauaufsicht, Sachgebiet Kreisplanung/Kreisentwicklung: Erstellen einer Radwegkonzeption für den Erzgebirgskreis 2017, Anhörung November 2016, Annaberg-Buchholz, den 24.10.2016

stadt Annaberg) bestehen, werden jedoch nicht konsequent ausgeformt. Zur Stärkung des alltäglichen, aber auch weiterführend des touristischen Radverkehrs besitzt das Routennetz noch deutliches Verbesserungspotential.

3.4.3 Radverkehrs-Infrastruktur

Im vorangegangenen Kapitel wurde das Radroutennetz von Annaberg-Buchholz beschrieben. Die Bestimmung einer Radroute trifft jedoch noch keine Aussage zur tatsächlichen Infrastruktur, also bspw. ob ein Radweg oder Radfahrstreifen vorhanden ist. Auf die Fahrradinfrastruktur in Annaberg-Buchholz wird im Folgenden eingegangen.

Die Bedeutung bewegter Topografie sowie eher gestreckter Stadtstrukturen wie in Annaberg-Buchholz nimmt in Bezug auf die Fahrradnutzung deutschlandweit tendenziell ab. Aufgrund steigenden Umweltbewusstseins und zunehmender Nutzung elektrisch unterstützter Fahrräder ist vor allem das vorhandene infrastrukturelle Angebot wichtig für die Attraktivität des Radfahrens. Historisch bedingt ist die Infrastruktur in der Großen Kreisstadt aber immer noch überwiegend auf den Kfz-Verkehr zugeschnitten und damit selten als fahrradfreundlich zu bezeichnen. Im InSEK wird die sehr heterogene Infrastruktur, besonders im innerstädtischen Radnetz, bereits kritisch hervorgehoben.

In den im Nebennetz bestehenden Geschwindigkeitszonierungen (Tempo-20, Tempo-30, verkehrsberuhigter Bereich) sind Radverkehrsanlagen nicht erforderlich und rechtlich auch nicht zulässig. Eine Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist hier im Regelfall unkritisch. Dies gilt auch für dicht bebaute Bereiche wie der Annaberger Altstadt. Die zahlreichen schmalen Gassen erschweren auf manchen Straßen bereits Begegnungsfälle zwischen Rad und Pkw und werden überwiegend als Einbahnstraßen beschildert. Enge Verkehrsräume werden deshalb häufig als Hindernis wahrgenommen. Sie schränken den Gestaltungsspielraum jedoch v.a. dort ein, wo das Befahren und Beparken durch den Kfz-Verkehr unerlässlich ist.

Entlang wichtiger Hauptverkehrsachsen wie Bundesstraßen spielt die gesonderte Führung des Radverkehrs dagegen generell eine wichtige Rolle – insbesondere aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärken sowie Geschwindigkeiten.

Infrastruktur, die dem Radverkehr ein zügiges und sicheres Vorankommen ermöglicht, existiert nur vereinzelt. Bedeutendste Anlage ist der Radweg parallel zur Bundesstraße B 95, an dem zur Vor-Ort-Besichtigung an einem Werktag bereits zahlreiche Radfahrer und Fußgänger zu sehen waren. Dies deutet auf eine regelmäßige Nutzung der attraktiven Strecke hin. Von Süden aus Richtung Bärenstein kommend verläuft der Radweg (bzw. streckenweise als Gehweg, Rad frei) überwiegend entlang der ehemaligen Güterbahntrasse und endet am Knotenpunkt B 95/ Parkstraße. Der dort anschließende Gehweg ist nicht mehr für Radfahrer freigegeben. Neuste

Radverkehrsanlage ist der entgegen der Einbahnstraße verlaufende Schutzstreifen auf der Adam-Ries-Straße in Annaberg.

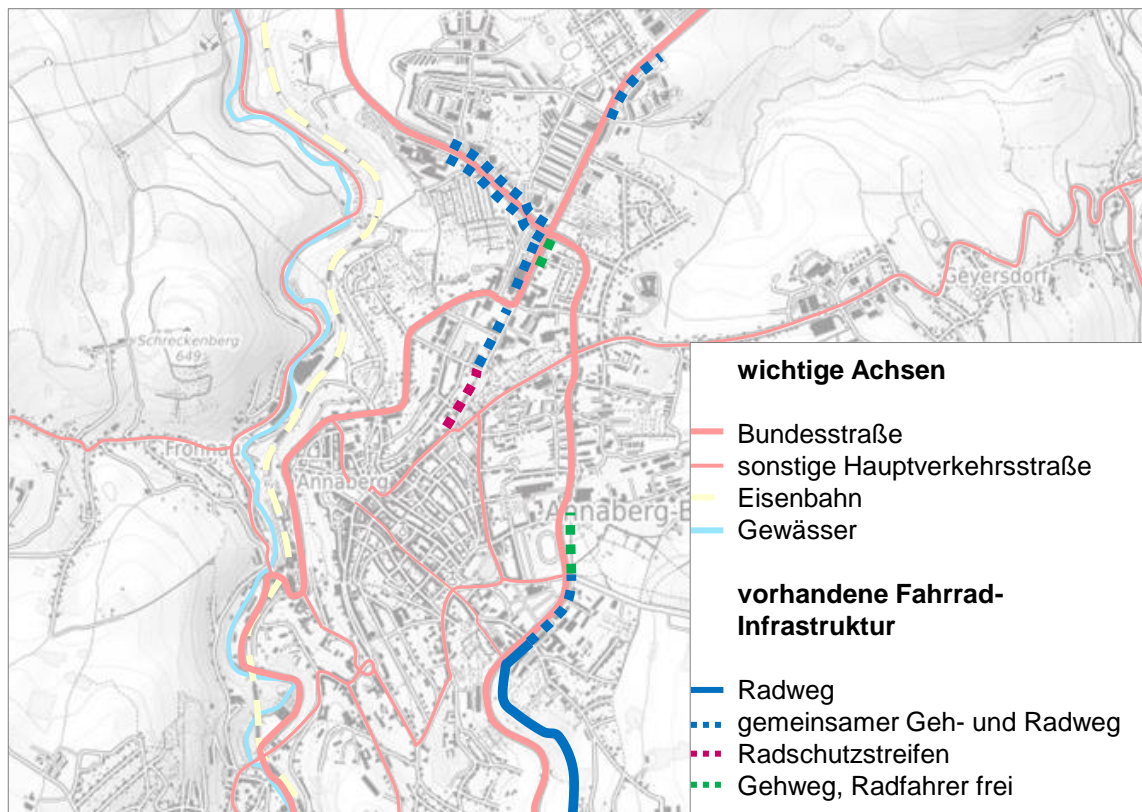


Foto: Radweg alte Güterbahntrasse, auch für Skater freigegeben



Foto: Beginn Radschutzstreifen entgegen der Einbahnstraße, Adam-Ries-Straße

In nachfolgender Grafik wird die vorhandene Fahrradinfrastruktur der Stadt Annaberg-Buchholz dargestellt.



Grafik 15: Fahrrad-Infrastruktur

Gesonderte Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr über die maßgeblichen Barrieren (Bundesstraßen, Bahnschienen und Fluss Sehma) sind nicht zu verzeichnen. Stattdessen werden die Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs genutzt, welche in Kapitel 3.5.2 gezeigt werden.

Neben den genannten Herausforderungen und einer allgemeinen Zielstellung zur Förderung des Radverkehrs werden im InSEK bereits zwei konkretere Maßnahmen benannt:

- Maßnahme M6: Aufwertung des Rad- und Wanderwegenetzes aller konsolidierten Gebiete
- Maßnahme M10: Ausbau und Beschilderung des den Stadtteil (um Barbara-Uthmann-Ring und Gewerbegebiet B 101) tangierenden Radweges von der Altstadt nach Wiesa, vor allem im Bereich Pappelallee

3.4.4 Radabstellanlagen im öffentlichen Raum

Im Sinne einer ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs durch geeignete Infrastrukturen sind Abstellanlagen entlang geeigneter Radrouten sowie an wichtigen verkehrlichen Quellen und Zielen ein essentieller Baustein. Auch an Wohnstandorten sind daher – als Ausgangsort der meisten Wege – ausreichende und möglichst ebenerdig erreichbare Abstellanlagen vorzusehen. Die Sächsische Bauordnung (Fassung vom 11. Mai 2016) sieht die Herstellung von Fahrradstellplätzen im erforderlichen Umfang auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung bei Bauvorhaben vor.

An zentralen Plätzen und besonders an wichtigen Umsteigehaltestellen zum öffentlichen Verkehr empfiehlt sich die Einrichtung zentraler Fahrradabstellanlagen. Die wohl bekanntesten Bauformen sind die Vorderradhalter (Felgenklemmen) sowie die Anlehnbügel. Erstgenannte Ausführung werden aufgrund des Beschädigungspotentials der Fahrräder und dem ungenügenden Sicherheitsschutz (oft kein Anschließen des Rahmens möglich) zunehmend weniger eingesetzt. Fahrradboxen sind seit einiger Zeit vermehrt in Städten zu finden.

Im Stadtgebiet von Annaberg-Buchholz sind kaum Radabstellanlagen vorhanden. Erste Fahrradbügel wurden im Bearbeitungszeitraum der vorliegenden Analyse in der Buchholzer Straße sowie im Rahmen des Ausbaus am Vorplatz zum Unteren Bahnhof (Bügel und Fahrradboxen) errichtet. Zahlreiche zentrale Orte (bspw. Markt, Wolkensteiner Straße, Karlsbader Straße) und wichtige Verknüpfungspunkte (v.a. verbliebene Bahnhöfe, ZOB) besitzen jedoch weiterhin keine geeigneten Abstellmöglichkeiten.

Das genannte Defizit ist gleichzeitig als der Themenbereich mit besonders großem Verbesserungspotential zu betrachten. So kann hier mit vergleichsweise geringen finanziellen Mitteln relativ kurzfristig Abhilfe geschaffen werden. Außerdem besteht die Möglichkeit, von Beginn an auf ungeeignete Abstellanlagen (v.a. einfache Vorderradhalter, auch „Felgenklemmer“) zu verzichten. Zur Wahl geeigneter Abstellanlagen existiert eine Vielzahl von Möglichkeiten. Je nach Einsatzgebiet können simple Anlehnbügel, überdachte Konstruktionen oder auch Sonderanfertigungen zur Unterstützung des Stadtbildes errichtet werden, die ein zielnahe und sicheres Abstellen und Abschließen des Fahrrades ermöglichen (siehe auch nachfolgende Beispiel-Fotos).



Foto: Beispiel überdachte Abstellbügel, Bahnhof Mitte in Plauen



Foto: Beispiel besonders gestaltete Abstellmöglichkeit, Altstadt Plauen

Fahrradboxen sind meist preisintensiver in der Anschaffung und finden in der Regel bei längerer Abstelldauer sowie für hochpreisige Fahrräder Verwendung, was ggf. auch die Erhebung einer (geringen) Nutzungsgebühr rechtfertigt.

3.5 Fußverkehr

3.5.1 Vorbemerkungen

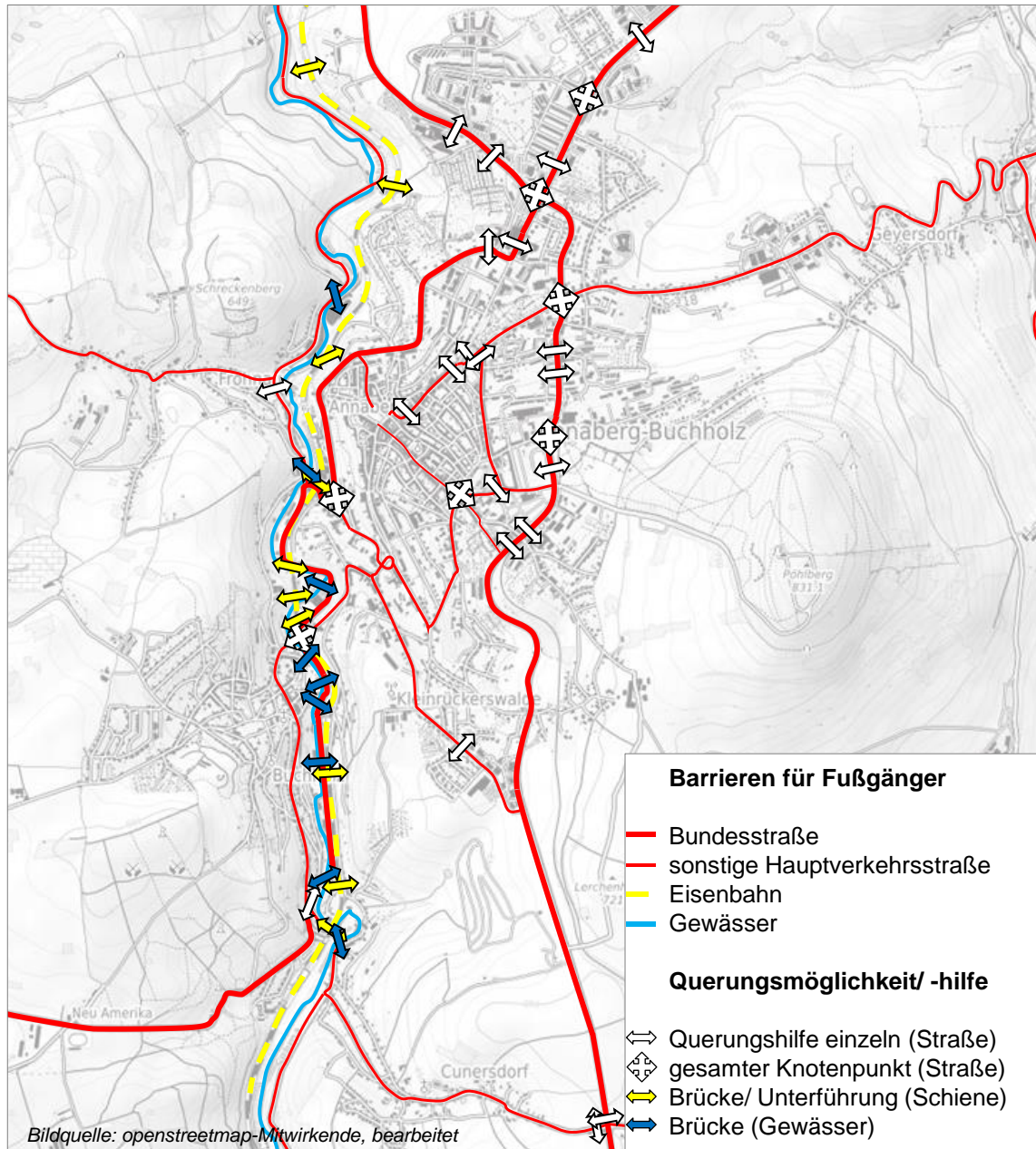
Grundsätzlich findet bei fast jedem Weg zumindest eine Etappe zu Fuß statt (z.B. vom Parkplatz zum Ziel/ von der Haltestelle zum Ziel usw.). Aktiv mobil sein zu können, gehört zum Grundbedürfnis der Menschen. Zufußgehen ist die natürlichste und ursprünglichste Art, sich fortzubewegen. Jeder Mensch ist daher Fußgängerin oder Fußgänger, sofern seine körperliche Beweglichkeit nicht eingeschränkt ist. Fußgänger können sich nahezu auf allen Flächen und auch auf engem Raum bewegen.

Die Voraussetzungen für den Fußverkehr sind in Annaberg-Buchholz nicht ausschließlich als günstig zu bewerten. Herausforderungen sind vor allem die bewegte Topografie, die eher langgezogene Struktur sowie die Untergliederung mit mehreren leicht abgelegenen Ortsteilen abseits der Kernstadt Annaberg. Innerhalb der Ortsteile bestehen jedoch weithin Möglichkeiten zur Realisierung kurzer Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden können. In der kompakten Altstadt Annabergs sind die wichtigsten Ziele vom Markt aus in ca. 1 km fußläufig erreichbar.

3.5.2 Querungsstellen und Querungshilfen

Ein attraktives Fußverkehrsnetz lebt von kurzen Durchwegungen, direkten Quartiersverknüpfungen und Querungsmöglichkeiten maßgeblicher Barrieren. Als Barrieren werden insbesondere Bahnstrecken, Hauptverkehrsstraßen (bis RIN-Kategorie III) und Gewässer wahrgenommen. Im Rahmen des VEP sind diese Barrieren hinsichtlich Querungsmöglichkeiten (bspw. vollsignalisier-

ter Knotenpunkt, Brücken oder Unterführungen) bzw. Querungshilfen (bspw. Mittelinsel und Fußgängerüberweg) untersucht worden. Das Ergebnis kann der folgenden Grafik entnommen werden.



Grafik 16: Barrieren und Querungsmöglichkeiten/ -hilfen im Fußverkehr

Es wird ersichtlich, dass bereits eine Vielzahl an Querungsmöglichkeiten der maßgeblichen Barrieren besteht. Dennoch sind einige Defizite zu verzeichnen, welche im Folgenden beschrieben werden.

Auf einigen Streckenabschnitten des **Hauptstraßennetzes** beträgt der Abstand zwischen den Querungsmöglichkeiten über 500 m (z.B. B 95 Robert-Schumann-Straße), was hohe Umwege

für den Fußverkehr bedeutet und in bebauten Bereichen unzureichend ist. Viele Mittelinseln weisen keine RegelmäÙe auf (4,00 m breit, 2,50 m lang). Häufig ermöglicht die geringe Aufstellfläche nur den Aufenthalt weniger Personen. Das Queren mit dem Fahrrad ist an der B 101 Adam-Ries-StraÙe sogar nur ohne Aufenthalt auf der Mittelinsel möglich, da das Fahrrad aufgrund der Länge der Insel von lediglich 1,50 m zumindest an einem Ende über die Querungshilfe hinausragen würde.



Foto: Querungshilfe Geyersdorfer Straße, kein RegelmäÙ, für Mindestanforderungen ausreichend (nicht barrierefrei)



Foto: Querungshilfe B 101 Adam-Ries-StraÙe, deutlich untermäÙig und v.a. für querende Radfahrer im Zuge der vorgesehen Radführung zu kurz

Beidseitig der Wolkensteiner Straße gibt es zahlreiche Geschäfte. Dennoch haben die beiden Querungshilfen am Nordende und nahe der Ferdinandgasse einen Abstand von ca. 230 m, wodurch kritische Querungen provoziert werden.

Die Geyersdorfer Straße liegt direkt am Friedhof mit Parkanlage in Annaberg, der eine bedeutende Erholungsfunktion besitzt. Somit ist von einem nicht geringen Begängnis auszugehen. Der Bereich entlang der Geyersdorfer Straße auf der Seite des Parks ist dem ruhenden Verkehr (v.a. Bussen) vorbehalten. Es verläuft ein etwas abgesetzter ein Gehweg vor der Friedhofsmauer sowie die Wege des Parks hinter der Friedhofsmauer. Als Querungshilfen stehen nur die Ampelanlage an der Kreuzung zur B 95 sowie die Mittelinsel kurz vor der Einmündung Wolkensteiner Straße/ Adam-Ries-StraÙe zur Verfügung. Das Überqueren zwischen den parkenden Kfz hindurch über die gesamte Straße wirkt hier in hohem Maße unattraktiv und wird der Erholungsfunktion des Parks nicht gerecht.

Querungsmöglichkeiten der **Sehma** orientieren sich hauptsächlich am StraÙennetz. Nur in wenigen Fällen sind zusätzliche Brücken vorhanden. Die Ortsteile Frohnau und Cunersdorf sind fußläufig nur über deutliche Umwege vom sonst sehr naheliegenden Bahnhof (unterer Bahnhof und Bahnhof Süd) entfernt.

Das sichere Queren der **Bahntrasse** (darüber/ darunter) ist an einigen querenden StraÙen möglich. Manche Gleisquerungen des Kfz-Verkehrs bieten jedoch keinen Gehweg und somit keine

gesicherte Querung für Fußgänger an, wie bspw. die Hüttengrundstraße oder der Bahnübergang beim Haltepunkt Annaberg-Buchholz Mitte.

3.5.3 Zustand der Gehwege und Barrierefreiheit

Vor dem Hintergrund einer zunehmend alternden Bevölkerung gewinnt die Barrierefreiheit der Verkehrsanlagen eine noch höhere Bedeutung. Bei neu gestalteten Verkehrsanlagen wird überwiegend auf eine barrierefreie Ausführung geachtet, wie bspw. am Markt und in der anschließenden Fußgängerzone der Buchholzer Straße.

Im historischen Zentrum Annabergs sind in der Regel Gehwege vorhanden, die mit großen ebenen Granitplatten gut begehbar sind. Aufgrund geringer Platzverhältnisse sind die Gehwege jedoch meist sehr schmal, was sich zusätzlich auch in Bereichen fortsetzt, in denen mehr Raum verfügbar wäre oder der Verzicht auf wenige Kfz-Stellplätze einen deutlichen Gewinn für Fußgänger ermöglichen würde. Auch in der jüngeren Vergangenheit wurde an diesen Stellen dem Kfz-Verkehr der Vorzug gegeben, selbst wo dies verkehrlich nicht unbedingt notwendig ist.



Foto: Gehweg mit guter Oberflächenqualität, Engstelle Große Kirchgasse



Foto: neu gebauter, schmaler Gehweg trotz ausreichend Raum, Karlsplatz

Hinzu kommen größere Bereiche in Annaberg und Buchholz, in denen Börde so schmal sind, dass das Benutzen der Fahrbahn für Fußgänger unvermeidbar ist. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um Tempo-30-Zonen ohne nennenswerten Ziel- oder gar Durchgangsverkehr, die hauptsächlich von den Bewohnern befahren werden. Dort ist die vorhandene Aufteilung des Straßenraums und dessen verkehrliche Organisation ggf. generell zu überdenken.

