



Große Kreisstadt Annaberg-Buchholz

Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Teil II – Ziele zur Entwicklung des Verkehrssystems

**Sozial- und Umwelt-
verträglichkeit** **Barrierefreiheit**

**Erreichbarkeit und
regionale Vernetzung** **Gesundheits- und
Klimaschutz**

Innovation **Öffentlicher Raum und
Aufenthaltsqualität**

**Funktionalität
und Effizienz** **Verkehrssicherheit**



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
Teil II – Ziele zur Entwicklung des Verkehrssystems

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

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

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

Status: 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.

1. Zielvorgaben des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes

Die Große Kreisstadt Annaberg-Buchholz hat 2017/ 2018 ihr integriertes Stadtentwicklungskonzept aktualisiert (kurz INSEK 2025), in welchem insgesamt 10 Ziele der Stadtentwicklung für die nächsten Jahre formuliert werden. Die Ziele folgen dem Selbstverständnis und Anspruch **Annaberg-Buchholz – Hauptstadt des Erzgebirges**. Der Bereich Verkehr und technische Infrastruktur ist im INSEK zwar nicht auf der Zielebene enthalten, jedoch wird bereits eine Reihe von Maßnahmen im Handlungsfeld Verkehr und technische Infrastruktur benannt. Mit der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes sollen diejenigen verkehrlichen Strategien und Maßnahmen herausgearbeitet werden, welche dazu geeignet sind, die Ziele der Stadtentwicklung bestmöglich zu unterstützen. Dabei sind die bereits benannten Ansätze zu integrieren.

Aus dem INSEK ergeben sich Anforderungen für die Verkehrsentwicklungsplanung, die vor allem in folgenden Stichworten aus dem INSEK beschrieben werden können:

- Langfristig stabilisierende Bevölkerungsentwicklung
- Attraktiver Standort für Gewerbe, Dienstleistung und Bildung
- Hohe Wohnqualität und Freizeitwert
- Umfassendes Kulturangebot
- Gut erreichbares (Mittel-) Zentrum für Einkauf, Kultur und Stadterlebnis für Bewohner, Besucher und Touristen
- Familienfreundlichkeit und Generationengerechtigkeit

Neben diesen kommunalen Vorgaben und Orientierungen fließen weitere grundsätzliche Zielstellungen in die Ziele des Verkehrskonzeptes ein, die zum besseren Verständnis als Präambel in sieben zentralen Punkten vorangestellt werden. Diese lauten:

Zweckbindung: Verkehr und Mobilität sind kein Selbstzweck, sondern notwendiger Teil des urbanen Lebens. Individuelle Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Die dafür erforderlichen Infrastrukturen sind vorzuhalten und effizient zu betreiben.

Sicherheit: Der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer, aber auch älteren oder mobilitätseingeschränkten Bürger sowie Kinder und Jugendlichen – ist Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen. Die demografische Entwicklung gebietet es in besonderem Maße, attraktiv für Kinder und Jugendliche sowie für Senioren und hoch Betagte zu sein. Dafür ist Verkehrssicherheit ein maßgeblicher Faktor.

Verträglichkeit: Die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt müssen durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung, Bündelung/ Verlagerung und effiziente Abwicklung

minimiert werden. Dazu sind die Ziele der Lärminderung, der Luftreinhaltung und des Klima- und Ressourcenschutzes in die Verkehrsentwicklungsplanung einzubeziehen.

Gleichberechtigung: Zwischen Stadtentwicklung und Notwendigkeiten und Bedürfnissen des Wirtschafts-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehrs ist Gleichberechtigung geboten. Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, MIV) sind für die Gesamtentwicklung der Stadt zu fördern. Die Qualitäten als Wohnstandort sind zu berücksichtigen.

Ausgewogenheit: In der Entwicklung und Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen ist von vornherein auf eine umfangreiche Förderung des Umweltverbundes zu achten.

