

VERKEHRSKONZEPT 2023

Bestandsanalyse

Auftraggeber: **Stadt Frankenberg/Sa.**
Markt 15
09669 Frankenberg/Sa.

Datum: 15.10.2020

Projekt-Nr.: 30-20-054

bearbeitet durch: **Dr.-Ing. Heinrich**
Ingenieurgesellschaft mbH
Waisenhausstraße 10
09599 Freiberg
03731 783267-0

Dipl.-Ing. S. Kanthack
Projektleiterin

Dipl.-Ing. G. Relier
Projektbearbeiter

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung	5
2. Bestandsanalyse	7
2.1 Lage des Untersuchungsgebiets	7
2.2 Vorgehensweise der Verkehrsanalyse	8
2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
2.3.1 Kfz-Verkehrsbelastungen	8
2.3.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes	9
2.3.3 Höchstgeschwindigkeiten	10
2.3.4 Einschränkungen	11
2.3.5 Aktuell laufende Planungen	12
2.3.6 Öffentliche Ladestation für Elektrofahrzeuge	18
2.4 Ruhender Verkehr (Parkraumanalyse)	20
2.4.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	20
2.4.2 Parkraumangebot	20
2.4.3 Parkraumnachfrage (Erhebungen)	25
2.4.4 Künftiger Bedarf	26
2.4.5 Festlegung von Mängeln und Chancen	27
2.5 Radverkehr	30
2.5.1 SachsenNetz Rad und regionale Radrouten	30
2.5.2 Erfassung Bestand Radwege, Vergleich mit Stand 2017	31
2.5.3 Realisierungsstand Maßnahmen Radverkehrskonzeption	33
2.5.4 Ergänzende Maßnahmen	37
2.5.5 Realisierungsstand Wunschliniennetz	38
2.6 Fußgängerverkehr	40
2.6.1 Analyse des Gehwegnetzes	40
2.6.2 Querungshilfen	41
2.6.3 Kita- und Schulwege	41
2.7 Öffentlicher Personennahverkehr	44
2.7.1 Schienenpersonennahverkehr	44
2.7.2 Regionalbusverkehr	45
2.7.3 Stadtbusverkehr	47
2.7.4 Zentraler Umsteigepunkt am Bahnhof	47
2.7.5 Barrierefreiheit	48
2.7.6 Carsharing	49

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Darstellung des Untersuchungsgebiets (Quelle OpenStreetMap 2020)	7
Abbildung 2: Auszug aus der Verkehrsmengenkarten Sachsen 2015 (Quelle: LISt GmbH)...	8
Abbildung 3: Auszug Übersichtslageplan (LASuV, Schade Wolf & Kollegen, 2020)	12
Abbildung 4: Auszug Lageplan (LASuV, IVAS Dresden, 2017).....	14
Abbildung 5: Auszug Lageplan Variante 1 (Chemnitzer Ingenieurbau Consult, 2019)	15
Abbildung 6: Schematisch Darstellung der aktuellen Verkehrsführung auf der Freiberg Straße	16
Abbildung 7: Auszug Lageplan Kreisverkehr (B.O.R.I.S., 2018)	17
Abbildung 8: Einwicklung der Einwohnerzahlen in Frankenberg/Sa. und des Motorisierungsgrades in Deutschland zwischen 2006 und 2019 (Quellen: Destatis, Umweltbundesamt)	26
Abbildung 9: Touristische Radwege in Frankenberg/Sa. (Quelle: Webgis Landkreis Mittelsachsen)	31
Abbildung 10: Wunschliniennetz aus der Radverkehrskonzeption 2013 (iproplan)	38
Abbildung 11: strukturiertes Wunschliniennetz aus der Fortschreibung 2017 (Uhlig & Wehling)	39