In den dörflich geprägten Ortsteilen existieren entlang mehrerer Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen beidseitig keine Gehwege. Häufig besteht aufgrund der Lage der Flurstücke nur bedingter Handlungsspielraum, allerdings sollte auch hier nach Möglichkeit ein durchgängiges Mindestangebot angestrebt werden.

Bordabsenkungen sind im Regelfall an den erforderlichen Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf vorhanden. Teilweise sind Querungsstellen gestalterisch hervorgehoben worden oder es wurden taktile und kontrastreiche Bodenelemente im Gehwegbereich verbaut.

In der Altstadt Annabergs ist, abgesehen von den unveränderlichen topografischen Bedingungen eine barrierefreie Gestaltung der Straßenräume überwiegend gewährleistet. Eingeschränkt wird die Barrierefreiheit in Annaberg sowie in den weiteren Ortsteilen vielfach aber immer noch durch:

- schmale Gehwege
- fehlende oder unzureichend dimensionierte Querungshilfen
- fehlende taktile Elemente an zahlreichen Knotenpunkten und Querungen
- fehlende oder kaum nutzbare Bordabsenkungen
- fehlende akustische Signalgeber an LSA-geregelten Knotenpunkten
- fehlende/ nicht intakte Markierungen



Foto: taktile Elemente, Querung B 101 Paulus-Jenischius-Straße (Agentur für Arbeit)



Foto: Furt am Knotenpunkt B 95/ B 101 ohne taktile Elemente, nur zwei Furten mit akustischem Signalgeber

Eine Besonderheit in Annaberg-Buchholz betrifft die **akustische Barrierefreiheit** an LSA-geregelten Knotenpunkten: An jedem der Knotenpunkte fehlt bei einer oder mehreren Fußgängerfurten der akustische Signalgeber für Blinde und Sehgeschädigte. Dies führt für die eingeschränkten Personen zu nicht hinnehmbaren Umwegen von mehreren hundert bis über 1.000 Metern. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Die nächste geplante Verbesserung für den Fußverkehr betrifft die Bruno-Matthes-Straße: Im Zuge des Straßenausbaus (siehe Kapitel 3.1.5) ist die Anlage eines Gehweges in Regelbreite zwischen Fahrbahn und Berg vorgesehen.

3.6 Verkehrssicherheit

Die **Verkehrsunfallkommission** in Annaberg-Buchholz besteht aus Vertretern der städtischen Behörden, der Polizei und dem LASuV. Das Gremium berät sich in regelmäßigen Abständen und, sofern notwendig, in Sondersitzungen zu dringenden Fällen, Situation des Verkehrsunfallaufkommens. An folgenden Unfallhäufungsstellen wurden auf Hinweis der Unfallkommission in den vergangenen Jahren bereits Maßnahmen zur Reduktion des Unfallgeschehens vorgenommen:

- Geschwindigkeitskontrollen an mehreren Stellen entlang der Bundesstraßen
- Verlängerung der LSA-Schaltzeiten bis 23 Uhr am Knoten B 95/ S 265 „Morgensonne“
- verschiedene Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen mit Fußgänger-Beteiligung am Knoten B 95/ S 218 Geyersdorfer Straße
- Griffigkeitsmessungen und Verengung des Leitpfostenabstandes entlang der S 218 Geyersdorfer Kurven

Für die weitere Bewertung der Verkehrssicherheit im Rahmen des VEP standen die wichtigsten Informationen der Verkehrsunfälle des Jahres 2019 (alle Unfälle) sowie der Verkehrsunfälle mit Personenschäden von 2017 bis 2019 zur Verfügung. Diese wurden zunächst statistisch (gesamte Stadt) und anschließend nach der Systematik der Unfallsteckkarten gemäß dem „Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“¹² ausgewertet.

Im **gesamten Stadtgebiet** von Annaberg-Buchholz wurden im Jahr 2019 717 Verkehrsunfälle registriert, darunter 65 mit Personenschäden, 23 mit Fußgänger- und 12 mit Radfahrerbeteiligung. Die Unfälle verteilen sich bezüglich ihres Haupttyps im Jahr 2019 wie folgt:

- 95x Längsverkehr (bspw. Auffahren)
- 56x Einbiegen/ Kreuzen (Einfahren von untergeordneter in übergeordnete Straße)
- 54x Ruhender Verkehr (bspw. beim Ein- oder Ausparken)
- 48x Fahrnfall (bspw. Abkommen von der Fahrbahn)
- 33x Abbiegen (Einfahren von übergeordneter in eine untergeordnete Straße)
- 4x Überschreiten (Fußgänger beim Queren der Fahrbahn von Fahrzeug erfasst)
- 427x Sonstige (keine Zuordnung in andere Unfalltypen möglich)

Wie erkennbar wird, besteht ein besonders großer Anteil im Einjahreszeitraum aus dem Typ „Sonstige“, also Unfällen, denen kein anderer Typ zugeordnet wurde. Hierunter fallen bspw. auch Wildunfälle. Die Auswertung sonstiger Unfälle und die Evaluation möglicher Gründe hierzu ist jedoch nicht Bestandteil des Verkehrskonzeptes.

¹² Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen, FGSV, 2012

Im Dreijahreszeitraum von 2017 bis 2019 wurden 166 Verkehrsunfälle mit Personenschaden vermerkt, darunter ein Getöteter (Fußgänger) im Jahr 2018. Der Anteil von Unfällen mit Fußgänger-Beteiligung (35, ca. 21 %) und Radfahrer-Beteiligung (23, ca. 14 %) unter den Unfällen mit Personenschäden ist im Vergleich zum Gesamtunfallgeschehen deutlich erhöht. Da Radfahrer und Fußgänger im Vergleich zum Kfz die deutlich schwächeren Verkehrsteilnehmer darstellen, ist dies nicht untypisch, allerdings wird hierbei ein bestehendes Verbesserungspotential deutlich. Weitere statistische Auffälligkeiten im Unfallgeschehen abseits üblicher Schwankungen und Verteilungsunterschiede waren auf Basis der Erhebungen nicht auszumachen.

Auf den **Unfallsteckkarten** wird das polizeilich erfasste Unfallgeschehen verortet und anhand einer einfachen Symbolik übersichtlich dargestellt. Die Analyse der aktuellen Steckkarten zeigte einige Auffälligkeiten im Unfallgeschehen, welche in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet sind.

Nr.	Verortung	Beschreibung der Auffälligkeit
1	Umfeld Friedhof/ Park, insb. Geyersdorfer Straße	Dreijahreskarte: 7 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung, darunter 3 Überschreiten-Unfälle
2	B 95 Robert-Schumann-Straße, nördlich des KP Geyersdorfer Straße	Dreijahreskarte: 3 schwere Unfälle (2 Schwerverletzte, 1 Getöteter) mit Fußgängerbeteiligung auf Höhe Robert-Schumann-Straße 2, 50 m von der Fußgängerfurt des Knotenpunkts entfernt
3	Marktplatz Annaberg	Dreijahreskarte: 4 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung Einjahreskarte: 16 sonstige Unfälle
4	Knotenpunkt Bundesstraßen B 101/ B 95	Einjahreskarte: 10 Unfälle im Längsverkehr
5	Knotenpunkt B 95 Robert-Schumann-Straße/ S 218 Geyersdorfer Straße	Einjahreskarte: 8 Unfälle im Längsverkehr

Tabelle 2: Auffälligkeiten im Unfallgeschehen 2017 - 2019

Der auffällige Bereich 1 kann potentiell auf die allgemeine Attraktivität der Friedhofs- und Grünanlage für Fußgänger zurückgeführt werden. Dies stützt auch das bereits in Kapitel 3.5.2 genannte Defizit bezüglich der Querungsmöglichkeiten entlang der Geyersdorfer Straße.

Bereich 2 ist aufgrund der spezifischen Konzentration der Einzelunfälle als Spezialfall zu betrachten und sollte zunächst genauer untersucht werden (bspw. anhand der Unfalltexte).

Bereich 3 ist potentiell auf das vorhandene Verkehrsaufkommen (Fußgänger und Kfz) zurückzuführen, insbesondere unter Beachtung der regelmäßig stattfindenden Markttag und weiterer Sondernutzungen. Da am Markt aktuell von erheblichen Durchgangsverkehren zwischen den Bundesstraßen ausgegangen wird (Umgehung einer oder mehrerer LSA), besteht hier u.U. Handlungspotential. Die unfallauffälligen Bereiche 1 bis 3 sind bei der Entwicklung von Maßnahmen entsprechend zu integrieren.

Bei den auffälligen Bereichen 4 und 5 handelt es sich vornehmlich um Unfälle mit relativ unkritischer Konstellation und ohne Personenschäden, die auf das hohe Verkehrsaufkommen zurückgeführt werden können. In beiden Bereichen ist der Handlungsspielraum weitgehend erschöpft, weshalb diese im Maßnahmenteil nicht näher zu beleuchten sind.

3.7 Gestaltung öffentlicher Räume

Im Rahmen der strategischen Verkehrsplanung müssen besondere Schnittstellen zwischen Stadtraumgestaltung und Verkehrsplanung Berücksichtigung finden. Die Gestaltung von Straßenräumen trägt maßgeblich zur Identität, Lebensqualität und dem Image eines Viertels bzw. einer ganzen Stadt bei. Von verkehrlich stark überformten Straßenräumen gehen jedoch auch negative Wirkungen wie z.B. verminderte Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheitsprobleme aus.

Der **Marktplatz in Annaberg** besitzt ein breites Nutzungsspektrum. So ist dienstags und freitags Markttag mit zahlreichen Verkaufsangeboten (insbesondere Lebensmittel regionaler Produzenten). Rundherum gibt es u.a. mehrere Gastronomie- und Dienstleistungsangebote sowie das Rathaus als zentraler Anlaufpunkt der Verwaltung, wie bspw. Standes- und Einwohnermeldeamt. Der Annaberger Weihnachtsmarkt stellt in der Adventszeit ein besonderes touristisches Ziel dar. Die ansprechende Gestaltung des Platzes mit Brunnen und Raum zur Bespielung durch die Gastronomie entspricht der wichtigen und für die Stadt repräsentativen Funktion weitgehend.

Südlich des Marktes schließt sich die **Fußgängerzone der Buchholzer Straße** an. Die etwa 250 m lange Straße wird aktuell grundhaft saniert und ausgebaut. Im Anschluss erfolgt die Möblierung mit Sitzgelegenheiten und Spielgeräten. Mit der weiteren Bespielung anliegender Gewerbe und Gastronomie weist die Einkaufspassage perspektivisch eine hohe Aufenthaltsqualität und Attraktivität auf.



Foto: Annaberger Markt am Markttag



Foto: Bespielung und Baustelle Buchholzer Straße

Die **Wolkensteiner Straße** verknüpft den Busbahnhof mit dem Markt. Entlang der Straße gibt es verschiedene Geschäfte, Dienstleistungsanbieter sowie Gastronomie. Aufgrund der Seitenraumnutzung, der häufigen Querung durch Fußgänger und des ruhenden Verkehrs wird in der Regel nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gefahren. Auch für die Wolkensteiner Straße gilt, dass Gehwege zugunsten der Fahrbahn und parkender Kfz generell sehr schmal gebaut wurden – selbst in den breiteren Bereichen. Ferner stellt die Wolkensteiner Straße auch für den Radverkehr eine wichtige Achse dar, bietet aber keine entsprechende Infrastruktur oder Verkehrsberuhigung. Radfahrende sind in beiden Richtungen dazu gezwungen, am schräg oder längs aufgestellten Kfz-Verkehr vorbeizufahren, wobei permanente Unfallgefahr durch das Übersehen-Werden seitens der Kfz-Führer besteht. Da sich die Wolkensteiner Straße in einem bau-fälligen Zustand befindet, besteht hier ein hohes sowie mittelfristig realisierbares Verbesserungspotential für die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs und der Stadtraumgestaltung.

Der **Buchholzer Rathausplatz** besitzt keine zentrale Bedeutung. Er bietet jedoch u.a. mit zahlreichen Sitzgelegenheiten, Begrünung und dem „Friedrich der Weise“-Denkmal eine attraktive Fläche zum Verweilen und wird außerdem durch den anliegenden Hort genutzt. Das denkmalgeschützte Buchholzer Rathaus, in dem sich der Hort sowie eine Arztpraxis befinden, sowie weitere Gebäude umranden den Platz, sodass er der Erholung dient. Die umliegenden Straßen „Rathausplatz“ bilden demgegenüber jedoch einen starken Kontrast. Trotz sehr geringer Verkehrsmengen wurden Fahrbahnen und Gehwege während des EFRE-geförderten (EFRE - Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) Umbaus nicht in die Gestaltung des Platzes integriert. Vorhandene Schäden weisen auf einen mittelfristigen Sanierungsbedarf hin. In dessen Zuge ließe sich mit einer Umgestaltung des Straßenraums auch die Attraktivität des gesamten Platzes verbessern.



Foto: Wolkensteiner Straße



Foto: Rathausplatz Buchholz

Die Ausformung der beiden **Kirchplätze der St.-Annen-Kirche** fällt sehr unterschiedlich aus. So ist der untere Kirchplatz für Kfz gesperrt und mit Begrünung sowie Sitzgelegenheiten attraktiv gestaltet. Der obere Kirchplatz weist demgegenüber eine starke Ausrichtung auf den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr auf und lässt keine klare Strukturierung erkennen. Eine Sperrung des

oberen Kirchplatzes für den Kfz-Verkehr ist aufgrund der verkehrlichen wie touristischen Bedeutung aktuell nicht praktikabel umsetzbar. Jedoch wurden die Gehwege zugunsten überdimensionierter Fahrbahnbereiche in Mindestbreite angelegt und dadurch Gestaltungspotential (breitere Gehwege, Grünpflanzungen, Stadtmöblierung, etc.) versäumt. Dies ist auch im Hinblick auf die besondere touristische Bedeutung der St.-Annen-Kirche als ungünstig zu bewerten.

3.8 Innovative Mobilität

3.8.1 Mobilitätsmanagement

Auf dem Feld des Mobilitätsmanagements werden in Annaberg-Buchholz derzeit kaum Maßnahmen umgesetzt. Es waren weder im Zusammenhang mit kommunalem Mobilitätsmanagement noch zum betrieblichen Mobilitätsmanagement der größten Arbeitgeber der Region Informationen zu finden.

Die Regionalverkehr Erzgebirge GmbH und der Verkehrsverbund Mittelsachsen bieten gesonderte Konditionen hauptsächlich für Schüler und Auszubildende an. Neben den auch andernorts gängigen Rabatten in Abo-Zeitkarten werden auf den Websites des Verkehrsbetriebes und des Verbundes keine Jobtickets für Berufstätige beworben. Hier besteht potentiell Nachholbedarf, ggf. unter Einbeziehung des Landkreises und weiteren Zuschuss- bzw. Fördermöglichkeiten.

3.8.2 Sharing-Angebote im Stadtgebiet

Carsharing ermöglicht Personen ohne eigenes Kfz die Erweiterung der eigenen Mobilität durch die Nutzung von Fahrzeugen (meist Kleinwagen bis Transporter < 3,5 t) eines gewerblichen Vermieters, in der Regel unkompliziert und relativ preisgünstig. Zu unterscheiden ist dabei grob in zwei Arten des Carsharings: Modelle mit festen Stationen/ Bereichen (stationsbasiert) einerseits und free-floating („frei fließend“) Modelle andererseits. Beim stationsbasierten Carsharing ist das Fahrzeug zum Ende der Buchung wieder dort abzustellen, wo die Fahrt begann. Free-floating-Angebote ermöglichen das Abstellen des Fahrzeuges meist in sehr großen Teilbereichen bis zur gesamten Stadt.

In Annaberg-Buchholz besteht bislang kein Carsharing-Angebot. Momentan werden Möglichkeiten zur Etablierung eines entsprechenden Angebotes für Mitarbeiter der Stadtverwaltung diskutiert. Ergebnisse können hier aktuell noch nicht vorgewiesen werden.

Angebote im **Bikesharing** ermöglichen das unkomplizierte Anmieten von Fahrrädern, ggf. auch Lastenräder oder E-Bikes. Hierzu gibt es noch weitere Modell-Abstufungen der Betreiber als beim Carsharing. Im Gegensatz zum Carsharing kann die Nutzung von Bikesharing jedoch aufgrund des umweltfreundlicheren Verkehrsmittels generell als unbedenklich befunden werden. Stattdessen ist hierbei auf den zur Verfügung stehenden öffentlichen Raum zu achten – das Verstellen von Gehwegen bspw. sollte vermieden werden.

Anbieter für die Ausleihe von Fahrrädern im öffentlichen Raum gibt es nicht, es existieren ausschließlich vereinzelt klassische Fahrradvermietungen.

3.8.3 Elektromobilität

Der Themenbereich der Elektromobilität wird in Annaberg-Buchholz bereits wahrgenommen und im Rahmen der Möglichkeiten ausgeformt. Seit 2017 werden für **E-Autos** sukzessive Ladesäulen errichtet, die erste entstand in der Tiefgarage am Markt. An folgenden Stellen befinden sich aktuell Lademöglichkeiten für meist bis zu zwei Fahrzeuge:

- Tiefgarage Markt – direkt unter dem Marktplatz
- Hauptgebäude der Stadtwerke, Robert-Schumann-Straße 1
- Gelände des Wohn- und Pflegezentrums Annaberg-Buchholz – Louise-Otto-Peters-Heim
- Parkplatz Friedhof/ Neuer Friedhof – Barbara-Uthmann-Ring
- Gewerbegebiet B 101 – Gewerbering 4

Wenngleich in die Förderung der Elektromobilität derzeit viele Hoffnungen in Bezug auf die Erreichung von Klimaschutzziele gesetzt werden, so kann diese Innovation nicht auf alle verkehrlichen Problemstellungen eine Antwort liefern. Elektrofahrzeuge verbrauchen genauso viel Platz beim Parken wie klassische Pkw. Zwar entstehen lokal keine Stickoxid-Emissionen, dennoch werden auch von elektrisch angetriebenen Pkw Feinstaubpartikel aufgewirbelt, sodass diese Emission keinesfalls gleich null ist. Hinsichtlich der Lärmemissionen ergeben sich durch Elektro-Pkw durchaus spürbare Verbesserungen, allerdings werden diese mit zunehmender Geschwindigkeit auch innerstädtisch vom Lärm der Rollgeräusche teilweise eliminiert. Aus verkehrsplanerischer Sicht stellt die Förderung von Elektrofahrzeugen daher nur einen Baustein hin zu einem umweltverträglicheren Verkehrssystem dar. Deutlich wirkungsvoller sind schlussendlich Ansätze der modalen Verlagerung auf Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV.

Elektrofahrräder verknüpfen hierbei anschaulich die Potentiale der Elektromobilität und des Radverkehrs. Mit Elektrofahrzeugen können problemlos auch größere Entfernungen zurückgelegt werden und Einflüsse wie bewegtes Gelände oder Gegenwind verlieren an Barrierewirkung. Obwohl Elektrofahrzeuge im Alltag vornehmlich zu Hause und bei Bedarf an der Arbeitsstätte aufgeladen werden, ist es für den touristischen Radverkehr sowie für eine breite öffentliche Wahrnehmung von hoher Bedeutung, Ladestationen im öffentlichen Raum einzuordnen. Aktuell gibt es noch keine öffentlichen Lademöglichkeiten in Annaberg-Buchholz.

4. Radfahrer- und Fußgängerbefragung

4.1 Ausgangssituation und Methodik

Die integrierte verkehrliche Analyse stellt das Fundament eines Verkehrskonzeptes dar. Da das VK als übergeordnetes Planungsinstrument zu verstehen ist, spielt die Beteiligung der Öffentlichkeit neben der fachlichen Beurteilung eine wichtige Rolle – u.a. zur Ergänzung der Analyse sowie Vermittlung wichtiger Planungsgrundsätze.

Die Förderung kurzer Wege und speziell des nicht-motorisierten Verkehrs ist langfristig und dauerhaft die beste Möglichkeit, ökonomische (Bereitstellung und Erhalt von Infrastruktur) als auch ökologische (Gesundheit der Menschen, Auswirkungen auf die weitere Umwelt) Kosten zu verringern. Ferner hat der Radverkehr in Annaberg-Buchholz das größte Entwicklungspotential (siehe Kapitel 3.4).

Zur Ermittlung von Kritikpunkten von Radfahrern und Fußgängern wurde in Annaberg-Buchholz vom 25. Juni 2020 für einen Monat eine anonyme Befragung durchgeführt – zum Inhalt der Befragung siehe **Anlage 1**. Grundlegendes Ziel war, die von den Bürgern der Stadt wahrgenommenen Stärken und Schwächen im nicht-motorisierten Verkehr herauszufiltern.

Beworben wurde die Befragung über Website und Stadtanzeiger der Stadt Annaberg-Buchholz, das Beteiligungsportal des Freistaates Sachsen sowie über Presseartikel.