Wirtschaftlichkeit: Alle Maßnahmen sind hinsichtlich eines ausgewogenen Verhältnisses von Kosten und Wirkungen im Sinne der Ziele zu bewerten. Eine integrierte Standortpolitik unter Einbeziehung aller Ziele und Mobilitätsangebote trägt maßgeblich zur „Stadt der kurzen Wege“ und damit zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems bei.

Beteiligung: Für einen weitgehend gerechten und dauerhaften Interessen- und Lastenausgleich bei der Entwicklung der Konzepte, der Planung von Einzelmaßnahmen und dem dauerhaften Betrieb der Infrastrukturen sind Mitwirkung und Partizipation von Bevölkerung, Akteuren und Interessenverbänden unverzichtbare Planungsinstrumente.

2. Ziele für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität in Annaberg-Buchholz

Hauptziel 1: Optimierung verkehrlicher Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung bezüglich Wohnens, Wirtschaft, Tourismus und Kultur

Ziel 1.1: Sicherstellung der Erreichbarkeit im allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr entsprechend der mittelzentralen Funktion von Annaberg-Buchholz

Eine gute Erreichbarkeit der Großen Kreisstadt Stadt Annaberg-Buchholz in allen Verkehrsnetzen ist für die Wahrnehmung der **Funktion als Mittelzentrum** im Erzgebirgskreis sowie die vorhandenen Pendlerverflechtungen mit weiteren Regionen sicher zu stellen:

- im klassifizierten Straßennetz (BAB A 72, B 95, B 101, Staats- und Kreisstraßen)
- im Schienenpersonenverkehr sowie im Schienengüterverkehr mit Einbindung der Zschopautalbahn in das Chemnitzer Modell sowie grenzüberschreitenden Verbindungen in die Tschechische Republik
- im regionalen Netz der Fuß- und Radrouten des Landkreises Erzgebirge und darüber hinaus einschließlich grenzüberschreitender Angebote

Ziel 1.2: Gewährleistung der Erreichbarkeit von Innenstadt und Stadtteilen im allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr (Umweltverbund und Straßennetz)

Alle Stadtteile und Strukturschwerpunkte sind anforderungsgerecht und stadtverträglich in die Netze der verschiedenen Verkehrsmittel einzubinden. Dazu gehören die Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ebenso wie eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und nicht zuletzt auch die Erreichbarkeit im Radverkehr. Bei der Anbindung von Gewerbestandorten (Bestand und Planung, v.a. im Norden Annabergs entlang der B 101) ist die Erreichbarkeit durch alle Verkehrsmittel von besonderer Relevanz. Bei Sicherung der Erreichbarkeit soll das Stadtzentrum gleichzeitig weiter entlastet werden.

Hauptziel 2: Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen sowie der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr

Ziel 2.1: Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperlichen Unversehrtheit

Verkehrssicherheit ist als grundlegenden Maßstab bei allen Planungen sowie als Anlass zur Verbesserung bestehender Situationen/ einzuleitender Maßnahmen anzulegen. Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungen sind konsequent abzubauen. Die Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit durch weitere negative Wirkungen des Verkehrs ist ebenfalls Gegenstand der Strategien und Maßnahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes.

Ziel 2.2: Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr

Zentraler Aspekt ist eine sozial gerechte Teilhabe an Mobilität und damit am gesellschaftlichen Leben. Für die Bürger von Annaberg-Buchholz in all ihren verschiedenen Lebenslagen soll Chancengleichheit gewahrt bzw. hergestellt werden. Ansätze sind u.a. die Erreichbarkeit aller Stadtareale mit dem Umweltverbund, wo vorrangiger Nachholbedarf in der Erzgebirgsstadt besteht, Sozialtickets oder Barrierefreiheit.