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrsmengen an den Bundes- und Landesstraßen in Frankenberg/Sa. (Datenquelle: Verkehrsmengenkarte Sachsen 2015, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, LISt GmbH)	9
Tabelle 2: Brutto-Verbrauchspreise für Ladevorgänge.....	19
Tabelle 3: Öffentliche Parkplätze im Stadtkern, mit Beschränkung	21
Tabelle 4: Parken im Straßenraum im Stadtkern, mit Beschränkung	21
Tabelle 5: Öffentliche Parkplätze im Stadtkern, ohne Beschränkung.....	22
Tabelle 6: Öffentliche Parkplätze im erweiterten Stadtzentrum, ohne Beschränkung	22
Tabelle 7: Parken im Straßenraum im erweiterten Stadtzentrum, mit Beschränkung.....	23
Tabelle 8: Mietparkplätze im Stadtzentrum.....	24
Tabelle 9: Wanderparkplätze am Stadtrand, ohne Beschränkung	24
Tabelle 10: Auslastungsgrad ausgewählter öffentlichen Parkplätze im Stadtzentrum	25
Tabelle 11: Bestand Radverkehrsanlagen 2020 und Vergleich mit dem Stand 2017	32
Tabelle 12: Radverkehrskonzeption – Realisierungsstatus der Maßnahmen	36
Tabelle 13: Radverkehrskonzeption – ergänzende Maßnahmen 2020	38
Tabelle 14: Vergleich der Fahrzeiten zwischen Frankenberg/Sa. und Chemnitz.....	44
Tabelle 15: Übersicht der Regionalbuslinien in Frankenberg/Sa.....	46
Tabelle 16: Vergleich der Fahrzeiten für ausgewählte Strecken (Direktverbindungen)	46
Tabelle 17: Übersicht der Stadtbuslinien in Frankenberg/Sa.	47

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

In den letzten Jahren wurden in der Stadt Frankenberg/Sa. hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur umfangreiche Ergänzungen umgesetzt. Neue Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger, neue Parkplätze, Ladestationen für Elektrofahrzeuge sowie der Anschluss an die Chemnitz Bahn wurden unter anderem geschaffen. Ebenfalls wurden viele Straßen saniert. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Landesgartenschau 2019 zwei große Parkanlagen geschaffen, das Mühlbachtal aufgewertet und die Zschopauaue zu einem grünen Naherholungsgebiet umgestaltet.

Die städtebauliche Aufwertung sowie die Erhöhung der Attraktivität und der Lebensqualität in der Stadt werden weiterhin angestrebt. Dabei besteht großes Interesse, den Verkehr stadtverträglich, zukunftsorientiert und umweltschonend zu gestalten. Ferner können neue nachhaltige Mobilitätsverhalten positiv auf die Sicherheit und die Gesundheit wirken.

Da der Verkehr und allgemein die Mobilität besonders wichtige Themen bei der Gestaltung von lebenswerten Stadträumen sind, gilt es, zahlreiche Interessen, Anforderungen und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Damit die Meinungen, Bedürfnisse und Hinweise der Bürgerinnen und Bürger bestens in den Planungsprozess einbezogen werden, wurden thematische Gespräche mit Vertretern der Stadtverwaltung geführt. Bürger-Informationsveranstaltungen mussten aufgrund der Covid-19 bedingten Einschränkungen zurückgestellt werden.

Im Rahmen einer Bestandsanalyse werden zuerst die Belange aller Verkehrsteilnehmer erfasst: motorisierter Individualverkehr (MIV) einschl. ruhender Verkehr (Parkraumanalyse), Radverkehr, Fußgängerverkehr und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Dabei wird das vorab aufgestellte Radverkehrskonzept fortgeschrieben. In Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbaulastträgern sollen verkehrliche Problemstellungen und Mängel aber auch Chancen und Potentiale im kommunalen Straßennetz sowie Parkraum identifiziert werden.

In Abstimmung mit dem Auftraggeber werden die Ergebnisse der Bestandsanalyse priorisiert und verkehrspolitische Ziele und Leitbilder formuliert. Dadurch wird eine Strategie für die Stadt in Hinblick auf die zukünftige Verkehrsentwicklung entwickelt.