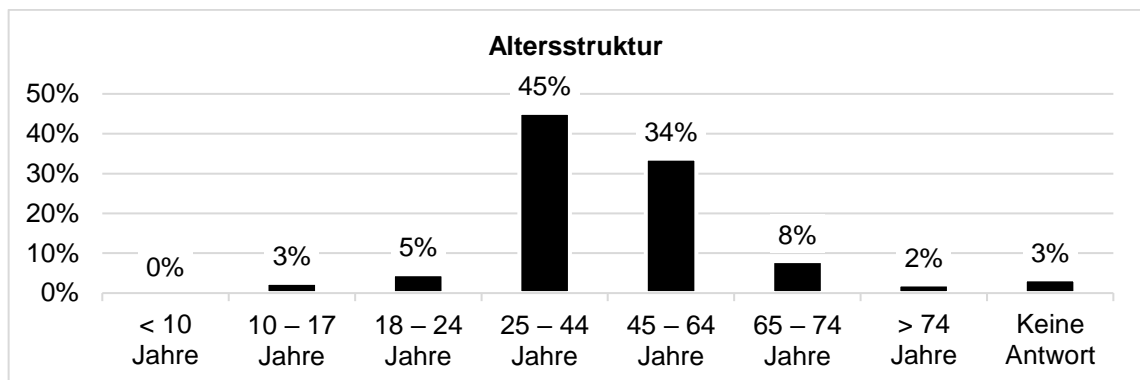
Die Befragung ermöglichte die getrennte Beantwortung von Fragen an Radfahrende und zu Fuß Gehende. Ermittelt wurden unter anderem die Nutzungsgründe und -gewohnheiten, Zufriedenheit mit der vorhandenen Infrastruktur, Sicherheitsgefühl und Maßnahmenvorschläge. Außerdem wurden allgemeine Angaben wie Alter, Berufstätigkeit und Geschlecht der Befragten ermittelt.

Die Beantwortung der Fragen war sowohl online (per Link oder QR-Code) als auch in Papierform (erhältlich in der Stadtverwaltung) möglich und wurde nutzerfreundlich gestaltet. Für eine hohe Verständlichkeit sorgten kurze, prägnante Formulierungen und die meisten Fragen waren für einen geringen Zeitaufwand im Multiple-Choice-Format zu beantworten.

Im Folgenden werden die für das Verkehrskonzept relevanten Auswertungsergebnisse der Befragung beschrieben. Eine Kurzübersicht ist außerdem in **Anlage 2** enthalten.

4.2 Teilnahme und allgemeine Fragen

Die Befragung wurde im vorgegebenen Zeitraum über 800-mal begonnen. Die Radfahrerbefragung verzeichnete 418, die Fußgängerbefragung 400 vollständig oder teilweise auswertbare Teilnahmen. Etwa 87 % der Befragten gab an, in Annaberg-Buchholz zu wohnen. Die größte Altersgruppe stellten die 25- bis 44-Jährigen mit ca. 45 % (s. nachfolgende Grafik). Die Aufteilung zwischen männlichen (ca. 48 %) und weiblichen (ca. 46 %) Personen fiel in etwa gleich aus (Rest keine Antwort/ divers).



Grafik 17: Altersstruktur der Teilnehmenden

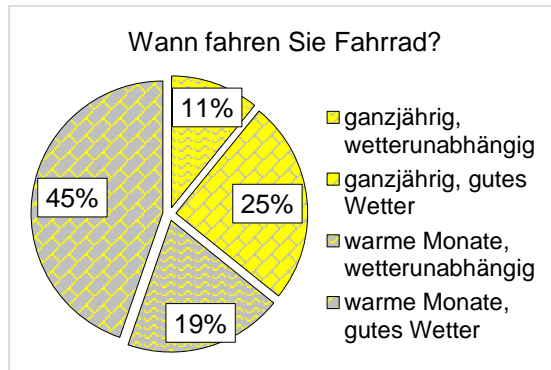
Mit knapp 76 % stellen die Beschäftigten (Arbeitnehmer sowie Selbstständige) den höchsten Anteil der Befragten dar. Über 13 % befanden sich zum Zeitpunkt der Teilnahme in Rente bzw. Pension und nur etwa 5 % in einer Ausbildung (Schule, Berufsausbildung, Studium). Die Führerschein-Verfügbarkeit fällt mit ca. 90 % sehr hoch aus, was jedoch für den ländlichen Raum eher typisch ist.

Zum Einstieg der Befragung wählten die Teilnehmenden, ob sie Fragen zum Radverkehr, zum Fußverkehr oder zu beidem beantworten wollten. Knapp 70 % entschieden sich für die gesamte Umfrage. Der Rest teilte sich fast gleich auf die einzelnen Teile zum Fußverkehr (16 %) und Radverkehr (14 %) auf. Im Folgenden werden die für das Verkehrskonzept relevanten Ergebnisse dargestellt und eingeordnet. Die Angaben beziehen sich dabei stets auf die antwortenden Teilnehmenden der jeweiligen Befragung (Rad oder Fuß).

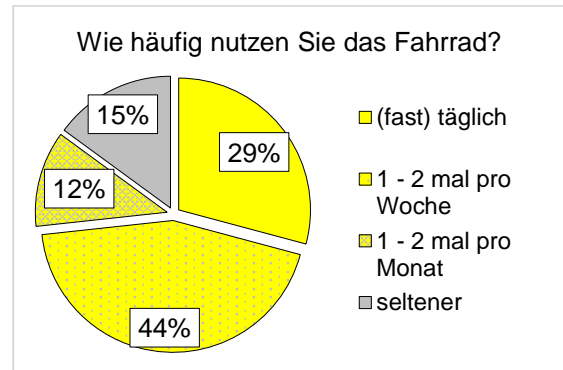
4.3 Ergebnisse der Radfahrer-Befragung

Von den Befragten fährt deutlich weniger als die Hälfte (ca. 36 %) ganzjährig Fahrrad. Etwa 70 % machen die Wahl zum Radfahren von gutem Wetter abhängig. Insgesamt fahren fast zwei Drittel (ca. 64 %) nur in den warmen Monaten. Dies ist in der Tendenz in den meisten deutschen Städten zu beobachten, zeigt jedoch deutliches Ausbaupotential.

In der generellen Häufigkeit der Fahrradnutzung zeigt sich, dass ein reichliches Viertel der Befragten (ca. 29 %) das Rad als alltägliches Fortbewegungsmittel sehen und damit sehr viele Wege, bspw. auch zur Arbeit, erledigen. Über zwei Drittel (71 %) nutzen das Rad eher für bestimmte Wege und in der Freizeit.



Grafik 18: persönliche Fahrrad-Saison



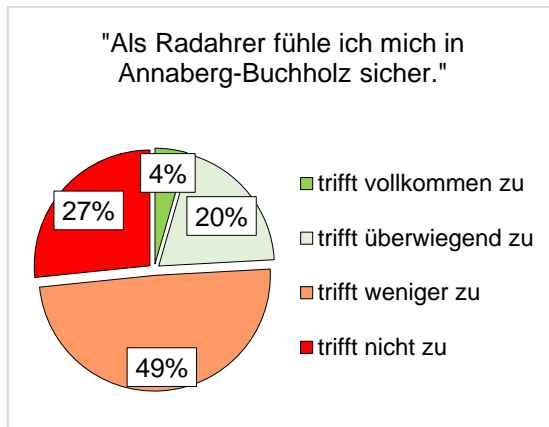
Grafik 19: Häufigkeit der Fahrrad-Nutzung

Der Anteil täglicher Radnutzer deckt sich in etwa mit den **Fahrtzielen**: Bei der Frage „Wofür nutzen Sie das Fahrrad im Alltag am häufigsten?“ (bis zu zwei Antworten möglich) gaben 26 % an, das Rad für die Fahrt zur Arbeit/ Schule/ etc. zu nutzen. Auf Freizeit/ Besuche etc. fielen etwa 57 % der Antworten und 13 % auf Einkäufe und sonstige Erledigungen.

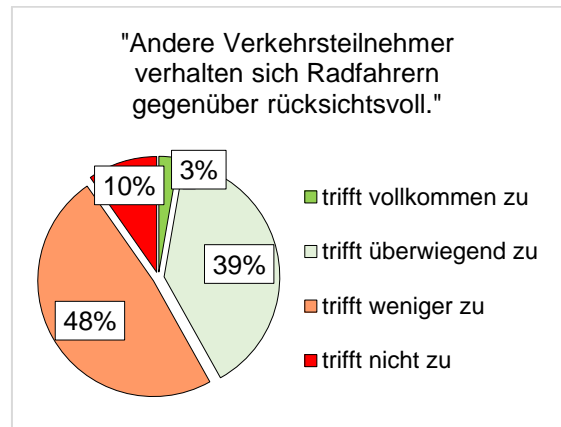
Auch der meistgenannte Grund für das Fahrradfahren entspricht dem sich bereits abzeichnenden Schema: Etwa 50 % fahren Rad, um etwas für ihre Gesundheit/ Fitness zu tun. Darauf folgen der Umweltschutz mit knapp 18 % und die durch das Fahrrad erhaltene Flexibilität mit ca. 12 %. Etwa 9 % fahren aus Kostengründen mit dem Rad.

Der überwiegende Teil der Radfahrenden (knapp 70 %) nutzt für die meisten Fahrten das klassische Fahrrad ohne elektrische Unterstützung. Etwa 24 % der Personen gaben an, „(fast) immer“ oder „häufig“ ein E-Bike bzw. Pedelec zu nutzen. Fahrrad-Anhänger oder Lastenräder kommen in Annaberg-Buchholz kaum zum Einsatz.

Etwa 76 % der Radfahrenden fühlen sich eher oder sehr unsicher im Straßenverkehr von Annaberg-Buchholz. Ein Teil dieses Unsicherheits-Gefühls resultiert offenbar auch aus der als mangelhaft wahrgenommenen Rücksicht anderer Verkehrsteilnehmer.



Grafik 20: Sicherheitsempfinden der Radfahrenden



Grafik 21: Rücksicht anderer Verkehrsteilnehmer

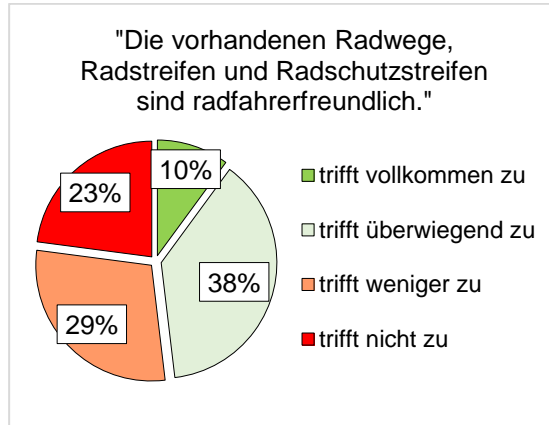
An folgenden Stellen im Straßennetz von Annaberg-Buchholz herrscht besonders häufig ein erhöhtes Unsicherheitsempfinden vor (dazu werden die Anzahl der Nennungen und die meistgenannten Gründe gelistet):

- Bundesstraßen inkl. der Knotenpunkte (246x): meist fehlende gesonderte Radführung bei hohem Kfz-Verkehr und hohen Geschwindigkeiten
- Wolkensteiner Straße (58x): fehlende Übersicht, parkende Kfz
- Innenstadt/ Innenstadtring (14x): schlechte Wahrnehmung durch Kfz-Führer
- Große Kirchgasse (13x): parkende Kfz
- Geyersdorfer Hauptstraße (10x): fehlende Radführung
- Lindenstraße (9x): entgegenkommende Kfz aufgrund einparkender Kfz
- Adam-Ries-Straße (8x): schlechte Wahrnehmung durch Kfz-Führer
- Robert-Blum-Straße (7x): fehlende Radführung
- Bärensteiner Straße (5x): geringer Überholabstand von Kfz
- Buchholzer Straße (5x): Straßenraum zu eng

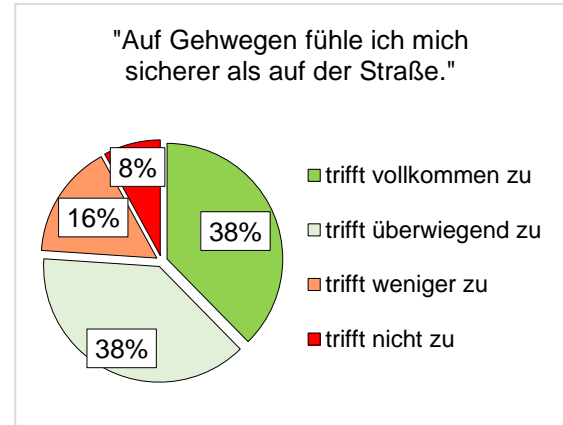
Generell wird an zahlreichen Kreuzungen eine mangelnde Rücksicht durch die Kfz-Führenden beklagt. Entlang der Straßen werden im Allgemeinen viel Verkehr, hohe Geschwindigkeiten, geringe Überholabstände und zu wenige parallele Radwege sowie Querungsmöglichkeiten als kritisiert. Entlang der vorhandenen Radwege wird außerdem die (zum Teil rechtswidrige) Nutzung durch Fußgänger beanstandet.

Die Qualität der Infrastruktur ist ein weiterer wichtiger Einflussfaktor bezüglich der Unsicherheit von Radlern. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen werden in Annaberg-Buchholz immerhin von 48 % als eher radfahrerfreundlich bezeichnet. Dies sagt jedoch noch nichts darüber aus, ob die Fahrrad-Infrastruktur auch quantitativ ausreicht.

Dass sich über drei Viertel der Radfahrenden auf Gehwegen sicherer fühlen als auf der Straße, kann als weiterer deutlicher Hinweis verstanden werden, dass vor allem die Rücksicht von Kfz-Führenden als unzureichend angesehen wird.



Grafik 22: Beurteilung vorhandener Infrastruktur



Grafik 23: Sicherheitsempfinden Straße/ Gehweg

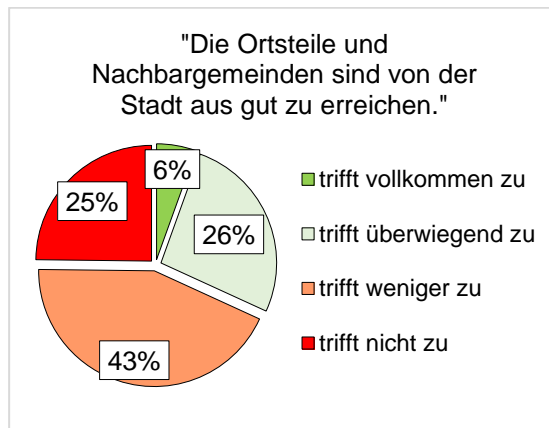
Die generelle **Erreichbarkeit** wird sowohl bezüglich der Wege durch die Stadt als auch in die einzelnen Ortsteile als eher schlecht bewertet. In beiden Fällen sind die Befragten zu ca. zwei Dritteln ganz oder eher unzufrieden. Hieraus kann geschlossen werden, dass die Anzahl bzw. Länge der Rad-Infrastruktur aus Nutzersicht bei weitem nicht ausreichen.

Häufig als schlecht erreichbar eingestufte Ziele sind (bis drei Nennungen möglich):

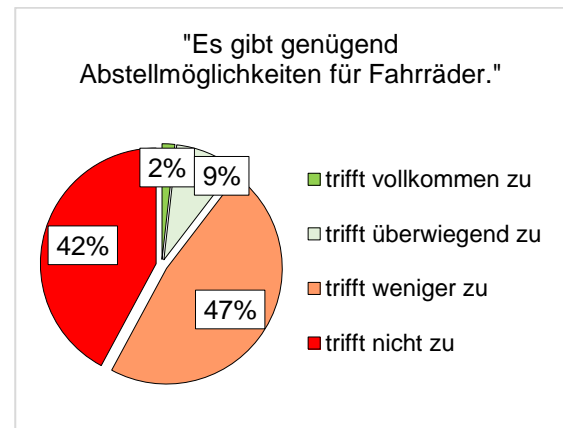
- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| ▪ Innenstadt/ Altstadt/ Markt (111x) | ▪ Einkaufen/ Supermärkte (66x) |
| ▪ Erzgebirgsklinikum (39x) | ▪ Buchholz (27x) |
| ▪ Pöhlberg inkl. Tiergehege (24x) | ▪ Freibad am Stangewald (23x) |
| ▪ Bahnhöfe (20x) | ▪ vorhandene Radwege (20x) |
| ▪ Gewerbegebiet (20x) | ▪ Frohnau (14x) |
| ▪ Erreichbarkeit allgemein (14x) | ▪ Schulen/ Kitas (13x) |
| ▪ Ortsteile allgemein (12x) | ▪ Silberlandhalle (11x) |
| ▪ Schwimmhalle Atlantis (8x) | ▪ Barbara-Uthmann-Ring (7x) |
| ▪ Cunersdorf (5x) | ▪ Kleinrückerswalde (5x) |

Zur öffentlichen Vorstellung der Analyse-Ergebnisse wurden aufgrund eines hohen Unsicherheitsgefühls seitens mehrerer Bürger noch einmal das Umfeld zweier Schulen (Montessori-Grundschule und Grundschule Kleinrückerswalde) benannt.

Das Meinungsbild zur Verfügbarkeit von **Abstellmöglichkeiten** fällt in Annaberg-Buchholz am deutlichsten aus: Nur 11 % befinden die vorhandenen Abstellanlagen als gänzlich oder eher ausreichend. Dies deckt sich mit dem Bild der fachlichen Analyse (siehe Kapitel 3.4.4).



Grafik 24: Erreichbarkeit der Ortsteile



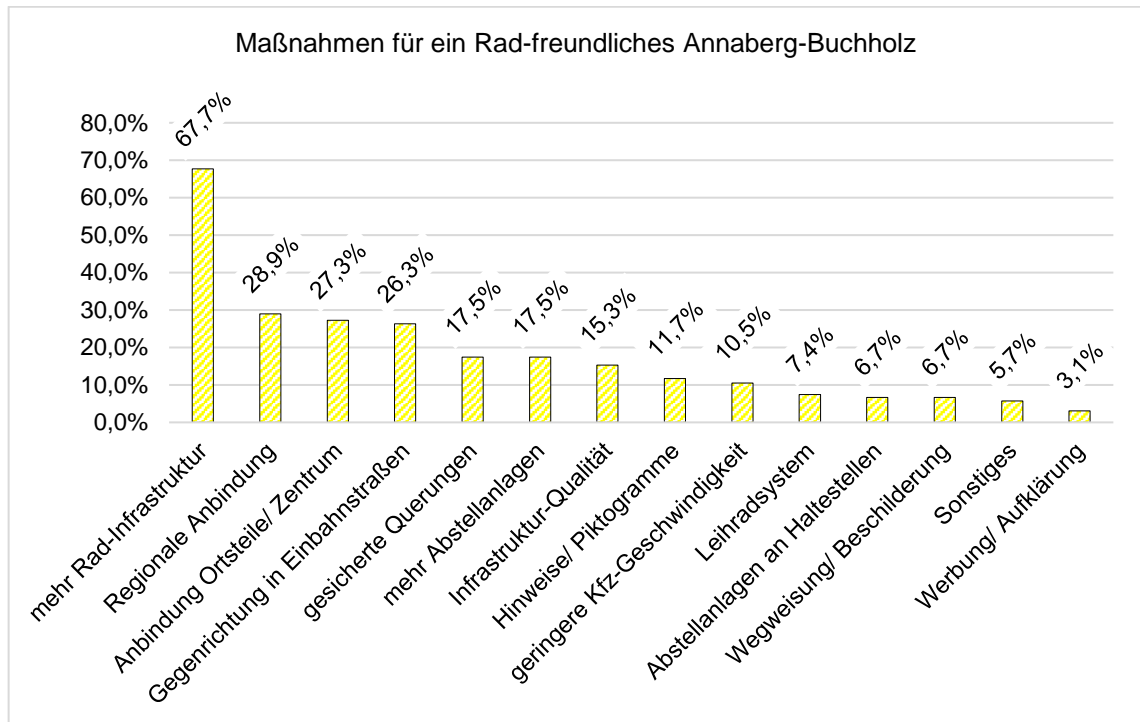
Grafik 25: Häufigkeit der Abstellmöglichkeiten

Mehr Abstellmöglichkeiten werden besonders an folgenden Stellen als notwendig erachtet bzw. gefordert (bis drei Nennungen möglich):

- Innenstadt/ Altstadt/ Markt (236x)
- Einkaufszentren (45x)
- Pöhlberg inkl. Tiergehege (24x)
- öffentliche Einrichtungen (Behörden, Friedhof, etc.) (22x)
- Bahnhöfe (47x)
- kulturelle Einrichtungen (Theater, Museum, etc.) (32x)
- St. Annenkirche (12x)
- Schulen/ Kitas (5x)

Weitere Nennungen betrafen bspw. den Busbahnhof, das Erzgebirgsklinikum und das Neubaugebiet Barbara-Uthmann-Ring. In einigen Fällen, insbesondere an den Bahnhöfen, werden gesicherte Abstellmöglichkeiten wie bspw. Boxen oder überwachte Radbügel gefordert.

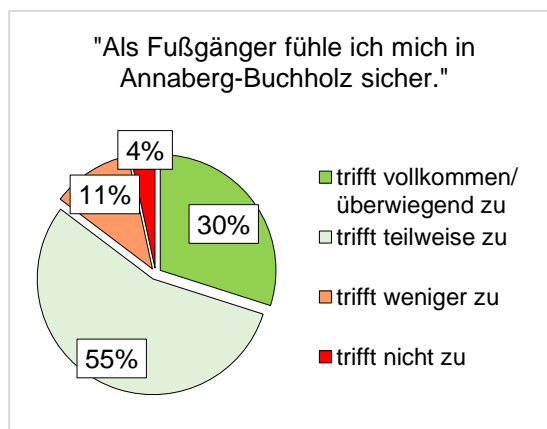
Die Frage nach **Maßnahmen für eine Fahrrad-freundliche Stadt** (bis zu drei Nennungen möglich) wurde insgesamt sehr deutlich beantwortet: Von fast 68 % der Teilnehmer wurde die Quantität (Anzahl und Länge) der Radführung deutlich als wichtigste Maßnahme benannt. Die regionale Anbindung, Anbindung zwischen Ortsteilen und Zentrum und die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung sind danach mit 26 bis 29 % fast gleichauf. Es folgen gesicherte Querungen und mehr Abstellanlagen mit je 17,5 %.