Hauptziel 3: Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems

Ziel 3.1: Stärkung des Öffentlichen Personenverkehrs

Ein leistungsfähiger ÖPNV (Regionalverkehr und Stadtverkehr Annaberg-Buchholz) ist Rückgrat und integraler Bestandteil des Umweltverbundes und eine wesentliche Voraussetzung für die dauerhafte Sicherstellung der alltäglichen Mobilität aller Bürger, insbesondere von Kindern, Jugendlichen und älteren Einwohnern. Die bestehenden Bus-Verbindungen sind für einen leistungsfähigen ÖPNV zu erhalten und weiter zu attraktivieren.

Die Förderung des ÖPNV beinhaltet außerdem eine ÖPNV-affine Siedlungsentwicklung, die Minderung von Erschließungsdefiziten, die Vermeidung von Behinderungen des ÖPNV an Strecken und Knotenpunkten, den Erhalt und Ausbau der Barrierefreiheit (Fahrzeuge, Haltestellen, Haltestellenzugänge), ein qualitätsgerechtes Fahrtenangebot sowie einen modernen Wagenpark mit hohem Fahrgastkomfort und geringen zusätzlichen Belastungen für Bevölkerung und Umwelt.

Ziel 3.2: Förderung des Fußverkehrs

Der Fußverkehr ist als besonders gesunde und umweltschonende Fortbewegungsart stets zu fördern und zu stärken, insbesondere durch:

- ein gutes Angebot an Einrichtungen der Nahversorgung in unmittelbarer Nähe der Schwerpunkte des Wohnens („Stadt der kurzen Wege“)
- intakte, barrierefreie, attraktive Gehwege in Wohngebieten und im Stadtkern, ausreichend dichte sowie barrierefreie Querungsstellen des Straßenhauptnetzes und sonstiger trennender Elemente, Vermeidung von Gehwegparken
- besondere Berücksichtigung der Belange von Fußgängern bei der Modernisierung von Lichtsignalanlagen (möglichst geringe Wartezeiten, vollständige Barrierefreiheit)
- Durchsetzung des Prinzips der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen (Tempo-30-Zonen und wo sinnvoll auch verkehrsberuhigte Bereich) zur Erhöhung von Wohnqualität und Sicherheit

Ziel 3.3: Besondere Förderung des Radverkehrs

Mit der Elektrifizierung des Radverkehrs werden auch in der topografisch bewegten Stadt Annaberg-Buchholz neue umfangreiche Potenziale im touristischen als auch Alltagsradverkehr erschlossen, die insbesondere durch folgende Ansätze gezielt zu heben sind:

- Schaffung attraktiver Radverkehrselemente und Abbau der Problempunkte unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Befragung zum Radverkehr
- Weitere Stärkung der regionalen Vernetzung auch in die Tschechische Republik hinein
- Verbesserung und Ergänzung von Fahrradabstellanlagen (Qualität und Quantität)
- Stärkere Berücksichtigung der Belange von Radfahrern bei der Modernisierung von Lichtsignalanlagen (geringe Wartezeiten, ausreichend lange Grünphasen, keine „Bettelampeln“)
- Optimierung der Einbindung des Radverkehrs in den Umweltverbund
- Stärkung der saisonalen Unabhängigkeit des Radverkehrs
- Verbesserung der positiven Wahrnehmung des Radverkehrs (Radverkehrsklima) durch gezielte Kampagnen/ Teilnahme an Aktionen
- Nutzung der nationalen Bekanntheit des Stoneman Midiquiri zur weiteren Förderung des touristischen Radverkehrs

Ziel 3.4: Hohe Qualität der öffentlichen Räume

Die hochwertige Gestaltung und gerechte Nutzung des öffentlichen Raumes leistet einen nachhaltigen Beitrag zur Attraktivität von Leben und Wohnen sowie der touristischen Erlebbarkeit der Stadt Annaberg-Buchholz im Zentrum der montanen Kulturlandschaft Erzgebirge und als Teil des UNESCO-Welterbes „Montanregion Erzgebirge/ Krušnohoří“. Dies bedeutet entsprechend den modernen Planungsgrundsätzen bei der Neugestaltung von Straßen und Plätzen auf überzogene verkehrliche/ verkehrstechnische Gestaltungen zu verzichten und gegebenenfalls auch verkehrliche Überformungen zu Gunsten höherer stadträumlicher Qualitäten zurückzunehmen. Eine ansprechende Begrünung stellt einen maßgeblichen Beitrag zur Aufenthaltsqualität und kommunalen Klimaresilienz dar.