Auf Grundlage dieser Zielvorgaben werden konkrete planerische Gestaltungsvorschläge zur gezielten Verbesserung der verkehrlichen Situation für die einzelnen Verkehrsträger entwickelt

und deren Wirkung abgeschätzt. Der erarbeitete Maßnahmenkatalog wird mit den zuständigen Baulastträger und kommunalen Gremien abgestimmt und den Bürgern vorgestellt.

Im Realisierungskonzept ist der zeitliche Ablauf der Umsetzung der Maßnahmen festzulegen. Die Reihenfolge der Einzelmaßnahmen richtet sich nach den Vorgaben der Stadt und der zuständigen Baulastträger. Gegenseitige Abhängigkeiten der einzelnen Maßnahmen sind zu berücksichtigen. Die entstehenden jährlichen Kosten sind abzuschätzen.

2. Bestandsanalyse

2.1 Lage des Untersuchungsgebiets

Die Stadt Frankenberg/Sa. liegt im Landkreis Mittelsachsen, etwa 8 km nördlich von Chemnitz. Am westlichen Stadtrand fließt die Zschopau; der Mühlbach durchquert den Ortskern. Aktuell hat die Stadt knapp 14.000 Einwohner. Als Nachbargemeinden sind Mittweida, Lichtenau, Flöha und Hainichen zu nennen.

Frankenberg/Sa. liegt in unmittelbarer Nähe der Bundesautobahn BAB 4 und verfügt über eine eigene Anschlussstelle (Nr. 72). Die überörtliche verkehrliche Erschließung erfolgt weiter über die Bundesstraßen B 169 (Ri. Chemnitz bzw. Hainichen) und B 180 (Ri. Flöha). Dazu verlaufen die Staatsstraßen S 202 (Ri. Mittweida) und S 203 (Ri. Oberschöna) durch den Ort.

Die Chemnitz Bahn bietet seit 2017 eine umsteigefreie Verbindung zur Chemnitzer Innenstadt bis zum Campus der TU an. Weiterhin fahren durch die Stadt fünf Regionalbuslinien sowie zwei Stadtbuslinien; der zentrale Umsteigepunkt befindet sich direkt am Bahnhof.

Kern dieser Untersuchung ist der Ortsteil Frankenberg einschl. Gunnersdorf (Stadtgebiet).



Abbildung 1: Darstellung des Untersuchungsgebiets (Quelle OpenStreetMap 2020)

2.2 Vorgehensweise der Verkehrsanalyse

Die Kenntnis der bestehenden Verkehrssituation stellt eine wichtige Grundlage für die Bearbeitung des Verkehrskonzepts dar. Dafür wurde im Rahmen von Ortsbesichtigungen das Verkehrsgeschehen in Frankenberg/Sa. an repräsentativen Werktagen aufgenommen und dokumentiert. Eine besondere Aufmerksamkeit wurde auf Stellen gerichtet, die bereits von den zuständigen Straßenbaulastträgern als kritisch identifiziert wurden. Dazu wurde das aktuelle Radwegenetz erfasst, sowie die Lücken und Engstellen im Gehwegnetz und den Parkraum (Kapazität und Auslastung). Des Weiteren wurden von der Stadtverwaltung vorhandene Daten zur Verfügung gestellt, u.a. die digitale Erfassung des städtischen Straßennetzes, Unterlagen zu aktuell laufenden Planungen, die Radverkehrskonzeption einschl. erste Fortschreibung und das integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK).

Im Rahmen der Bestandsanalyse wird die bestehende Verkehrslage für die einzelnen Verkehrsträger aufgenommen und hinsichtlich Defizite und Chancen fachlich bewertet. Zur Ergänzung der Ortsbegehungen und Erhebungen wird das vorhandene Datenmaterial zusammengetragen und bei der Erarbeitung des Verkehrskonzepts berücksichtigt.