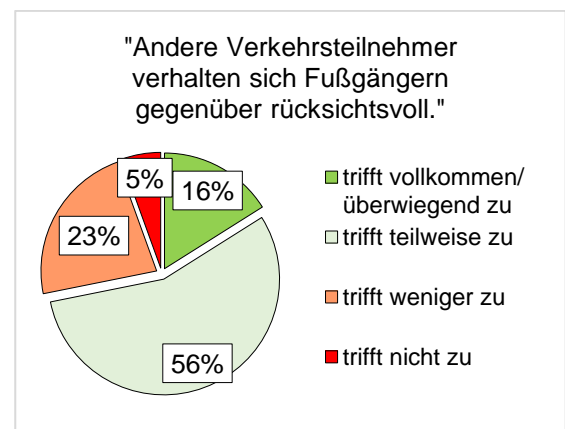
Grafik 26: von Radfahrern gewünschte Maßnahmen

4.4 Ergebnisse der Fußgänger-Befragung

Das **Sicherheitsempfinden** der Fußgänger in Annaberg-Buchholz ist größtenteils positiv zu bewerten. Nur ca. 15 % der Personen sehen weiterhin Entwicklungs-Potential. Die Rücksichtnahme anderer Verkehrsteilnehmer wird von 72 % der Befragten eher positiv und damit ebenfalls besser bewertet als durch die Radfahrer.



Grafik 27: Sicherheitsempfinden der Fußgänger



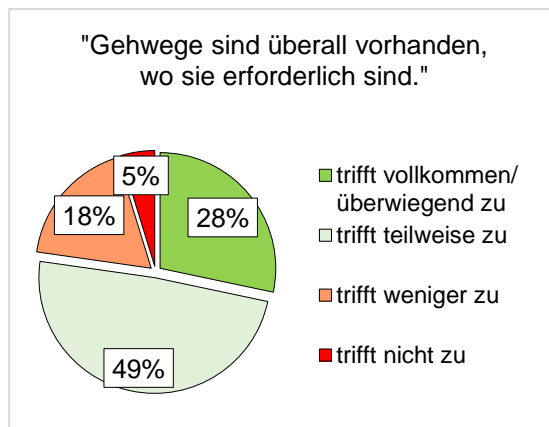
Grafik 28: Rücksicht anderer Verkehrsteilnehmer

Unter den Stellen mit hoher Unsicherheit wurden folgende häufiger aufgrund des Aspekts einer wahrgenommenen mangelnden Rücksicht benannt (mit Gesamtanzahl der Nennungen und Hauptgründen):

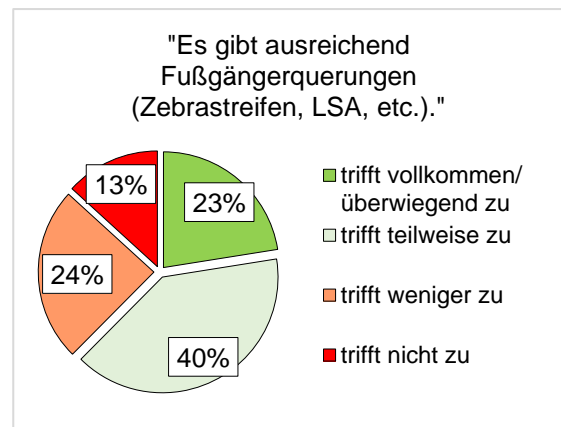
- Wolkensteiner Straße (64x, viel Verkehr, hohe Geschwindigkeiten)
- Fußgänger-LSA der Bundesstraßen, überwiegend B 95 (24x, Fahren bei Rot, hohe Geschwindigkeiten)
- Gehwege generell (17x, Nutzung durch Radfahrer)
- Markt (34x, Einhalten von Höchstgeschwindigkeit und Halteverbot)
- generell Knotenpunkte entlang der Bundesstraßen (18x, Abbieger achten nicht auf Fußgänger)
- Lindenstraße (15x, auf Gehwegen parkende Kfz)

Sonstige Gründe für ein Unsicherheitsgefühl waren eine schlechte Beleuchtung (in Frohnau, Bahnhöfe und deren Umfeld sowie Parks), ein z.T. als unzureichend wahrgenommener Winterdienst (eher an Steigungsstrecken) sowie auf oder an Gehwegen parkende Kfz, welche beim Überqueren der Straße die Sicht behindern.

Die **Quantität der Gehwege** und Querungsmöglichkeiten wird durch die Fußgänger mit einer positiven Tendenz bewertet. Dennoch gibt es mehrere Bereiche, in denen sich vermehrt weitere bzw. bessere Gehbahnen oder zusätzliche bzw. qualitativ hochwertigere Querungsmöglichkeiten gewünscht werden.



Grafik 29: Bewertung der Quantität der Gehwege



Grafik 30: Bewertung der Anzahl der Querungen

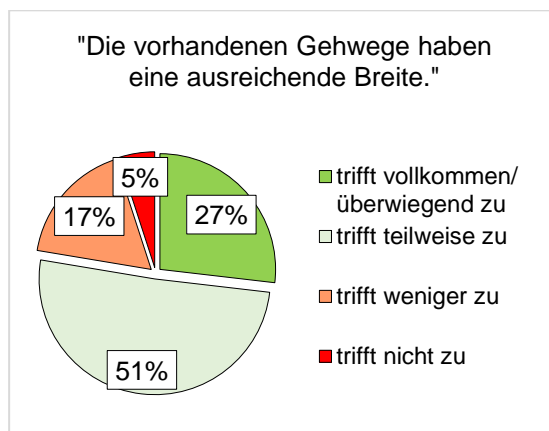
Entlang der Bundesstraßen wird sich ein durchgehendes und nach Möglichkeit beidseitig vorhandenes Gehwegnetz gewünscht. Häufiger wurden außerdem fehlende Gehwege in Frohnau (v.a. Hauptverkehrsnetz), auf der Schlettauer Straße, in Geyersdorf und auf der Alten Poststraße kritisiert. Als unzureichend werden v.a. die Gehwege auf der August-Bebel-Straße in Cunersdorf sowie der Bruno-Matthes-Straße wahrgenommen.

Weitere/ besser ausgebaute Querungsmöglichkeiten wurden sich wie folgt vermehrt gewünscht (ab 5 Nennungen, inkl. Anzahl der Nennungen sowie meistgenannter Ort oder Grund, sofern vorhanden):

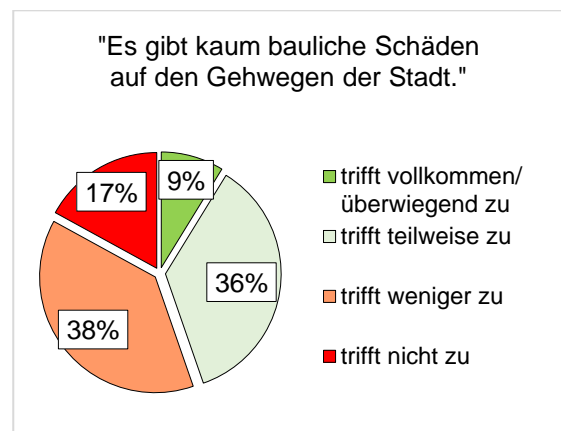
- Markt (42x, v.a. zum Rathaus und zur Großen Kirchgasse)
- Adam-Ries-Straße (18x, Berufsschule)
- Geyersdorfer Straße (17x)
- B 101, Bahnhof Mitte (10x, Haltestelle Talstraße)
- Lindenstraße (10x)
- B 101 Bruno-Matthes-Straße (8x)
- Wolkensteiner Straße (42x, gesamte Straße, Qualität vorhandene Querung)
- Knotenpunkte Bundesstraßen allgemein (13x, Qualität, Barrierefreiheit)
- B 101, Gehrisch Ruh (10x, Haltestelle/ Parkhaus Altstadt)
- Große Kirchgasse (9x)
- Karlsbader Straße (7x)

Von einigen möglicherweise mobilitätseingeschränkten Personen wurden außerdem generell unzureichende Bordabsenkungen sowie Bereiche mit Kopfsteinpflaster als zum Teil schlecht oder nicht passierbar benannt.

Bei der **Qualität der Gehwege** eine differenziertere Betrachtung notwendig. Während die Breite von 78 % der Personen als teilweise bis vollkommen ausreichend wahrgenommen wird, wird die Aussage „Es gibt kaum bauliche Schäden auf den Gehwegen der Stadt.“ von über der Hälfte der Befragten mit „trifft nicht zu“ und „trifft weniger zu“ beantwortet. Der Fokus der Bürger liegt hier also eher auf der Instandsetzung vorhandener Gehwege.



Grafik 31: Bewertung der Gehweg-Breiten



Grafik 32: Bewertung des baulichen Zustandes

Mit der **Beleuchtung** (77 %) und der **Sauberkeit** (61 %) ist die Mehrheit der Befragten eher oder sehr zufrieden. **Räumen/ Streuen im Winter** wird nur von 47 % der Befragten als (eher) ausreichend betrachtet. Zu Sauberkeit und Winterdienst ist jedoch anzumerken, dass im Regelfall die Besitzer der angrenzenden Grundstücke zuständig sind.

Mit den vorhandenen **Bordabsenkungen** (69 % (eher) positiv) und der **Erreichbarkeit von Bushaltestellen** (63 % (eher) positiv) ist über die Hälfte der Teilnehmenden grundlegend zufrieden. Es wird aber deutlich, dass weiterhin Verbesserungspotential gesehen wird. Da außerdem davon auszugehen ist, dass die wenigsten Personen mobilitätseingeschränkt sind, darf daraus nicht

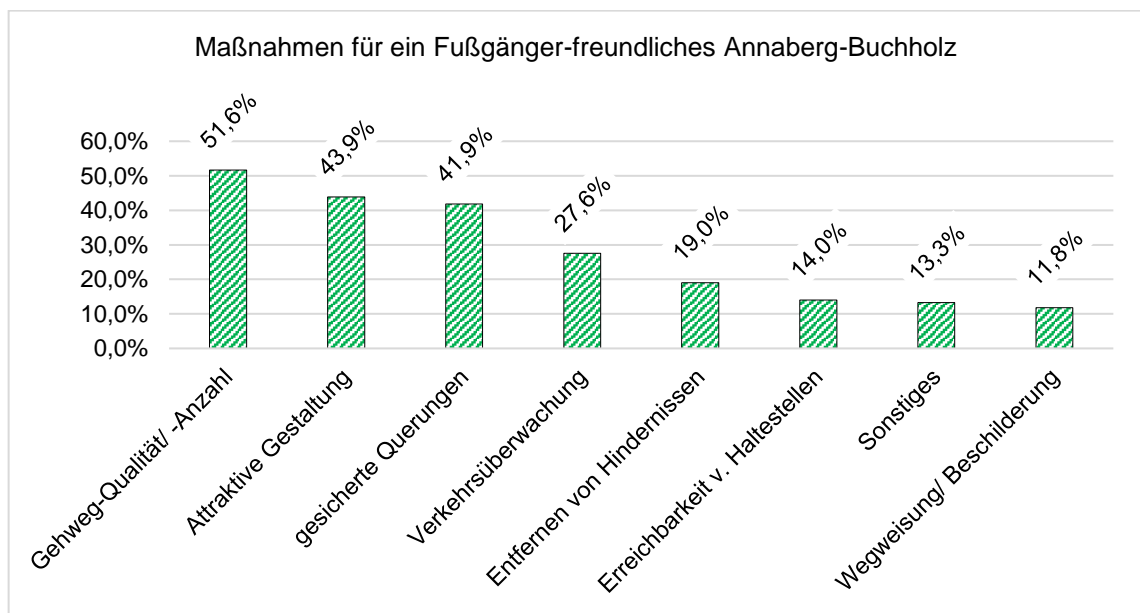
geschlossen werden, diesbezüglichen Handlungsbedarf zu vernachlässigen. Dies legen auch die bereits genannten Wünsche nach weiteren gesicherten und barrierefreien Querungsstellen nahe.

Entlang einiger Straßenzüge werden Barrieren wahrgenommen – sowohl für Fußgänger generell als auch für mobilitätseingeschränkte Personen (ab 5 Nennungen, mit Anzahl der Nennungen und meistgenannten Hindernissen, sofern vorhanden):

- Wolkensteiner Straße (36x, schmal, Hindernisse im Weg, uneben)
- Markt (15x, Zugang zu Bus-Steigen und zum Rathaus)
- Altstadt/ Innenstadt (10x, Unebenheiten)
- B 101 Bruno-Matthes-Straße (5x)
- Zuwegungen Bahnhöfe (5x)
- Große Kirchgasse (17x, schmal, Hindernisse im Weg, Borde)
- LSA-geregelte Knoten der Bundesstraßen (11x, nicht barrierefrei)
- Karlsbader Straße (8x)
- Frohnau generell (5x, Borde)

In einigen Fällen wurden auch stadtweit vorhandene unebene Gehwege, unzureichende oder fehlende Bordabsenkungen sowie sehr schmale Gehbereiche bemängelt.

Bei den **Maßnahmen für eine Fußgänger-freundliche Stadt** (bis zu drei Nennungen möglich) gibt es keine so deutliche Abgrenzung wie bei den Radfahrern. Hier stechen drei Maßnahmen als Favoriten hervor, die sich mit den hauptsächlich genannten Mängeln decken.



Grafik 33: Von Fußgängern gewünschte Maßnahmen (Aufteilung unter allen Nennungen)

Insgesamt verdeutlichen die Fußgänger in Annaberg-Buchholz, dass die vorhandene Infrastruktur (Gehweglänge und -qualität, Attraktivität sowie Querungen) einen hohen Einfluss auf die persönliche Wahl des Verkehrsmittels hat. Ein Viertel der Antwortenden rückt jedoch auch die Überwachung des Verkehrs in den Fokus (v.a. Geschwindigkeiten und Parkverhalten von Kfz, aber auch in geringem Maße auf Gehwegen fahrende Radler). Fast jede fünfte Person nimmt auf ihren Fußwegen deutliche Hindernisse wahr.

4.5 Zusammenfassung und Fazit zur Befragung

Die **Radfahrer** in Annaberg-Buchholz fühlen sich im Straßenverkehr sehr unsicher. Das liegt offenbar besonders an fehlender bzw. ungenügender Infrastruktur in Verbindung mit einer als unzureichend wahrgenommenen Rücksicht der Autofahrer. Letztere kann nicht im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes eruiert werden. Es erscheint deshalb jedoch plausibel, dass sich Radfahrende auf Gehwegen zum Teil sicherer fühlen als auf der Straße.

Die Wahrnehmung, dass Abstellanlagen nahezu im gesamten Stadtgebiet fehlen, deckt sich mit der fachlichen Analyse. An beinahe allen wichtigen Zielen wird die Errichtung von Abstellanlagen gewünscht.

Insgesamt wünschen sich die Fahrradfahrer v.a. eine stärker ausgebaute und qualitativ hochwertigere Infrastruktur, eine bessere Anbindung zwischen Ortsteilen und Zentrum sowie zu den umliegenden Ortschaften, das Öffnen von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer, mehr Querungen über Straßen im Zuge geeigneter Radrouten sowie mehr Abstellmöglichkeiten.

Die Teilnehmer der **Fußgänger-Befragung** fühlen sich im Vergleich zu den Radfahrern deutlich sicherer und bewerten auch die vorhandene Infrastruktur durchschnittlich besser. Stellenweise werden aber trotzdem ein- oder beidseitig fehlende Gehbahnen, fehlende Querungsmöglichkeiten sowie die Qualität der vorhandenen Infrastruktur bemängelt.

Die Rücksichtnahme anderer Verkehrsteilnehmer wird gemischt bewertet – viele Meldungen betreffen schnell fahrende Kfz, unzureichende Achtsamkeit bei Abbiegevorgängen und Gehwegparken. Einige Nennungen zu mangelnder Rücksicht betreffen jedoch auch Radfahrer auf Gehwegen. Dies komplettiert das Bild der Radfahrer: Da diese – auch aufgrund ihres Sicherheitsempfindens – von der Straße auf Gehwege ausweichen, entsteht zusätzliches Konfliktpotential mit den Fußgängern.

Die Frage der Barrierefreiheit stellt sich nur für wenige Verkehrsteilnehmer, ist jedoch für Mobilitätseingeschränkte Personen (Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Blinde) besonders wichtig. Speziell die LSA-geregelten Knotenpunkte wurden vergleichsweise häufig als Barrieren im Fußverkehr benannt (unzureichende akustische Signalgeber, Bordabsenkungen und taktile Elemente), aber

auch andere Knotenpunkte können deutliche Hindernisse darstellen. Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV sind für einige Verkehrsteilnehmer nur unter erschwerten Bedingungen zu erreichen. Des Weiteren sind zahlreiche Bordabsenkungen und teilweise die Qualität der Gehwege zu verbessern. Auch bei der Barrierefreiheit besteht somit noch deutlicher Handlungsbedarf.

Die priorisierten Maßnahmen für eine Fußgänger-freundliche Stadt decken sich mit den Ergebnissen der vorherigen Fragen: Der Fokus liegt, wie bei den Radfahrern, auf Quantität und Qualität der Infrastruktur, attraktive Gestaltung sowie sichere Querungsmöglichkeiten. Es folgen Maßnahmen zur Überwachung (vornehmlich des Kfz-Verkehrs), das Entfernen von Hindernissen und die Erreichbarkeit von Haltestellen.

5. Analyse-Fazit

Das vorliegende Dokument enthält die Analysen zum Verkehrskonzept von Annaberg-Buchholz. Deutlich wird, dass die Infrastruktur der Erzgebirgsstadt wesentlich für die Nutzung durch den privaten Pkw, Wege zu Fuß und zum Teil für den ÖPNV ausgelegt ist.

Unter allen Verkehrsmitteln weist der **Radverkehr** bei weitem die größten Defizite auf. Das vorhandene Radroutennetz ist hauptsächlich auf touristisch geprägtes Radfahren ausgelegt und bedarf einer umfassenden Überarbeitung. Ein künftiges Routennetz sollte gleichermaßen Alltags- sowie Freizeitverkehre beachten und wichtige Hinweise zur benötigten Infrastruktur (Radwege, Radfahrstreifen, Querungsstellen, etc.) geben. Der bereits vorhandene attraktive Radweg auf der alten Güterbahntrasse parallel zur B 95 und die Führung entlang der Adam-Ries-Straße sind geeignete Ansätze, die als Beginn eines notwendigen Infrastruktur-Ausbaus verstanden werden sollten.

Dies gilt insbesondere auch für benötigte Abstellmöglichkeiten – ob im Umfeld des Marktes, an Bahnhöfen, kulturellen oder touristischen Einrichtungen und vielen weiteren. Hier ist im Grunde kein wichtiges Ziel hinreichend (bzw. überhaupt) ausgestattet. Die genannten Punkte wurden auch in der Radfahrerbefragung von der Mehrheit der Befragten unterstrichen und zum Teil auf Basis persönlicher Erfahrungen weiter konkretisiert.

Die **Fußgänger** in Annaberg-Buchholz sind demgegenüber deutlich zufriedener. So ist das Gehwegnetz weitestgehend ausgebaut und viele Bereiche, v.a. in der Kernstadt, hinreichend attraktiv und gut begehbar gestaltet. Dennoch besteht einiges Verbesserungspotential, u.a. an zahlreichen sehr engen oder unebenen Gehwegbereichen, an Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf sowie entlang der Straßen in den Ortsteilen. Der Bereich der mit Abstand größten Unsicherheit für Fußgänger ist die Wolkensteiner Straße, deren hochfrequentierter Straßenraum keine nutzungsgerechte Aufteilung besitzt.

Als Beitrag zur Daseinsfürsorge und Baustein einer nachhaltigen Mobilität hat der **öffentliche Personennahverkehr** generell eine große Bedeutung im städtischen Mobilitätsangebot. Der ÖPNV in Annaberg-Buchholz wird durch die Busse der RVE GmbH im Verkehrsverbund Mittelsachsen bereitgestellt. Maßgebliche räumliche Erschließungsdefizite bestehen v.a. in der Pöhlbergsiedlung, im Bereich Oststraße/ Alte Poststraße/ Am Flößgraben sowie am Hüttenberg. In der zeitlichen Erschließung sind die nahezu stadtweit fehlende Bedienung am Wochenende und in den Abendstunden (keine Fahrten nach 20 Uhr) sowie das generell geringe Fahrtenangebot in den Ortschaften zu bemängeln. Ferner weisen zahlreiche v.a. ältere Haltestellen des ÖPNV keine oder unzureichende Ausstattungsmerkmale (Unterstand, Sitzgelegenheit, etc.) auf. Besonders deutlich werden die Qualitätsunterschiede im Vergleich zwischen der Kernstadt Annaberg und den weiteren Ortsteilen.