Ziel 3.5: Hohe Umweltverträglichkeit des Verkehrs zur Zielerreichung im Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung

Die Große Kreisstadt Annaberg-Buchholz setzt sich zum Ziel, eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zu erreichen. Dies bedeutet u.a. kurz- und mittelfristig, die Vorgaben aus dem Lärmaktionsplan und die Belange der Luftreinhalteplanung in die Strategien und Konzepte zur Entwicklung des Gesamtverkehrs einfließen zu lassen und mit entsprechenden Maßnahmen zu untersetzen. Langfristige Zielstellung zur Umweltverträglichkeit ist vorrangig die Erreichung eines größtmöglichen Umweltverbund-Anteils im Gesamtverkehr. Dies sollte zunehmend in den

Vordergrund rücken. Innerhalb des MIV ist perspektivisch eine dauerhafte Nutzung von Fahrzeugen anzustreben, die mit möglichst umweltschonenden Antrieben (bzgl. Lärm und Schadstoffe) ausgestattet sind, bspw. durch die Förderung von E-Mobilität.

Ziel 3.6: Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien

Die Ausgestaltung der individuellen Mobilität durch die Verkehrsteilnehmer ist eine Schlüsselgröße für die Erreichung der Planungsziele und einer höheren Umweltverträglichkeit. Deshalb ist es erforderlich, über Information hinaus Anreize für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu setzen. Dazu sollen gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) Ansätze des Mobilitätsmanagements unter Einbeziehung maßgeblicher Akteure (z.B. Unternehmen) gezielt genutzt werden. Weiterhin sollen auch angebots- bzw. nachfragesteuernde Elemente betont werden, um räumlich differenzierte Wirkungen zu erzielen. Dazu gehören u.a. Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung.

Hauptziel 4: Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und dauerhaft wirtschaftlicher Einsatz von Ressourcen

Ziel 4.1: Konsolidierung und effektiver Betrieb des Straßennetzes

In den vergangenen Jahrzehnten wurde das Straßenhauptnetz in Annaberg-Buchholz ergänzt und leistungsfähig ausgebaut sowie dort wo erforderlich mit moderner Steuerungstechnik ausgestattet. Auch das Nebennetz entspricht weitestgehend den aktuellen Anforderungen und gesellschaftlich anerkannten Qualitätsmaßstäben. Die Phase der extensiven Infrastrukturerweiterung im Straßennetz kann somit weitgehend als abgeschlossen betrachtet werden. Im Einzelnen geeignete und den Zielen entsprechende Anpassungen und Ergänzungen des Straßennetzes (insbesondere zur Verbesserung der Anbindung gewerblicher Schwerpunkte und der Entlastung von Wohnlagen) werden im Prozess der Aufstellung des Verkehrskonzeptes hergeleitet.

Ziel 4.2: Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit

Die Abwägung des Verhältnisses von Wirkungen/ Nutzen von Maßnahmen zu den Kosten ist integraler Bestandteil der Überlegungen im Verkehrskonzept und den weiterführenden Planungsprozessen. Die Sicherung der dauerhaften Unterhaltung und Instandhaltung der vorhandenen und neu zu schaffenden Infrastrukturen ist maßgeblicher Teil einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Strategie.