2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

2.3.1 Kfz-Verkehrsbelastungen

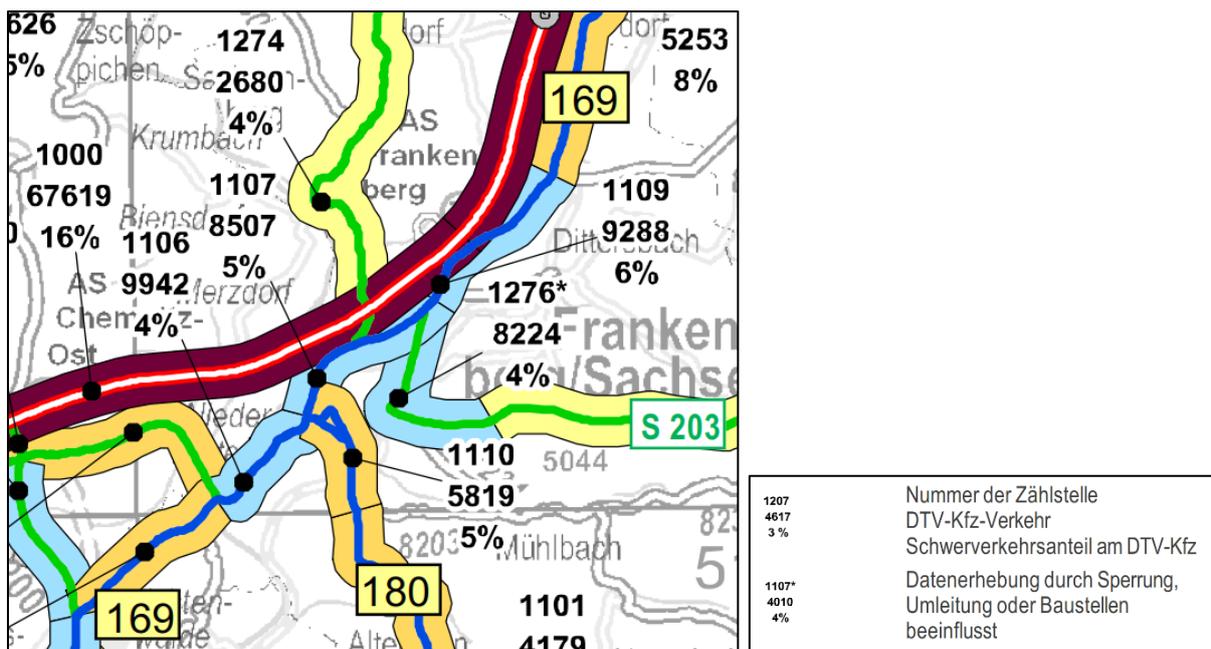


Abbildung 2: Auszug aus der Verkehrsmengenkarten Sachsen 2015 (Quelle: LIST GmbH)

Zur Berücksichtigung der Kfz-Verkehrsbelastungen in Frankenberg/Sa. kann auf die Messstellen aus der Verkehrsmengenkarte Sachsen 2015 zurückgegriffen werden.

Abgesehen von der sehr hohen Verkehrsbelastung auf der BAB 4 (knapp 68.000 Kfz/24h) kann ein Großteil des Durchgangsverkehrs (8.500 bis 10.000 Kfz/24h) über die B 169 fließen, was den Stadtkern (Bereich Markt) erheblich entlastet.

Verkehrsmengen an den Bundes- und Landesstraßen in Frankenberg/Sa. Quelle: Verkehrsmengenkarte Sachsen 2015				
Straße	Lage	Zählstelle	DTV in Kfz/24h	SV-Anteil
B 169	Süd/Gunnersdorf	1106	9.942	4 %
B 169	Zentrum	1107	8.507	5 %
B 169	Nord/Anschlussstelle	1109	9.288	6 %
B 180	Oberschule	1110	5.819	5 %
S 202	Sachsenburg	1274	2.680	4 %
S 203*	Bahnhof	1276*	8.224*	4 %*

**Datenerhebung durch Sperrung, Umleitung oder Baustellen beeinflusst*

*Tabelle 1: Verkehrsmengen an den Bundes- und Landesstraßen in Frankenberg/Sa.
(Datenquelle: Verkehrsmengenkarte Sachsen 2015, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, LIST GmbH)*

2.3.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Innerhalb des städtischen Wegenetzes müssen die Strecken und Knotenpunkte zahlreiche verkehrliche und nicht-verkehrliche Funktionen übernehmen: Durchleiten, Verbinden, Sammeln, Erschließen, Aufenthalt (Verweilen, Spielen, Be- und Entladen, Beliefen, usw.). Im engen städtischen Raum können Konflikte zwischen den unterschiedlichen Funktionen und Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer, MIV, ÖPNV) entstehen.