Die **Barrierefreiheit** ist insbesondere in einer Stadt wie Annaberg-Buchholz, in welcher der Anteil älterer Einwohner in den kommenden Jahren potentiell weiter zunimmt, eine wichtige Grundlage zur Mobilität in allen Altersklassen. Die Kernstadt ist diesbezüglich bereits in einigen Bereichen gut aufgestellt – u.a. mit ebenen Gehwegen und Bordabsenkungen, welche bspw. für Rollstuhlfahrer oder Eltern mit Kinderwagen essentiell sind. Mit zunehmendem Abstand zum Markt und der Fußgängerzone Buchholzer Straße nimmt jedoch die Anzahl der Bereiche mit schlechterer Gehweg-Qualität und damit verringerter Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen zu. Defizite sind außerdem häufiger an Haltestellen des ÖPNV (Bordabsenkungen, taktile Elemente) zu verzeichnen, aber auch an zahlreichen Knotenpunkten (Bordabsenkungen, taktile Elemente) inkl. der LSA-geregelten Knoten (fehlende akustische Signalgeber) entlang der Bundesstraßen.

Prägendes Element im **Kfz-Verkehr** von Annaberg-Buchholz sind die beiden Bundesstraßen B 95 und B 101. Sie kreuzen sich im Norden Annabergs und stellen für Kfz die maßgebliche Verbindung der Stadt mit dem regionalen und überregionalen Umfeld inkl. des südlich gelegenen Nachbarlands Tschechien her. Der Großteil des Straßennetzes ist bedarfsgerecht ausgebaut und in gutem Zustand. Wenige anstehende Handlungsbedarfe finden Beachtung.

Das Straßennetz in Annaberg-Buchholz weist überwiegend verträgliche **Verkehrsmengen** auf. Abschnitte mit vergleichsweise hohen Belegungen sind v.a. die nördlichen Teile der Bundesstraßen sowie die S 218 Geyersdorfer Hauptstraße. Dies liegt jedoch v.a. an ihrer Verbindungsfunktion mit der weiteren Erzgebirgsregion und teils darüber hinaus. Besonders kritische Verkehrsmengen bezüglich der Stadt- und Umfeldverträglichkeit sind nicht zu verzeichnen.

Durchgangsverkehre mit dringlicherem Handlungsbedarf sind am Markt und dessen Umgebung zu verzeichnen, wo von einer spürbaren Beeinträchtigung der Aufenthalts- und Wohnqualität auszugehen ist. Die Bereiche Frohnau und Barbara-Uthmann-Ring werden in ihrer Funktion eher geringfügig beeinflusst. Mögliche Maßnahmen sollten hier in einem geeigneten Verhältnis zum nominal geringeren Durchgangsverkehr stehen.

Bezüglich der **Leistungsfähigkeit** sind keine Defizite im städtischen Netz zu verzeichnen. Auch der Knotenpunkt der Bundesstraßen B 95 und B 101 in Annaberg, welcher die höchste Verkehrsbelegung aufweist, ist bereits mit einem überschlüssigen Signalprogramm leistungsfähig und besitzt Kapazitätsreserven. Vereinzelt Verzögerungen entlang des Abschnitts Wolkensteiner Straße/ Markt/ Klosterstraße können zum Teil auf die bereits erwähnten Durchgangsverkehre zurückgeführt werden.

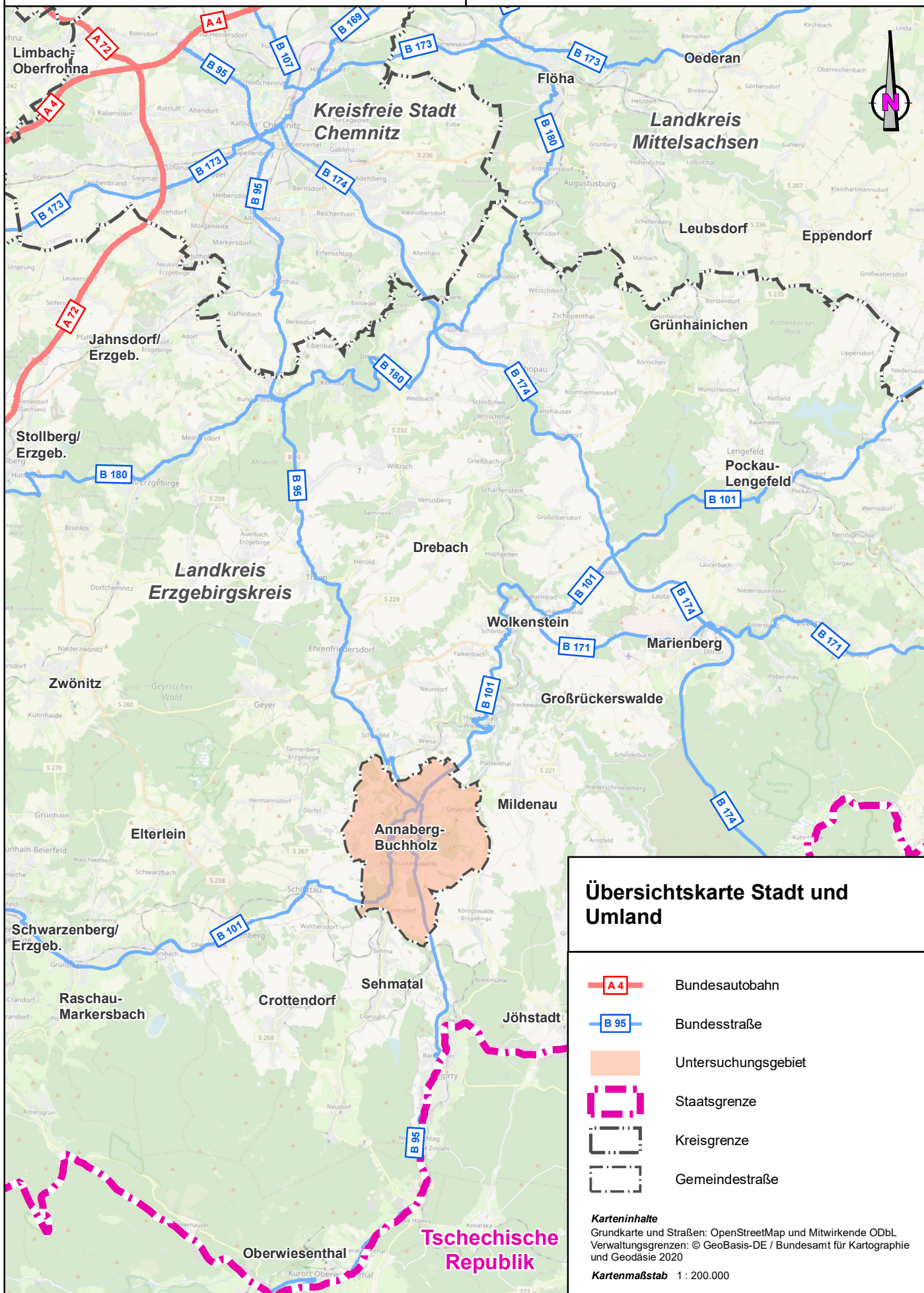
Das Angebot für den **ruhenden Kfz-Verkehr** in Annaberg-Buchholz weist überwiegend Kapazitätsreserven auf und bedarf keiner grundlegenden Überarbeitung. Selbst das erhöhte Aufkommen in der touristisch sehr begehrten Adventszeit wird mit den vorhandenen Stellplätzen der Parkgarage am Markt, der Parkhäuser Gehrish Ruh und Altstadt 2 sowie dem Zentralparkplatz

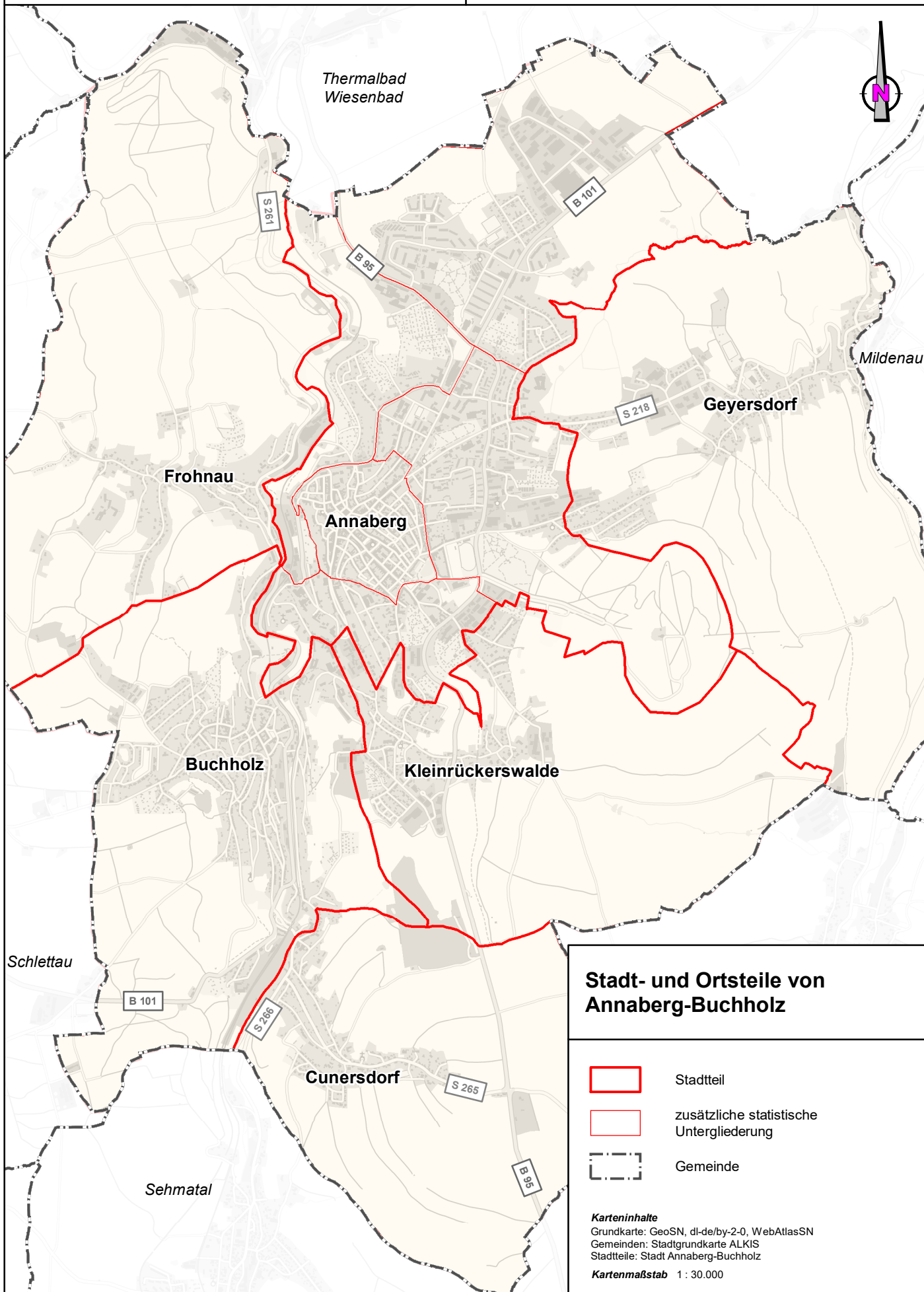
(Kätplatz) hinreichend abgedeckt. Mit dem seit 2015 bestehenden, teils dynamischen Parkleitsystem werden Parksuchverkehre weitestgehend vermieden.

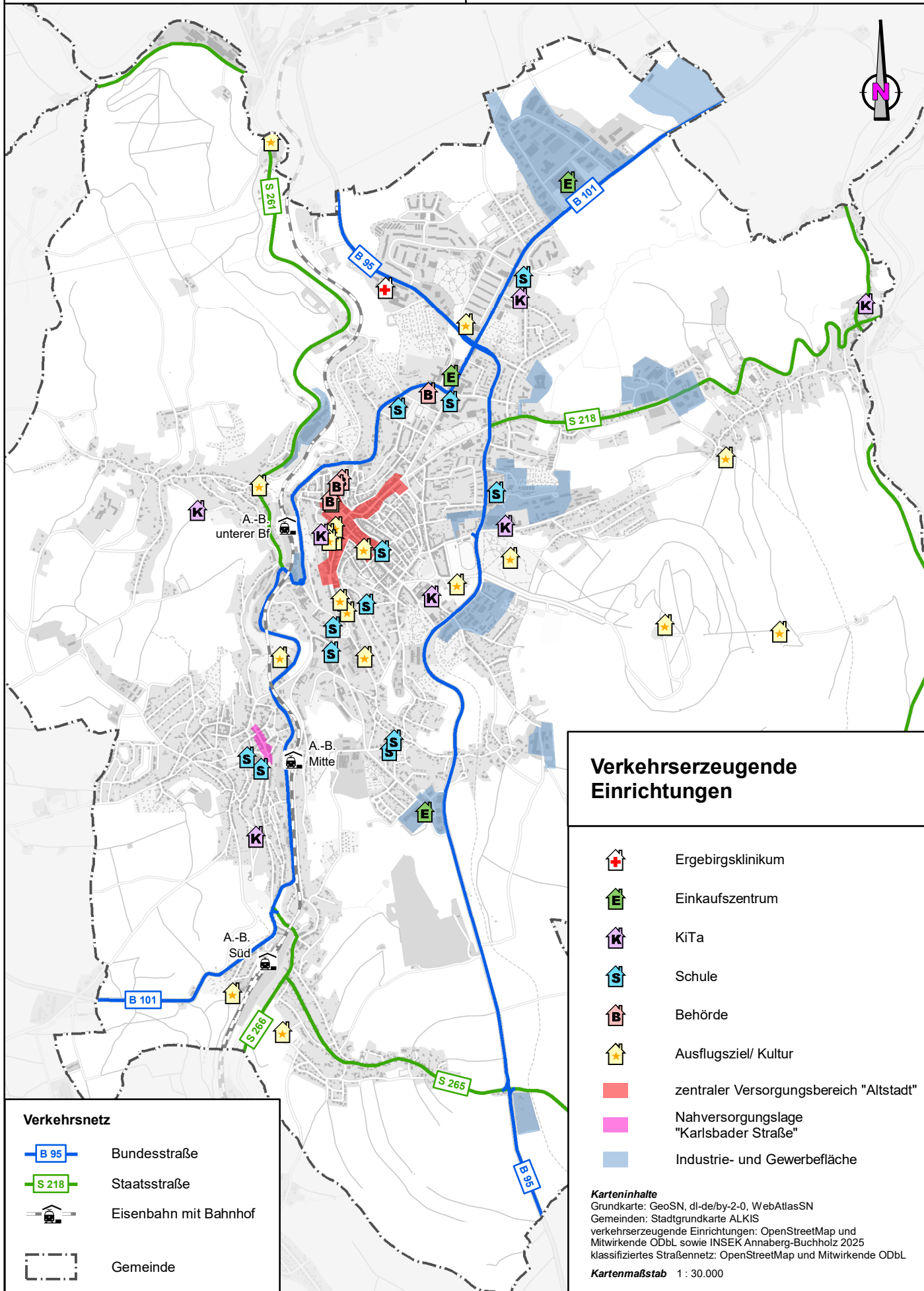
Die Untersuchung der **Verkehrssicherheit** ergab drei vertiefend zu betrachtende Bereiche – den Markt, die Geyersdorfer Straße und die B 95 nördlich des Knotens mit der Geyersdorfer Straße.

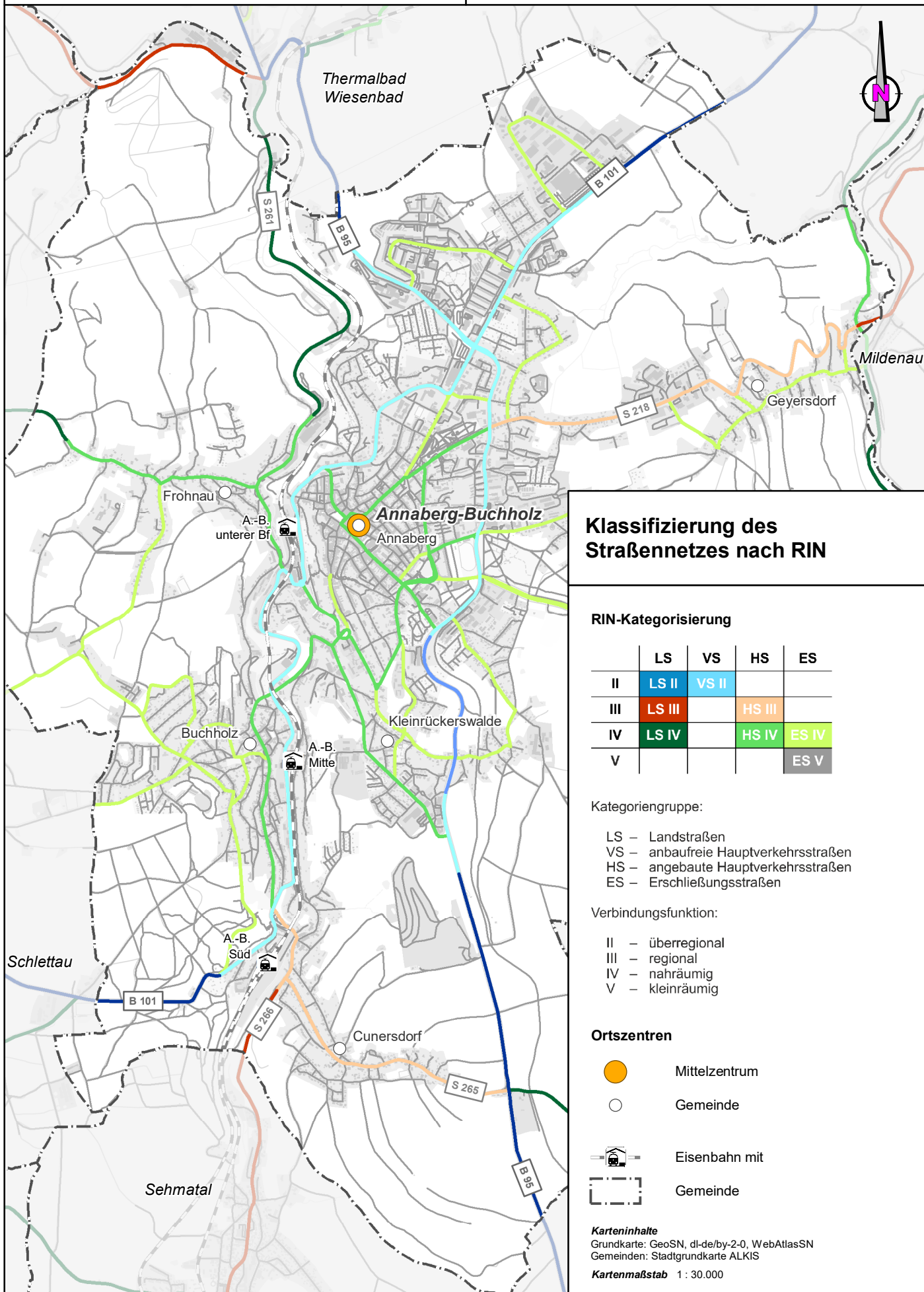
Im Bereich **innovativer Mobilitätsangebote** und technischer Neuerungen ist die Stadt mit der Errichtung von Ladesäulen für Elektro-Autos bereits tätig. Die anhaltenden Entwicklungen in diesem Bereich stellen die Stadt jedoch künftig vor weitere Herausforderungen, für die im Verkehrskonzept Annaberg-Buchholz angepasste Rückschlüsse und Anforderungen zu formulieren sind.