Ziel 4.3: Bereitstellung eines angemessenen Parkraumangebotes unter Beachtung räumlich-verkehrlicher-umweltseitiger Zusammenhänge und Wirkungen

Ausgehend vom Integrierten Stadtentwicklungskonzept von Annaberg-Buchholz sind auch für die Verkehrsentwicklung Ziele zur Bereitstellung angemessenen Parkraumes in Wohngebieten, Innenstadt und weiteren Stadtarealen zu verfolgen. Die tatsächlichen Erfordernisse sind generell vor dem Hintergrund vorhandener und geplanter Entwicklungen sowie potentieller modaler Verlagerungen und den Auswirkungen auf Umfeld und Umwelt herzuleiten. Dies betrifft mögliche Verlagerungspotentiale sowohl für regelmäßig genutzte als für auch bedeutsame eventbezogene Parkierungsschwerpunkte (insbesondere Annaberger KÄT).

Hauptziel 5: Förderung von innovativer Mobilität sowie Inter- und Multimodalität

Ziel 5.1: Förderung von Innovation und moderner Mobilität

Gemäß dem planerischen Anspruch ist das Verkehrskonzept ein weit in die Zukunft reichendes Planwerk. Umso wichtiger ist es, den Anspruch an Innovation und moderne Mobilität in jeder Phase der Aufstellung sowie Umsetzung zu verdeutlichen. Gegenwärtige Ansatzpunkte sind u.a. Förderung von Elektromobilität und weitere Etablierung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“ durch Carsharing- und auch Leihrad-Systeme, die sich im Konzept unter Beachtung der ortsspezifischen Rahmenbedingungen in Annaberg-Buchholz widerspiegeln sollen.

Die Impulse durch die Entwicklung des Campus für das „Digitale Testfeld Bahn“ durch das BMVI sind möglichst gezielt dafür zu nutzen, weitere im Alltagsverkehr „erfahrbare“ Innovationen und Testprojekte anzudocken und publik zu machen.

Ziel 5.2: Vernetzung der Verkehrsmittel

Zur Förderung der Inter- und Multimodalität¹ ist eine weitere Vernetzung von bestehenden und neu zu schaffenden Mobilitätsangeboten anzustreben. Dies beinhaltet die Weiterentwicklung von intermodalen Schnittstellen ebenso wie die Schaffung/ Weiterentwicklung verkehrsmittelübergreifender digitaler Informations- und Buchungssysteme. Dabei sind insbesondere die Bahnhöfe in Annaberg-Buchholz gezielt weiter zu entwickeln.

¹ *Multimodalität beschreibt die grundsätzliche Option für den Nutzer, verschiedene Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege zu verwenden. Intermodalität als Sonderform der Multimodalität beinhaltet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg (z.B. in der Kombination Fahrrad/ ÖPNV)*

Hauptziel 1: Optimierung der verkehrlichen Rahmenbedingungen	1.1 Sicherstellung der Erreichbarkeit im allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr entsprechend der mittelzentralen Funktion der Stadt Annaberg-Buchholz
	1.2 Gewährleistung der Erreichbarkeit von Innenstadt und Stadtteilen im allgemeinen, Tourismus- und Wirtschaftsverkehr (Umweltverbund und Straßennetz)
Hauptziel 2: Verkehrssicherheit/ Teilhabe an Mobilität und Verkehr	2.1 Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperlichen Unversehrtheit
	2.2 Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr
Hauptziel 3: Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit	3.1 Stärkung des Öffentlichen Personenverkehrs
	3.2 Förderung des Fußverkehrs
	3.3 Besondere Förderung des Radverkehrs
	3.4 Hohe Qualität der öffentlichen Räume
	3.5 Einbeziehung der Ziele von Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung
	3.6 Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien
Hauptziel 4: Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen	4.1 Konsolidierung und effektiver Betrieb des Straßennetzes
	4.2 Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit
	4.3 Bereitstellung eines angemessenen Parkraumangebotes
Hauptziel 5: Förderung von innovativer Mobilität und Inter- und Multimodalität	5.1 Förderung von Innovation und moderner Mobilität
	5.2 Vernetzung der Verkehrsmittel