Die klassifizierten Straßen bilden das Hauptstraßennetz in Frankenberg und rahmen das Stadtzentrum ein:

- B 169 im Norden und Westen (Hainichener Straße und Jochen-Köhler-Straße),
- B 180 im Süden (Chemnitzer Straße, Altenhainer Straße, Töpferstraße) und
- S 203 im Osten (Badstraße, Bahnhofstraße).

Zwischen der Bahnhofstraße (S 203) und der Altenhainer Straße (B 180) wird dieser Ring durch die Freiburger Straße, die Sachsenstraße und die Dr.-Bruno-Kochmann-Straße vervollständigt.

Außerhalb des Stadtzentrums erfolgt die Erschließung der Ortsteile radial über das klassifizierte Straßennetz:

- S 202 (Nord): Sachsenburg / Irbersdorf
- B 169 / K 8232 (Nord): Dittersbach / Neudörfchen
- S 203 (Ost): Langenstriegis
- K 8234 (Ost): Mühlbach / Hausdorf
- B 180 (Süd): Altenhain
- B 169 (Süd): Gunnersdorf / Ortelsdorf

Im Stadtkernbereich übernehmen drei Hauptverkehrsstraßen bzw. -achsen die nähräumige Verbindungsfunktion:

- die Achse (B 169) – Hainichener Straße – Schloßstraße – Markt – Baderberg – Chemnitzer Straße – (B 180)
- die Winklerstraße
- die Achse (B 180) – Dr.-Bruno-Kochmann-Straße – Sachsenstraße – Freiburger Straße – (S 203)

Diese Hauptverkehrsstraßen werden von Sammelstraßen (August-Bebel-Straße, Max-Kästner-Straße, usw.) ergänzt. Schließlich erfüllen Neben- und Anliegerstraßen die feine Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion. Die funktionale Gliederung des Straßennetzes wird in der Anlage 2.1 dargestellt.

2.3.3 Höchstgeschwindigkeiten

Insgesamt ist die Strukturierung der Geschwindigkeitsanordnung in Frankenberg einfach und übersichtlich. Weitestgehend gilt die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Im engen Stadtkern wurde eine Tempo-30-Zone angeordnet (s. Anlage 2.3). Dies unterstützt die Verträglichkeit des motorisierten Verkehrs im Stadtzentrum, ermöglicht eine stadtgerechte Gestaltung des Straßenraums und erhöht die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Punktuell (z. B. vor Schulen) gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (s. Anlage 2.3).

Die Humboldtstraße zwischen Am Graben und Schulstraße ist ein verkehrsberuhigter Bereich und wurde dementsprechend gestaltet (Fahrbahnverengung mit Versatz, Aufpflasterung und Materialwechsel). Allerdings ist der Ausbau dieses Straßenabschnitts nicht komplett niveaugleich (Bordsteine zur seitlichen Abgrenzung von Gehwegen), was die untergeordnete Bedeutung des Kfz-Verkehrs nicht optimal vermittelt.

2.3.4 Einschränkungen

Durch die bestehende Siedlungsstruktur ist an einigen Stellen die Straßenbreite stark von der Bebauung eingeschränkt. Auf folgenden Straßen ist der Begegnungsfall Pkw/Pkw ganz oder teilweise nicht möglich:

- Gartenstraße, Albert-Schweitzer-Straße und Am Lützelbach (im Norden)
- Robert-Schramm-Straße, Mittelstraße und Scheunengäßchen, Alwin-May-Straße und Georg-Hager-Straße (im Süden)
- Wassergasse, Schuhmachergasse, Badergasse und Neugasse (im Westen)
- Am Graben und Freiburger Straße (im Stadtkern)

Bis auf die Freiburger Straße dienen diese Straßen nur der kleinräumigen Erschließung und übernehmen keine Verbindungsfunktion. Sie sind teilweise nur für Anlieger oder als Einbahnstraße freigegeben. Angesichts der sehr schwachen Verkehrsbelastungen ist dort die eingeschränkte Fahrbahnbreite als unkritisch zu bewerten.