Abbildungen









Klassifizierung des Straßennetzes nach RIN

RIN-Kategorisierung

	LS	VS	HS	ES
II	LS II	VS II		
III	LS III		HS III	
IV	LS IV		HS IV	ES IV
V				ES V

Kategoriengruppe:

- LS – Landstraßen
- VS – anbaufreie Hauptverkehrsstraßen
- HS – angebaute Hauptverkehrsstraßen
- ES – Erschließungsstraßen

Verbindungsfunktion:

- II – überregional
- III – regional
- IV – nahräumig
- V – kleinräumig

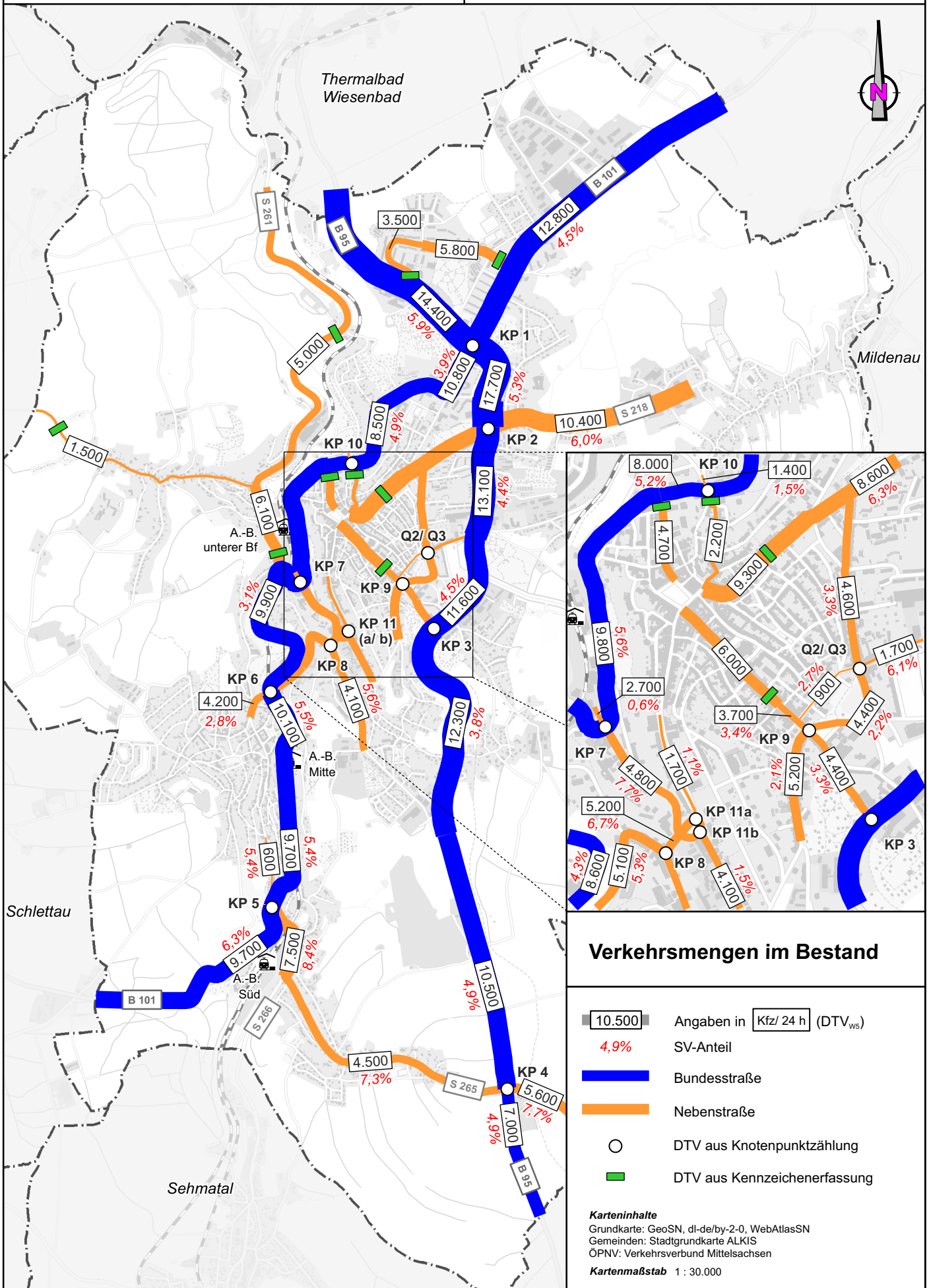
Ortszentren

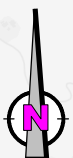
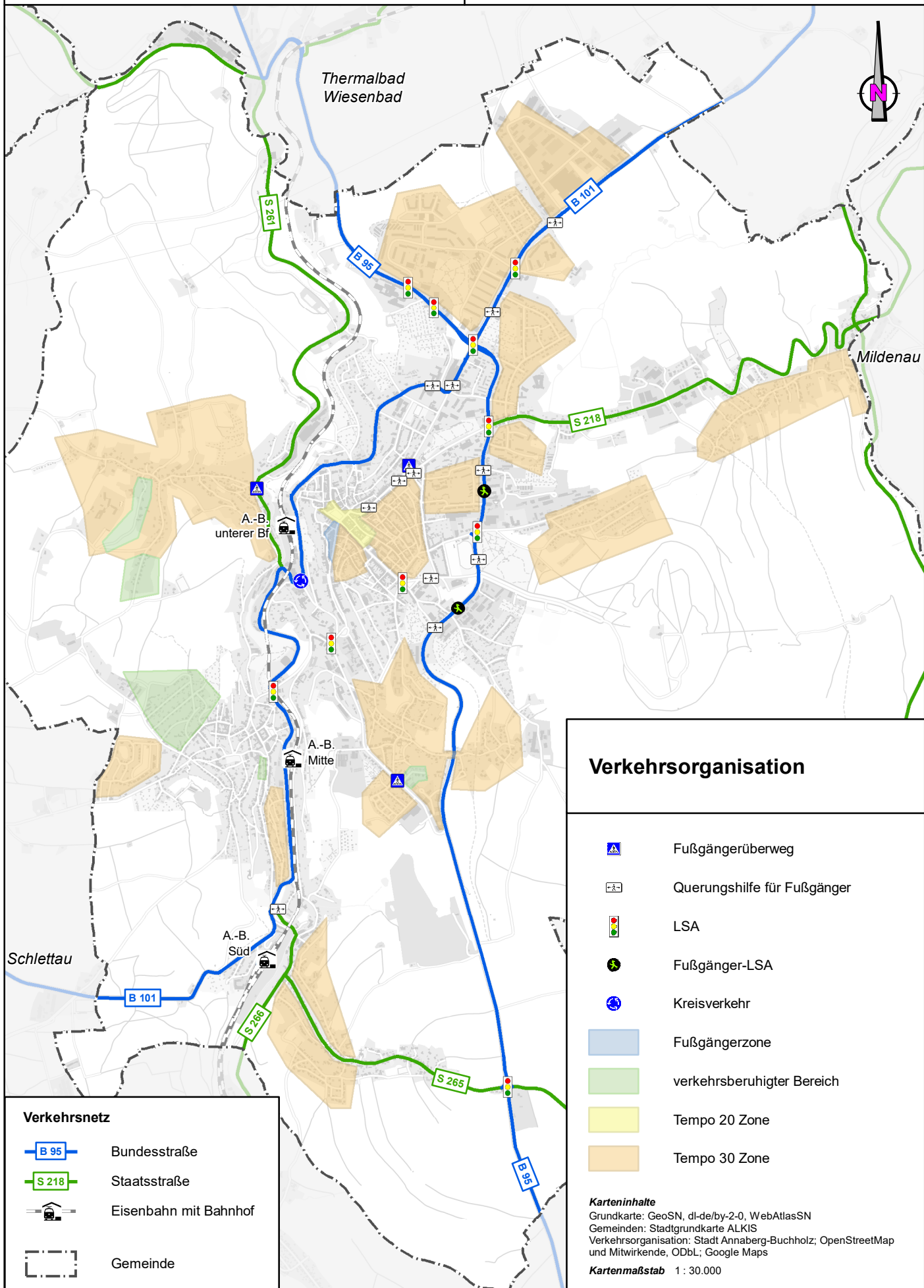
- Mittelzentrum
- Gemeinde
- Eisenbahn mit
- Gemeinde

Karteninhalte









Grundkarte: GeoSN, dl-de/by-2-0, WebAtlasSN
Gemeinden: Stadtgrundkarte ALKIS

Kartenmaßstab 1 : 30.000









Verkehrsorganisation

-  Fußgängerüberweg
-  Querungshilfe für Fußgänger
-  LSA
-  Fußgänger-LSA
-  Kreisverkehr
-  Fußgängerzone
-  verkehrsberuhigter Bereich
-  Tempo 20 Zone
-  Tempo 30 Zone

Verkehrsnetz

-  Bundesstraße
-  Staatsstraße
-  Eisenbahn mit Bahnhof
-  Gemeinde

Karteneinhalte





Grundkarte: GeoSN, dl-de/by-2.0, WebAtlasSN
 Gemeinden: Stadtgrundkarte ALKIS
 Verkehrsorganisation: Stadt Annaberg-Buchholz; OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL; Google Maps

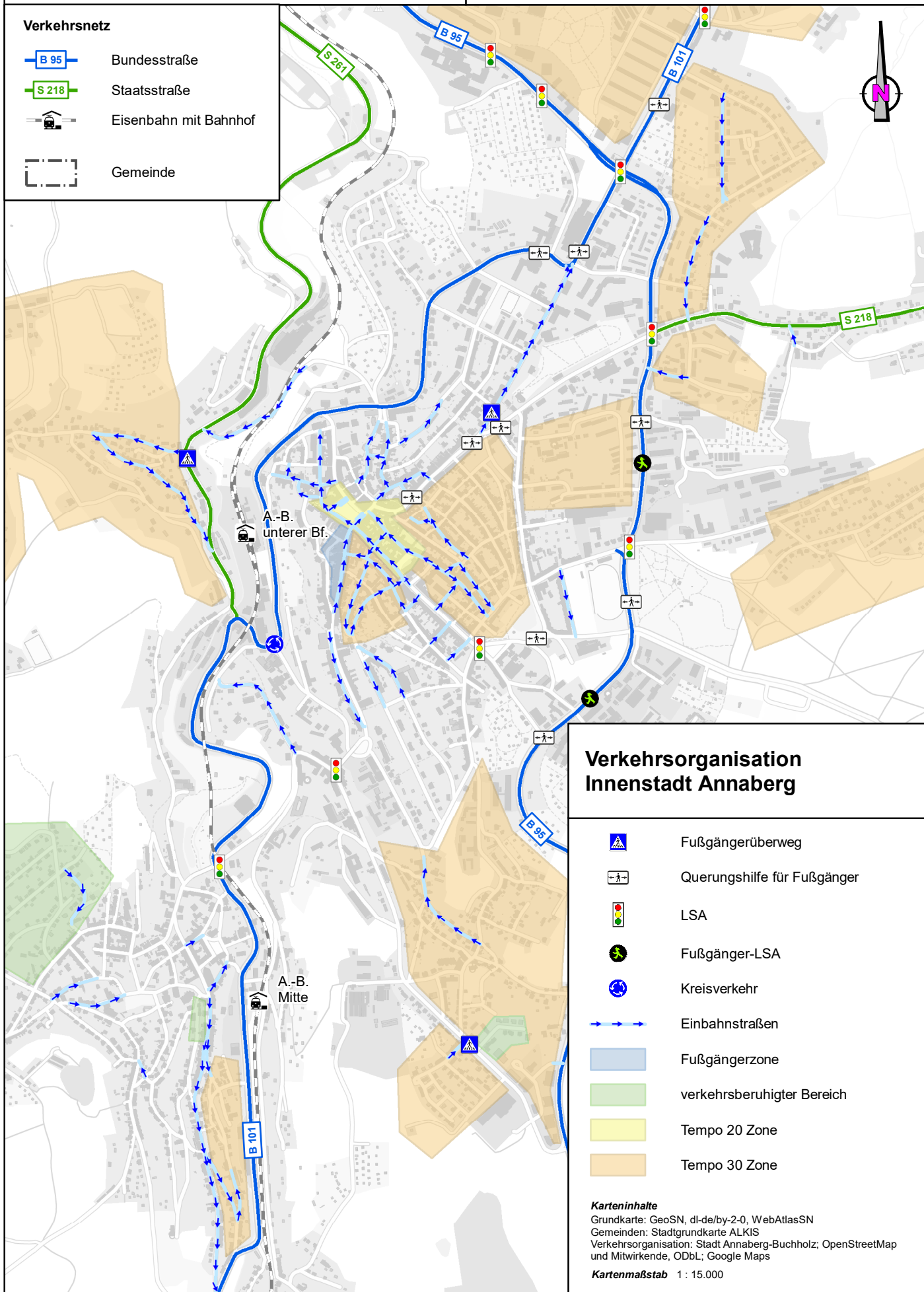
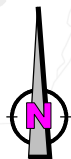
Kartenmaßstab 1 : 30.000















Verkehrsnetz

-  Bundesstraße
-  Staatsstraße
-  Eisenbahn mit Bahnhof
-  Gemeinde

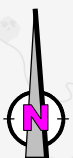
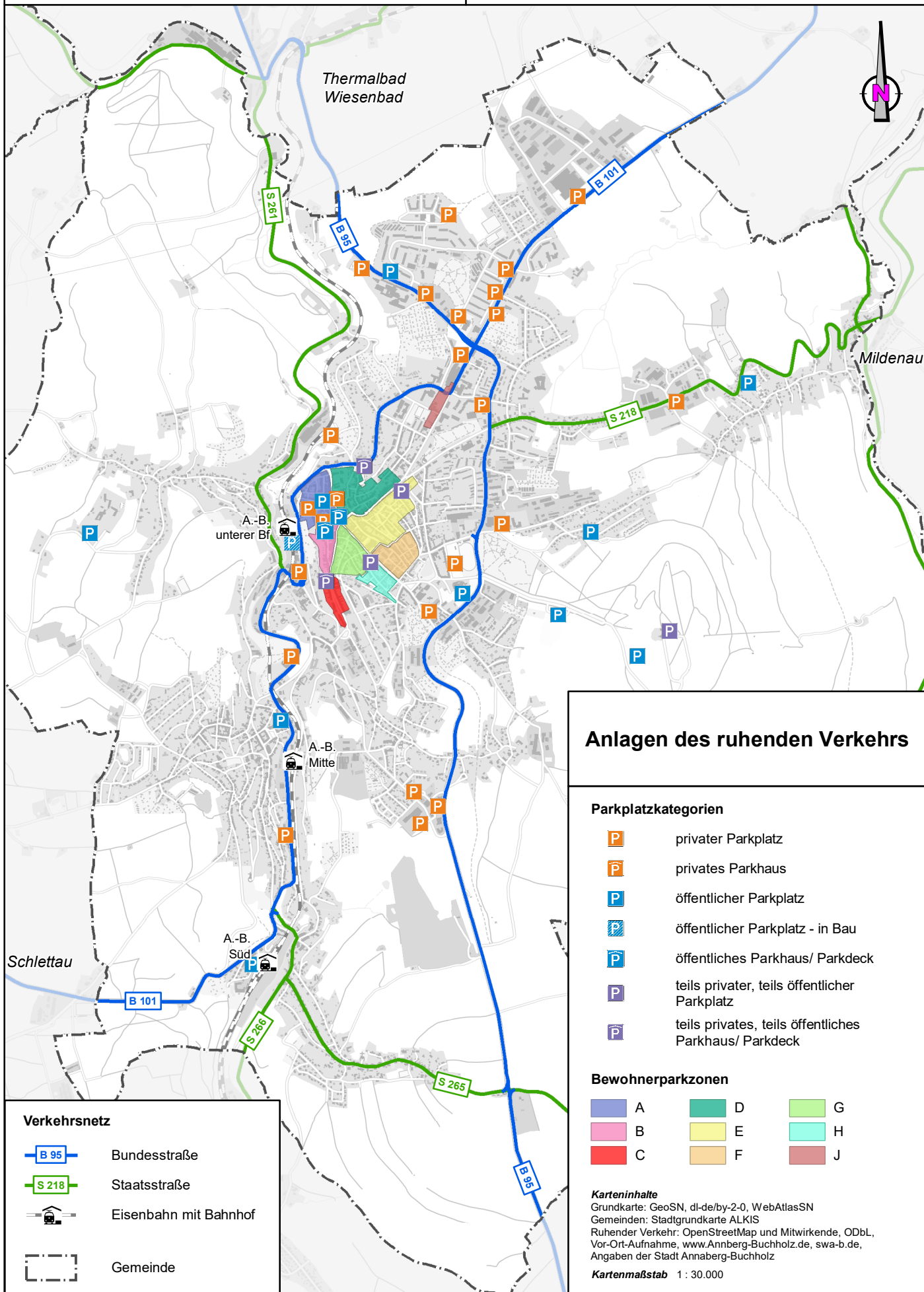


Verkehrsorganisation Innenstadt Annaberg

-  Fußgängerüberweg
-  Querungshilfe für Fußgänger
-  LSA
-  Fußgänger-LSA
-  Kreisverkehr
-  Einbahnstraßen
-  Fußgängerzone
-  verkehrsberuhigter Bereich
-  Tempo 20 Zone
-  Tempo 30 Zone

Karteninhalte
 Grundkarte: GeoSN, dl-de/by-2-0, WebAtlasSN
 Gemeinden: Stadtgrundkarte ALKIS
 Verkehrsorganisation: Stadt Annaberg-Buchholz; OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL; Google Maps

Kartenmaßstab 1 : 15.000



Anlagen des ruhenden Verkehrs

Parkplatzkategorien

- privater Parkplatz
- privates Parkhaus
- öffentlicher Parkplatz
- öffentlicher Parkplatz - in Bau
- öffentliches Parkhaus/ Parkdeck
- teils privater, teils öffentlicher Parkplatz
- teils privates, teils öffentliches Parkhaus/ Parkdeck

Bewohnerparkzonen

- | | | |
|---|---|---|
| A | D | G |
| B | E | H |
| C | F | J |

Karteninhalte

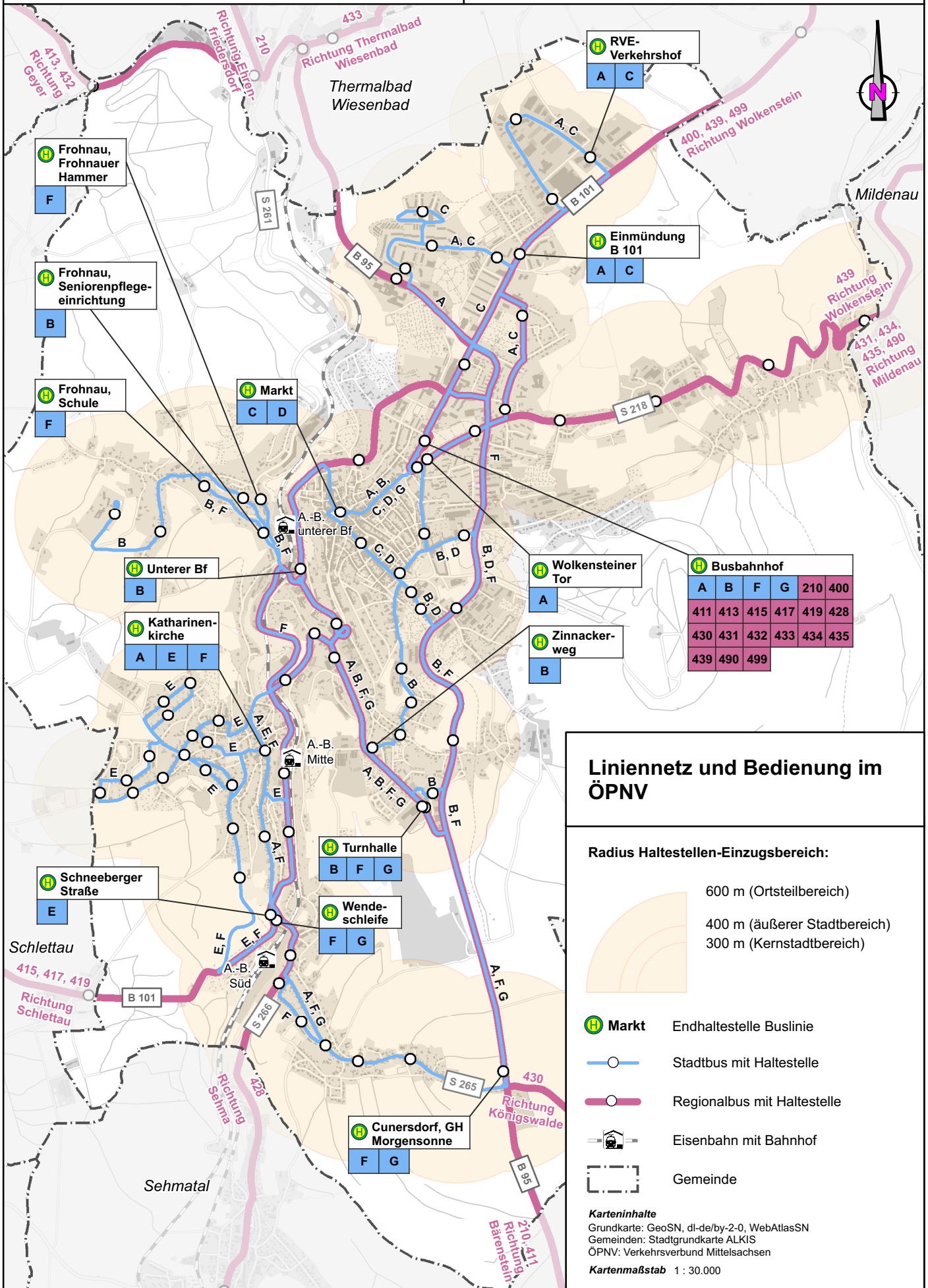
Grundkarte: GeoSN, dl-de/by-2-0, WebAtlasSN
 Gemeinden: Stadtgrundkarte ALKIS
 Ruhender Verkehr: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL,
 Vor-Ort-Aufnahme, www.Annberg-Buchholz.de, swa-b.de,
 Angaben der Stadt Annaberg-Buchholz

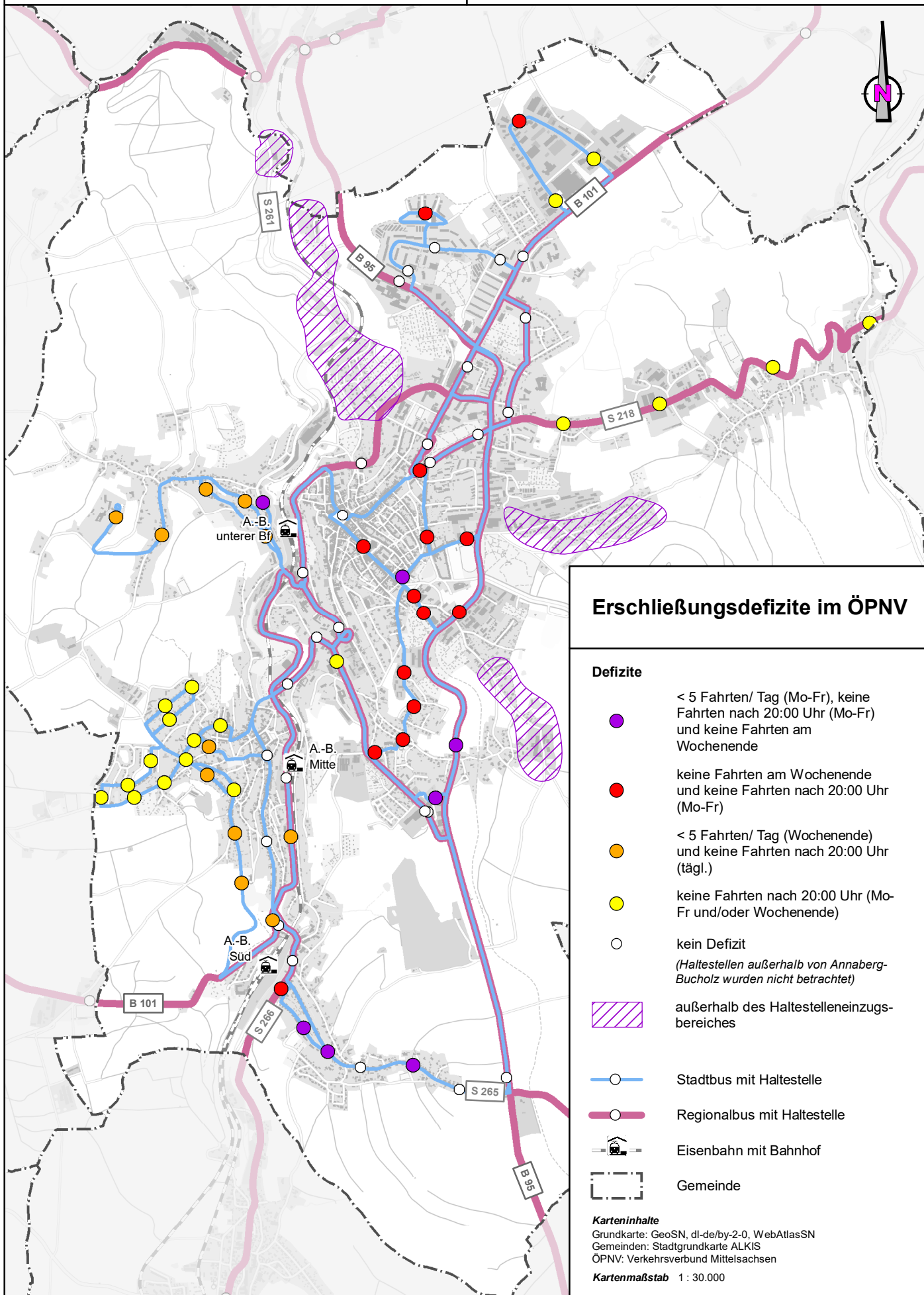
Kartenmaßstab 1 : 30.000

Verkehrsnetz

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeinde







Erschließungsdefizite im ÖPNV

Defizite

- < 5 Fahrten/ Tag (Mo-Fr), keine Fahrten nach 20:00 Uhr (Mo-Fr) und keine Fahrten am Wochenende
- keine Fahrten am Wochenende und keine Fahrten nach 20:00 Uhr (Mo-Fr)
- < 5 Fahrten/ Tag (Wochenende) und keine Fahrten nach 20:00 Uhr (tägl.)
- keine Fahrten nach 20:00 Uhr (Mo-Fr und/oder Wochenende)
- kein Defizit
(Haltestellen außerhalb von Annaberg-Buchholz wurden nicht betrachtet)

außerhalb des Haltestelleneinzugsbereiches

Stadtbus mit Haltestelle

Regionalbus mit Haltestelle

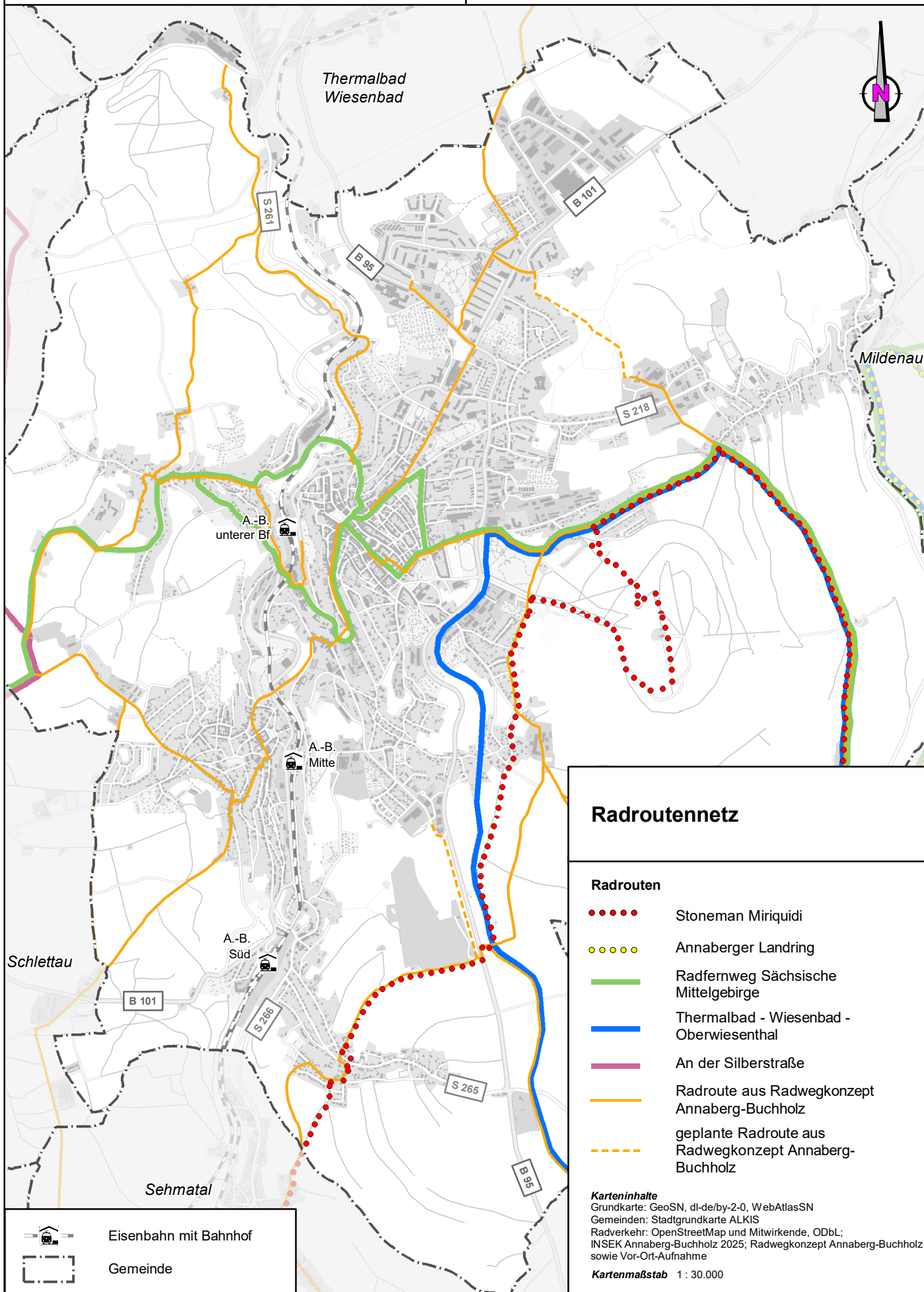
Eisenbahn mit Bahnhof

Gemeinde

Karteninhalte

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

Kartenmaßstab 1 : 30.000



Radroutennetz

Radrouten

- Stoneman Miriquidi
- Annaberger Landring
- Radfernweg Sächsische Mittelgebirge
- Thermalbad - Wiesenbad - Oberwiesenthal
- An der Silberstraße
- Radroute aus Radwegkonzept Annaberg-Buchholz
- - - - - geplante Radroute aus Radwegkonzept Annaberg-Buchholz

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



Eisenbahn mit Bahnhof

Gemeinde



Befragung zum Rad- und Fußgängerverkehr in Annaberg-Buchholz

Die Stadt Annaberg-Buchholz schreibt ihr bestehendes Verkehrskonzept fort. Im Fokus stehen auch der Rad- und Fußverkehr. Das Ingenieurbüro IVAS führt im Auftrag der Stadt Annaberg-Buchholz eine Befragung zu diesen Verkehrsarten durch. Ziel ist es, die Kritikpunkte von Radfahrern, Fußgängern und Schülern in Erfahrung zu bringen. Diese sollen dann in der weiteren Erstellung des Verkehrskonzeptes einbezogen werden.

Mit der Teilnahme an der Befragung können Sie sich aktiv an der Entwicklung des Rad- und Fußgängerverkehrs in Annaberg-Buchholz und seinen Ortsteilen beteiligen. Teilen Sie uns mit, welche Probleme und Sorgen Sie beim Radfahren und als Fußgänger am meisten beschäftigen/stören – Was ist Ihnen wichtig? Wie müsste die neue Ausrichtung bei der verkehrlichen Entwicklung sein, um die Sicherheit und Attraktivität für Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen?

Die Befragung dauert ca. 10 bis 15 Minuten. Bitte nehmen Sie sich die Zeit und helfen Sie mit, den nicht-motorisierten Verkehr in Annaberg-Buchholz voran zu bringen. Die Teilnahme an der Befragung ist freiwillig. Es können keine Rückschlüsse auf Einzelpersonen gezogen werden. Die Datenschutzrichtlinien sind nachzulesen auf der Seite <https://www.limesurvey.org/de/richtlinien/datenschutzrichtlinie>.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung - auch im Namen der Stadt Annaberg-Buchholz!

Sollten Sie Fragen haben, können Sie uns gern per Mail über dresden@ivas-ingenieure.de oder über +49 (351) 211 14 – 0 kontaktieren.

1. Radnutzung

1.1 Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad?

- (fast) täglich 1- 2x pro Woche 1- 2x pro Monat seltener

1.2 Wann fahren Sie Fahrrad?

- ganzjährig, wetterunabhängig
 ganzjährig, bei gutem, fahrradfreundlichem Wetter
 in den wärmeren Monaten (Frühling/ Sommer/ Herbst), wetterunabhängig
 in den wärmeren Monaten (Frühling/ Sommer/ Herbst), bei gutem, fahrradfreundlichem Wetter

1.3 Mit welcher Art von Fahrrad sind Sie unterwegs? (Bitte geben Sie in jeder Zeile genau eine Antwort an)

	<u>(fast) immer</u>	<u>häufig</u>	<u>gelegentlich</u>	<u>(fast) nie</u>	<u>besitze ich nicht</u>
klassisches Fahrrad (auch Mountainbike, Citybike, Trekkingbike, Rennrad, Tandem etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E-Bike oder Pedelec	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrrad od. E-Bike mit Radanhänger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1.4 Wofür nutzen Sie das Fahrrad im Alltag? (Mehrfachnennungen möglich)

- Arbeitsweg/ dienstliche Fahrten Schule oder Ausbildung
 Einkauf/ Dienstleistung/ Arzt Freizeit/ Besuch/ Sport/ Fitness
 Sonstiges, und zwar _____

1.5 Was sind für Sie die zwei wichtigsten Gründe, warum Sie das Fahrrad nutzen? (Mehrfachnennungen, max. 2 Punkte)

- Es ist für mich kostengünstig. Ich spare Zeit.
 Es ist für mich bequem. Ich fahre Fahrrad, um etwas für meine Gesundheit/ Fitness zu tun.
 Ich bin damit flexibel. aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes
 aus Gewohnheit Sonstiges, und zwar _____

1.6 Stimmen Sie folgenden Aussagen zum Radfahren in Annaberg-Buchholz zu? (Bitte geben Sie in jeder Zeile genau eine Antwort an)

	<u>trifft vollkommen zu</u>	<u>trifft überwiegend zu</u>	<u>trifft weniger zu</u>	<u>trifft nicht zu</u>	<u>keine Aussage</u>
Als Radfahrer fühle ich mich in Annaberg-Buchholz sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere Verkehrsteilnehmer (andere Radler, Fahrzeugführer, Fußgänger) verhalten sich Radfahrern gegenüber rücksichtsvoll.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann mich in Annaberg-Buchholz gut orientieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich komme mit dem Rad gut durch die Stadt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Ortsteile und Nachbargemeinden sind von der Stadt aus gut zu erreichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	<u>trifft vollkommen zu</u>	<u>trifft überwiegend zu</u>	<u>trifft weniger zu</u>	<u>trifft nicht zu</u>	<u>keine Aussage</u>
Die vorhandenen Radwege, Radstreifen und Radschutzstreifen sind radfahrerfreundlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf Gehwegen fühle ich mich sicherer als auf der Straße.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt genügend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1.7 Wo fühlen Sie sich in Annaberg-Buchholz auf dem Fahrrad am unsichersten?

(Geben Sie bis zu drei Gefahrenstellen an und was für Sie an dieser Stelle gefährlich ist.)

<u>Gefahrenstelle/ Örtlichkeit</u>	<u>Begründung</u>
Bsp. B 95 Robert-Blum-Straße, Große Kirchgasse	links abbiegender Radverkehr durch Kfz schlecht wahrgenommen
1 _____	_____
2 _____	_____
3 _____	_____

1.8 Welche Ziele in Annaberg-Buchholz sind mit dem Fahrrad schlecht erreichbar? (Geben Sie bis zu drei Ziele an.)

Bsp. Markt, Erzgebirgsklinikum	
1 _____	2 _____
3 _____	

1.9 Welche Maßnahmen wünschen Sie sich am ehesten für ein fahrradfreundliches Annaberg-Buchholz?

(Bitte geben Sie die drei Punkte an, die Ihnen am wichtigsten sind.)

- Angebot eines Leihradsystems
- Schaffung von mehr Radverkehrsanlagen (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc.)
- höhere Qualität der Radverkehrsanlagen (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc.)
- Aufklärung/ Radltage/ Radevents
- Geschwindigkeitsreduzierungen für den Kfz-Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen
- Nutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- mehr Abstellanlagen an Haltestellen/ Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs
- mehr gesicherte Querungsmöglichkeiten an großen Hauptverkehrsstraßen
- mehr/ verbesserte Abstellanlagen
- Verbesserung der regionalen Fahrradbindung von Annaberg-Buchholz
- Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an das Zentrum sowie untereinander
- Verbesserung der Wahrnehmung des Radfahrers im Straßenverkehr (farbliche Kennzeichnung, sichtbare Piktogramme auf der Fahrbahn)
- Verbesserung der Wegweisung/ Beschilderung für den Radverkehr
- Sonstiges, und zwar _____

1.10 Wo sollte eine Erweiterung/ Neubau der Abstellanlagen für Fahrräder erfolgen?

(Bitte geben Sie eine konkrete Örtlichkeit an.)

Bsp. Eduard-von-Winterstein-Theater	
1 _____	2 _____

2. Fußverkehr

2.1 Stimmen Sie folgenden Aussagen als Fußgänger in Annaberg-Buchholz zu? (Bitte geben Sie in jeder Zeile genau eine Antwort an)

	<u>trifft vollkommen/ überwiegend zu</u>	<u>trifft teilweise zu</u>	<u>trifft weniger zu</u>	<u>trifft nicht zu</u>	<u>keine Aussage</u>
Als Fußgänger fühle ich mich in Annaberg-Buchholz sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere Verkehrsteilnehmer (Radler, Pkw, Lkw, Busse) verhalten sich Fußgängern gegenüber rücksichtsvoll.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gehwege sind überall vorhanden, wo sie erforderlich sind.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die vorhandenen Gehwege haben eine ausreichende Breite.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Gehwege werden im Winter zuverlässig geräumt/ gestreut.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Gehwege/ Fußgängerzone sind sauber und gepflegt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt kaum bauliche Schäden auf den Gehwegen der Stadt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Gehwege sind gut beleuchtet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bordsteinabsenkungen sind vorhanden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt ausreichend Fußgängerquerungen (Zebrastreifen, Ampeln, Fußgängerampeln).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Haltestellen von Bus und Bahn sind gut zu Fuß erreichbar.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2.2 Wo fühlen Sie sich in Annaberg-Buchholz als Fußgänger am unsichersten?

(Geben Sie bis zu drei Gefahrenstellen an und was für Sie an dieser Stelle gefährlich ist.)

<u>Gefahrenstelle</u>	<u>Begründung</u>
Bsp. Musterstraße, A-Platz	dunkel, baulich schlecht, viel Verkehr/ Pkw übersehen Fußgänger
1 _____	_____
2 _____	_____
3 _____	_____

2.3 Wo fehlen aus Ihrer Sicht gesicherte/ barrierefreie Querungsstellen (Lichtsignalanlage, Zebrastreifen, Mittelinseln, Bordabsenkungen)? (Geben Sie bitte bis zu drei Stellen an.)

Bsp. Park A

1 _____	2 _____
3 _____	

2.4 Wo sind aus Ihrer Sicht Barrieren im Fußwegenetz (Hindernisse auf Gehwegen, fehlende Bordabsenkungen (Reststufen), schmale Gehwege, fehlende oder zu steile Rampen, fehlende Taster an Lichtsignalanlagen, fehlende taktile Leitelemente, ...)? (Geben Sie bitte bis zu drei Stellen an.)

Bsp. Unterer Bahnhof, Ostseite Marktplatz

1 _____	2 _____
3 _____	

2.5 Welche Maßnahmen wünschen Sie sich am ehesten für ein fußgängerfreundliches Annaberg-Buchholz?
(Bitte geben Sie die drei Punkte an, die Ihnen am wichtigsten sind.)

- Attraktive Gestaltung der Fußgängerbereiche und des Umfeldes (Sitzmöbel, Grün, Stadtmöblierung)
- Verbesserung der baulichen Zustände der Gehwege bzw. Einrichten von mehr Gehwegen
- Mehr gesicherte Querungsmöglichkeiten an großen Hauptverkehrsstraßen
- Entfernen von Hindernissen auf den Gehwegen (Masten, Abfalleimer, Aufsteller)
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen von Bus und Bahn (Ampel-Schaltung, abgesenkte Bordsteine, kurze Wege)
- Stärkere Verkehrsüberwachung (für (falschfahrende/ unbeleuchtete) Radfahrer, Pkw und parkende Fahrzeuge)
- Verbesserung der Wegweisung/ Beschilderung/ Hinweistafeln für den Fußgänger
- Sonstiges, und zwar _____

3. **Allgemeiner Teil**

3.1 Wohnen Sie in Annaberg-Buchholz?

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> ja

In welchem Stadtgebiet oder Ortsteil wohnen Sie?
_____ | <input type="radio"/> nein

In welchem Ort wohnen Sie (Angabe der PLZ)
_____ |
|--|--|

3.2 Bitte geben Sie Ihr Alter an:

- | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| <input type="radio"/> < 10 Jahre | <input type="radio"/> 10 – 17 Jahre | <input type="radio"/> 18 – 24 Jahre | |
| <input type="radio"/> 25 – 44 Jahre | <input type="radio"/> 45 – 64 Jahre | <input type="radio"/> 65 – 74 Jahre | <input type="radio"/> > 74 Jahre |

3.3 Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an:

- | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| <input type="radio"/> weiblich | <input type="radio"/> männlich | <input type="radio"/> divers |
|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------|

3.4 Bitte geben Sie Ihre Berufstätigkeit an:

- | | | | |
|---|--|-----------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="radio"/> selbstständig | <input type="radio"/> angestellt | <input type="radio"/> Beamte(r) | <input type="radio"/> arbeitssuchend |
| <input type="radio"/> in Rente/ Pension | <input type="radio"/> ruhendes Beschäftigungsverhältnis (Elternzeit o. ä.) | | |
| <input type="radio"/> studierend | <input type="radio"/> in Ausbildung | <input type="radio"/> Schüler(in) | |
| <input type="radio"/> Sonstiges, und zwar _____ | | | |

3.5 Sind Sie im Besitz eines Führerscheins?

- | | | |
|--|--|----------------------------|
| <input type="radio"/> ja – für Pkw oder größer | <input type="radio"/> ja – nur Moped/ Motorrad | <input type="radio"/> nein |
|--|--|----------------------------|

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Ausgefüllte Fragebögen können in den Briefkasten am Seiteneingang des Rathauses (Wolkensteiner Straße) eingeworfen bzw. postalisch an die Adresse Stadtverwaltung Annaberg-Buchholz, SG Stadtplanung/Sanierung, Markt 1 09456 Annaberg-Buchholz gesandt werden.

Gern können Sie uns weitere Hinweise und Anregungen zum Rad- und Fußgängerverkehr in der Stadt Annaberg-Buchholz und ihrem Umland geben (fügen Sie dazu ein weiteres Blatt den Befragungsunterlagen bei/ E-Mail: mario.dammkoehler@annaberg-buchholz.de oder dresden@ivas-ingenieure.de).

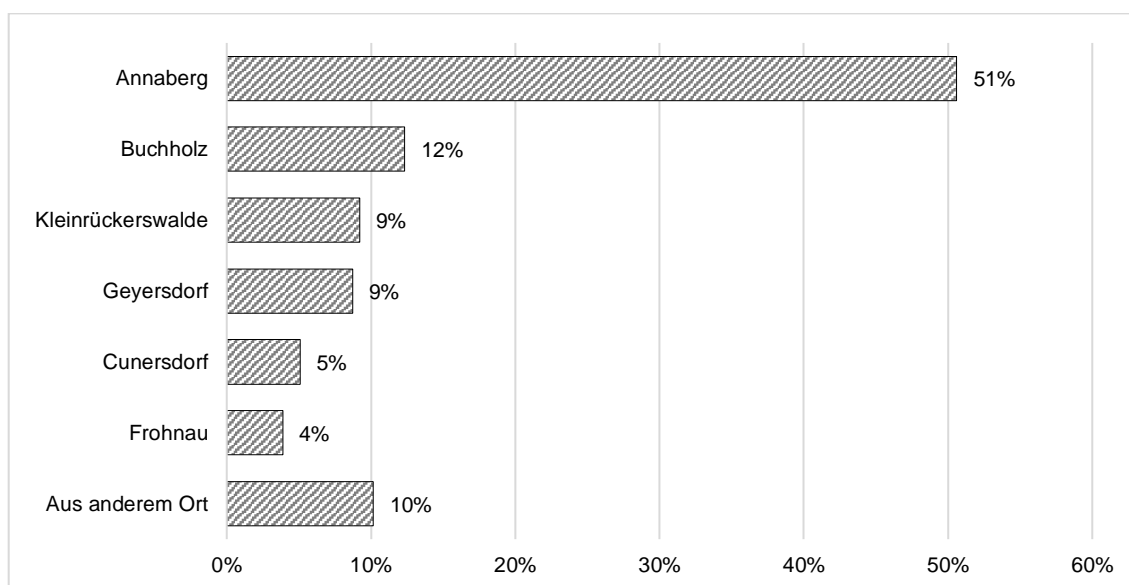
Die Ergebnisse werden in die weitere Bearbeitung einfließen, worüber auch in einer Öffentlichkeitsveranstaltung zur Erstellung des Verkehrskonzeptes berichtet wird. Termin und Ort werden im Amtsblatt und unter www.annaberg-buchholz.de bekannt gegeben.