Am Hammertal ist die Brücke unter der Eisenbahnstrecke auf einer maximalen Höhe von 3,50 m beschränkt.

Mit Ausnahme des Lieferverkehrs ist die Durchfahrt durch das Stadtzentrum für Kraftfahrzeuge über 3,5 t verboten (Verkehrszeichen 257-57).

2.3.5 Aktuell laufende Planungen

B 180 – Ausbau der Chemnitzer Straße (Verlauf der B 180)

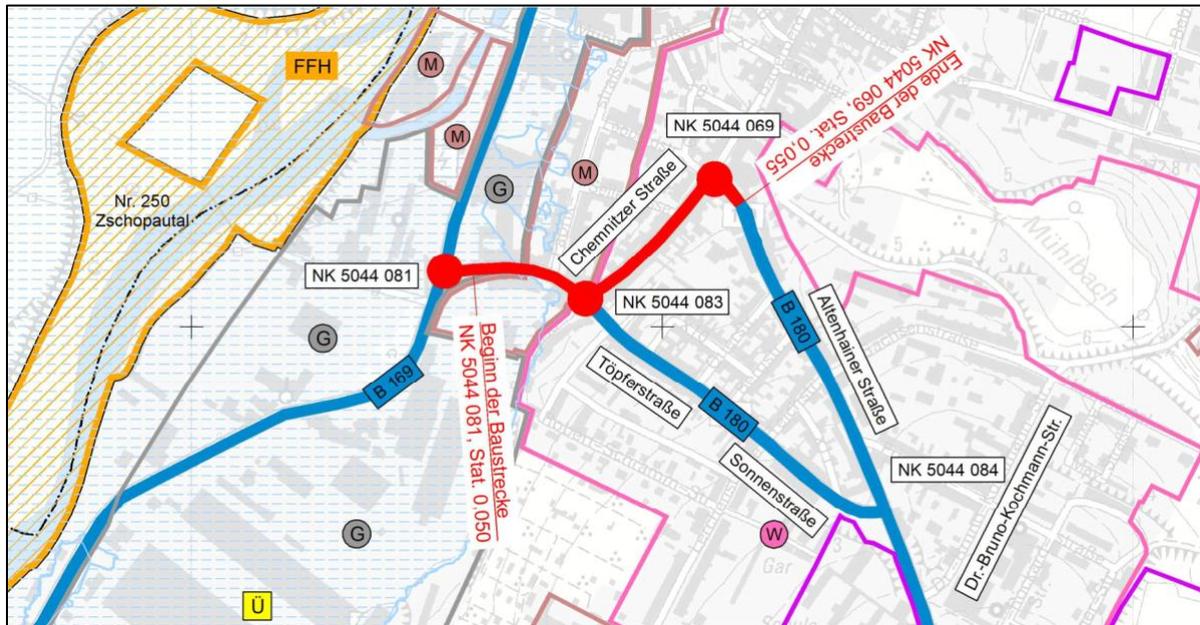


Abbildung 3: Auszug Übersichtslegeplan (LASuV, Schade Wolf & Kollegen, 2020)