Anlage 2 – Übersicht zur Auswertung der Radfahrer- und Fußgängerbefragung in Annaberg-Buchholz

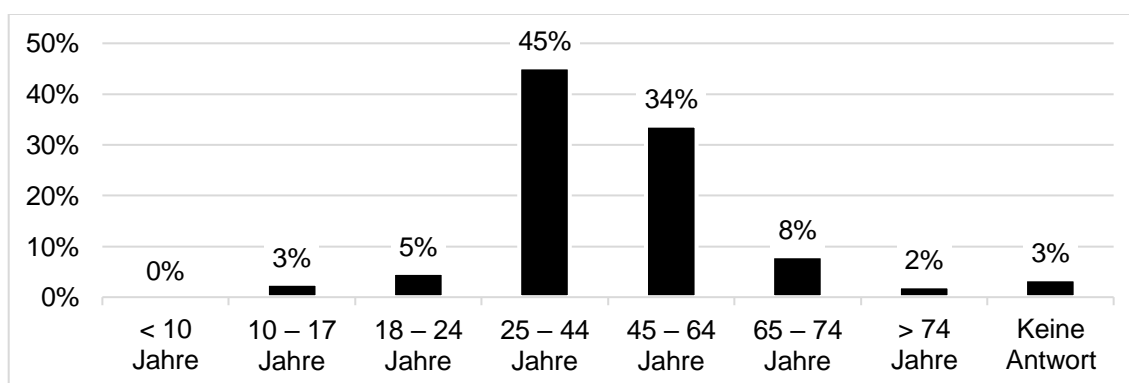
Allgemeine Angaben

Anzahl Befragungsteilnahmen:	821
Auswertbare Teilnahmen Radfahrer-Befragung:	418
Auswertbare Teilnahmen Fußgänger-Befragung:	400

In welchem Ortsteil wohnen Sie?

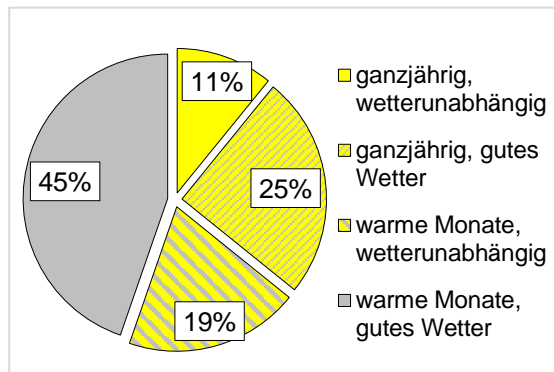


Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?

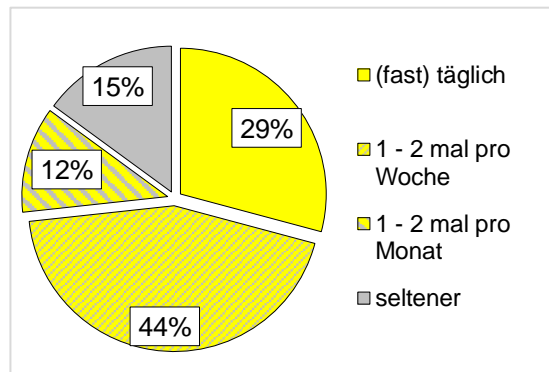


Radfahrer-Befragung

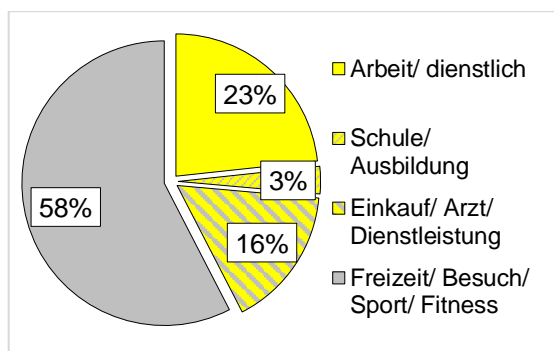
Wann fahren Sie Fahrrad?



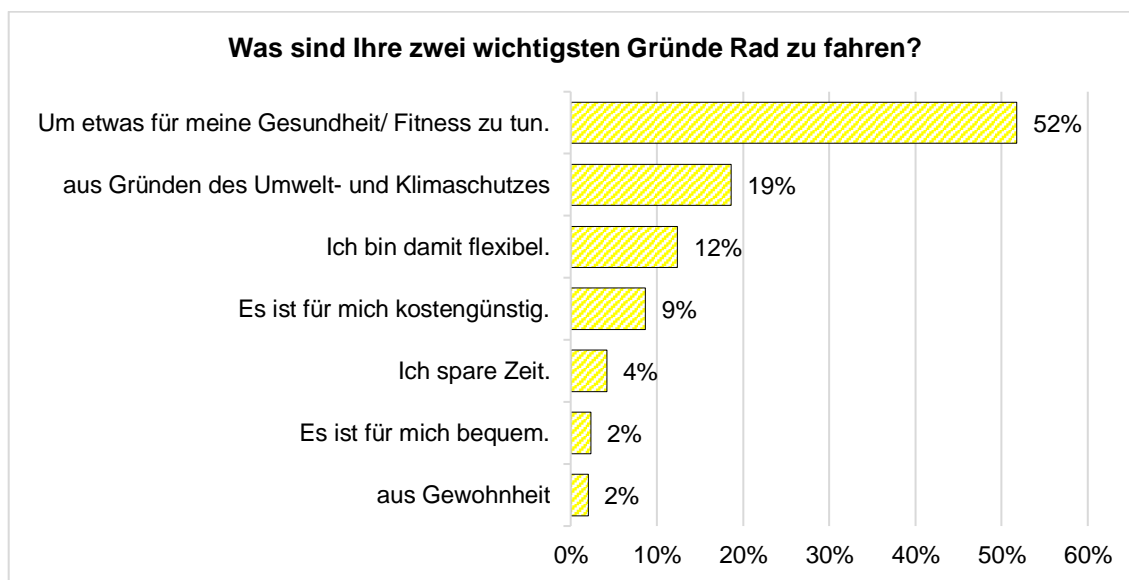
Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad?



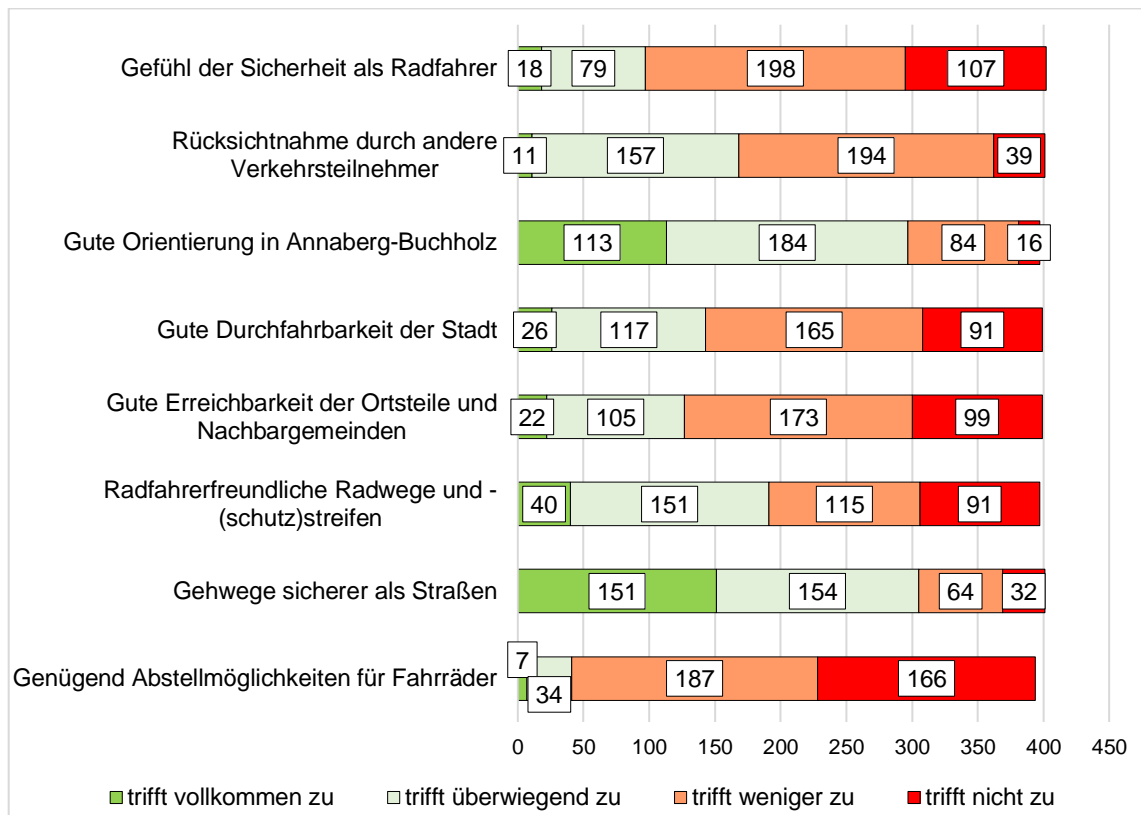
Wofür nutzen Sie das Fahrrad im Alltag?



Was sind für Sie die zwei wichtigsten Gründe, warum Sie das Fahrrad nutzen? (Bitte benennen Sie 2 Punkte)



Stimmen Sie folgenden Aussagen zum Radfahren in Annaberg-Buchholz zu?



Wo fühlen Sie sich in Annaberg-Buchholz auf dem Fahrrad am unsichersten?

(Geben Sie bis zu drei Gefahrenstellen an und was für Sie an dieser Stelle gefährlich ist.)

1. Bundesstraßen inkl. der Knotenpunkte (246x): meist fehlende gesonderte Radführung bei hohem Kfz-Verkehr und hohen Geschwindigkeiten
2. Wolkensteiner Straße (58x): fehlende Übersicht, parkende Kfz
3. Innenstadt/ Innenstadtring (14x): schlechte Wahrnehmung durch Kfz-Führer
4. Große Kirchgasse (13x): parkende Kfz
5. Geyersdorfer Hauptstraße (10x): fehlende Radführung
6. Lindenstraße (9x): entgegenkommende Kfz aufgrund einparkender Kfz
7. Adam-Ries-Straße (8x): schlechte Wahrnehmung durch Kfz-Führer
8. Robert-Blum-Straße (7x): fehlende Radführung
9. Bärensteiner Straße (5x): geringer Überholabstand von Kfz
10. Buchholzer Straße (5x): Straßenraum zu eng

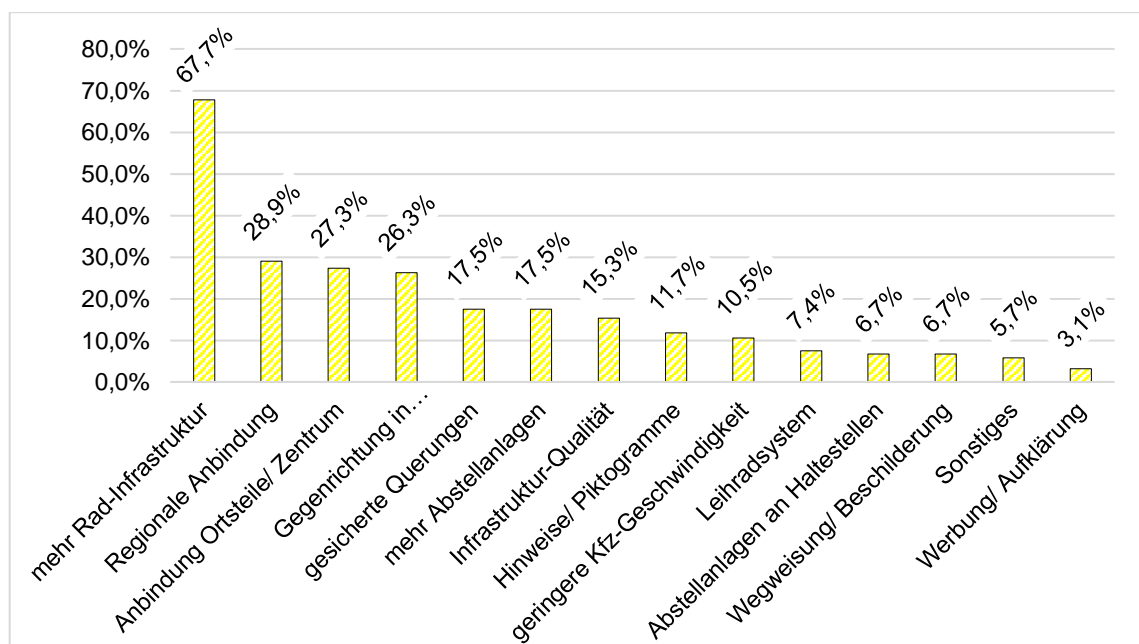
Häufig als schlecht erreichbar eingestufte Ziele sind (bis drei Nennungen möglich):

- Innenstadt/ Altstadt/ Markt (111x)
- Einkaufen/ Supermärkte (66x)
- Erzgebirgsklinikum (39x)
- Buchholz (27x)
- Pöhlberg inkl. Tiergehege (24x)
- Freibad am Stangewald (23x)
- Bahnhöfe (20x)
- vorhandene Radwege (20x)
- Gewerbegebiet (20x)
- Frohnau (14x)
- Erreichbarkeit allgemein (14x)
- Schulen/ Kitas (13x)
- Ortsteile allgemein (12x)
- Silberlandhalle (11x)
- Schwimmhalle Atlantis (8x)
- Barbara-Uthmann-Ring (7x)
- Cunersdorf (5x)
- Kleinrückerswalde (5x)

Mehr Abstellmöglichkeiten werden besonders an folgenden Stellen als notwendig erachtet bzw. gefordert (bis drei Nennungen möglich):

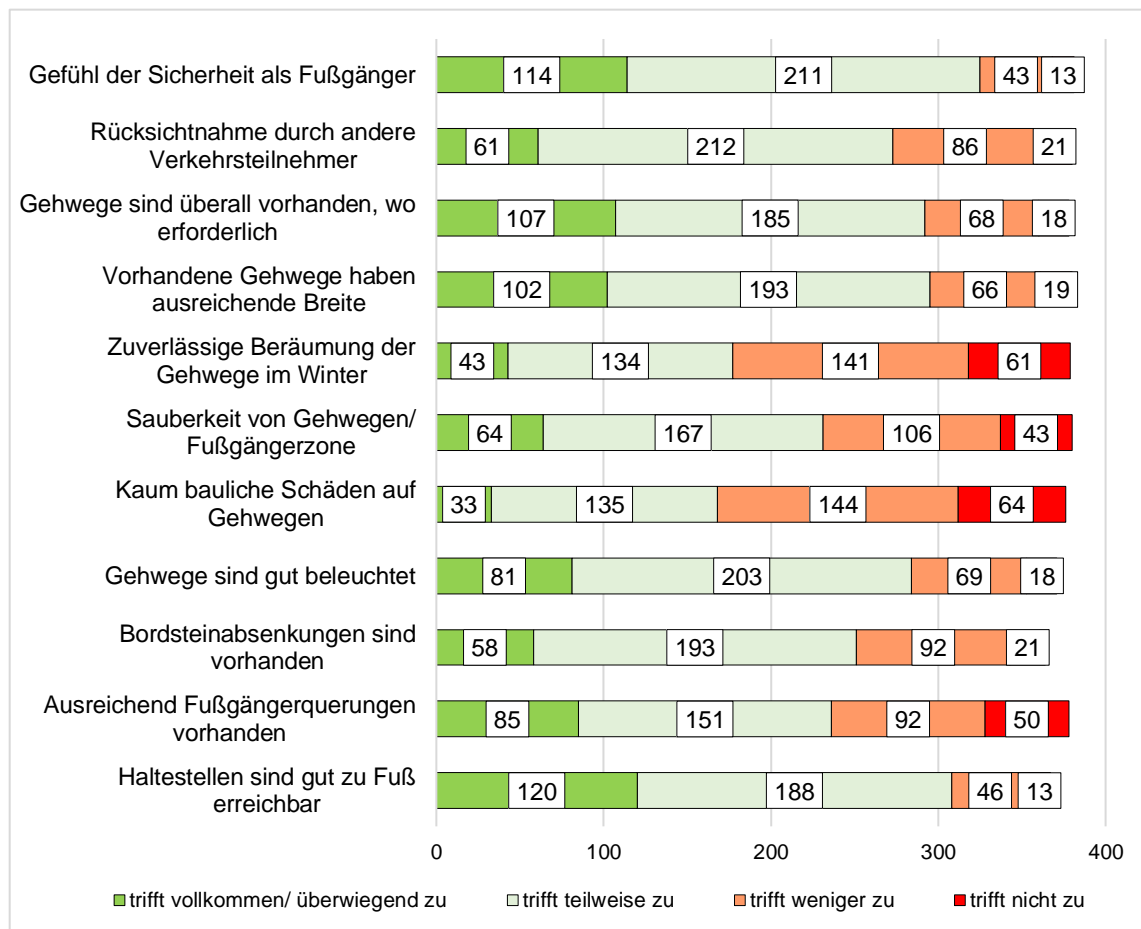
- Innenstadt/ Altstadt/ Markt (236x)
- Einkaufen (45x)
- Pöhlberg inkl. Tiergehege (24x)
- öffentliche Einrichtungen (Behörden, Friedhof, etc.) (22x)
- Bahnhöfe (47x)
- kulturelle Einrichtungen (Theater, Museum, etc.) (32x)
- St. Annenkirche (12x)
- Schulen/ Kitas (5x)

Welche Maßnahmen wünschen Sie sich am ehesten für ein fahrradfreundliches Annaberg-Buchholz? (Bitte geben Sie die drei Punkte an, die Ihnen am wichtigsten sind.)



Fußgänger-Befragung

Stimmen Sie folgenden Aussagen als Fußgänger in Annaberg-Buchholz zu?



Wo fühlen Sie sich in Annaberg-Buchholz als Fußgänger am unsichersten? (Geben Sie bis zu drei Gefahrenstellen an und was für Sie an dieser Stelle gefährlich ist.)

- Wolkensteiner Straße (64x, viel Verkehr, hohe Geschwindigkeiten)
- Fußgänger-LSA der Bundesstraßen, überwiegend B 95 (24x, Fahren bei Rot, hohe Geschwindigkeiten)
- Gehwege generell (17x, Nutzung durch Radfahrer)
- Markt (34x, Einhalten von Höchstgeschwindigkeit und Halteverbot)
- generell Knotenpunkte entlang der Bundesstraßen (18x, Abbieger achten nicht auf Fußgänger)
- Lindenstraße (15x, auf Gehwegen parkende Kfz)

Wo fehlen aus Ihrer Sicht gesicherte/ barrierefreie Querungsstellen (Lichtsignalanlage, Zebrastreifen, Mittelinseln, Bordabsenkungen)? (Geben Sie bitte bis zu drei Stellen an.)

- | | |
|---|---|
| ▪ Markt (42x, v.a. zum Rathaus und zur Großen Kirchgasse) | ▪ Wolkensteiner Straße (42x, gesamte Straße, Qualität vorhandene Querung) |
| ▪ Adam-Ries-Straße (18x, Berufsschule) | ▪ Knotenpunkte Bundesstraßen allgemein (13x, Qualität, Barrierefreiheit) |
| ▪ Geyersdorfer Straße (17x) | ▪ B 101, Gehrisch Ruh (10x, Haltestelle/ Parkhaus Altstadt) |
| ▪ B 101, Bahnhof Mitte (10x, Haltestelle Talstraße) | ▪ Große Kirchgasse (9x) |
| ▪ Lindenstraße (10x) | ▪ Karlsbader Straße (7x) |
| ▪ B 101 Bruno-Matthes-Straße (8x) | |

Wo nehmen Sie Barrieren wahr – sowohl für Fußgänger generell als auch für mobilitäts-eingeschränkte Personen? (Geben Sie bitte bis zu drei Stellen an.)

- | | |
|--|--|
| ▪ Wolkensteiner Straße (36x, schmal, Hindernisse im Weg, uneben) | ▪ Große Kirchgasse (17x, schmal, Hindernisse im Weg, Borde) |
| ▪ Markt (15x, Zugang zu Bus-Steigen und zum Rathaus) | ▪ LSA-geregelte Knoten der Bundesstraßen (11x, nicht barrierefrei) |
| ▪ Altstadt/ Innenstadt (10x, Unebenheiten) | ▪ Karlsbader Straße (8x) |
| ▪ B 101 Bruno-Matthes-Straße (5x) | ▪ Frohnau generell (5x, Borde) |
| ▪ Zuwegungen Bahnhöfe (5x) | |

Welche Maßnahmen wünschen Sie sich am ehesten für ein fußgängerfreundliches Annaberg-Buchholz? (Bitte geben Sie die drei Punkte an, die Ihnen am wichtigsten sind.)