Planungsstand: Voruntersuchung
Ausführung: ab 2023

Vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) wird der Ausbau der B 180 zwischen dem Knotenpunkt mit der B 169 und dem Knotenpunkt Chemnitzer Straße / Altenhainer Straße untersucht (roter Abschnitt). Aktuell gilt zwischen der Sonnenstraße und der Seegasse Einrichtungsverkehr: stadteinwärts über die Altenhainer Straße und die Chemnitzer Straße, stadtauswärts und über die Töpferstraße und die Sonnenstraße. Zur Entlastung der Töpferstraße und zur städtebaulichen Aufwertung des Gebiets favorisiert die Stadt Frankenberg/Sa. eine alternative Verkehrsführung mit Zweirichtungsverkehr über die Altenhainer Straße und die Chemnitzer Straße. Bezüglich der Schleppkurven und des Begegnungsverkehrs ist dieser Trassenverlauf der B 180 grundsätzlich möglich. Allerdings bestehen am neuen Verlauf der B 180 keine Möglichkeiten für Stellplätze und Radwege; ebenfalls werden Gehwege in der Breite eingeschränkt. Zum Erhalt der Attraktivität für Bewohner und Geschäftstreibende sollen wegfallende Pkw-Stellplätze ausreichend kompensiert werden (s. auch Abschnitt 2.4).

Bewertung/Empfehlung: Die alternative Führung der B 180 ermöglicht die Verlagerung der Verkehrsbelastung auf der Chemnitzer und der Altenhainer Straße und somit die Entlastung

der Töpferstraße. Wichtig dabei ist die Umgestaltung der beiden Knotenpunkte Chemnitzer Straße / Töpferstraße / Seegasse sowie Altenhainer Straße / Sonnenstraße mit Anpassung der Vorfahrtsregelungen, um sicherzustellen, dass der Durchgangsverkehr die neue Hauptverbindungsstraße benutzt. Bleibt die Töpferstraße als Einbahnstraße bestehen, so könnte der von verkehrlichen Ansprüchen befreite Straßenraum mit einer neuen Gestaltung aufgewertet werden. Dies könnte der erste Schritt zur globalen, städtebaulichen Aufwertung des Bereichs Töpferstraße / Mittelstraße / Querstraße / Bergstraße als attraktives Wohnquartier sein.

Allerdings hat dieser neue Verlauf der B 180 zwei wesentliche Nachteile. Einerseits müssen Kurzzeitparkplätze vor den Geschäften entfallen. Selbst mit einer zentralen Abstellanlage (Parkplatz oder Parkhaus) als Ersatz für die Parkplätze im Straßenraum könnten wenige Kunden bereit sein, diese zusätzlichen Wege im Kauf zu nehmen, was sich negativ auf die letzten Geschäfte auswirken könnte (der Leerstand ist bereits sehr hoch). Andererseits wäre der Wunschliniennetz aus der fortgeschriebenen Radverkehrskonzeption (2017, Maßnahme M8) nicht mehr umsetzbar, da auf der Altenhainer und Chemnitzer Straße der Platz für Radverkehrsanlagen nicht mehr verfügbar wäre. Aufgrund ihrer Steigung ist die Töpferstraße besonders unattraktiv für Fahrradfahrer und wäre keine Alternative zur neuen B 180. Vorstellbar ist eine Führung des Radverkehrs über die Dr.-Bruno-Kochmann-Straße und das Mühlbachtal bis zum Markt bzw. Baderberg

S 203 – Ausbau des Knotenpunkts Freiberger Straße/ Bahnhofstraße

Planungsstand: Voruntersuchung

Ausführung: 202X

Vom LASuV wird aktuell der Ausbau des Knotenpunkts zwischen der Freiberger Straße und der Bahnhofstraße (S 203) geplant. Im Bestand besteht dieser dreiecksförmige Knotenpunkt mit Mittelinsel aus eigentlich drei Knotenpunkten; diese Geometrie erschwert für Ortsfremden das schnelle Begreifen der Vorfahrtsregelungen. Ein weiteres Problem ist die unmittelbare Nähe des Bahnübergangs, die halbstündlich zum Rückstau führt. Berücksichtigt wird der Abschnitt der Freiberger Straße vom Bahnübergang bis zur Sachsenstraße. Eine zusätzliche Spur für Linksabbieger aus der Sachsenstraße in die Bahnhofstraße ist vorgesehen. Ebenfalls vorgesehen für den Knotenpunkt Freiberger Straße / Bahnhofstraße ist eine neue Lichtsignalanlage (LSA), die mit der LSA der Kreuzung Freiberger Straße / Sachsenstraße sowie mit der Bahnsicherungsanlage gekoppelt wird.

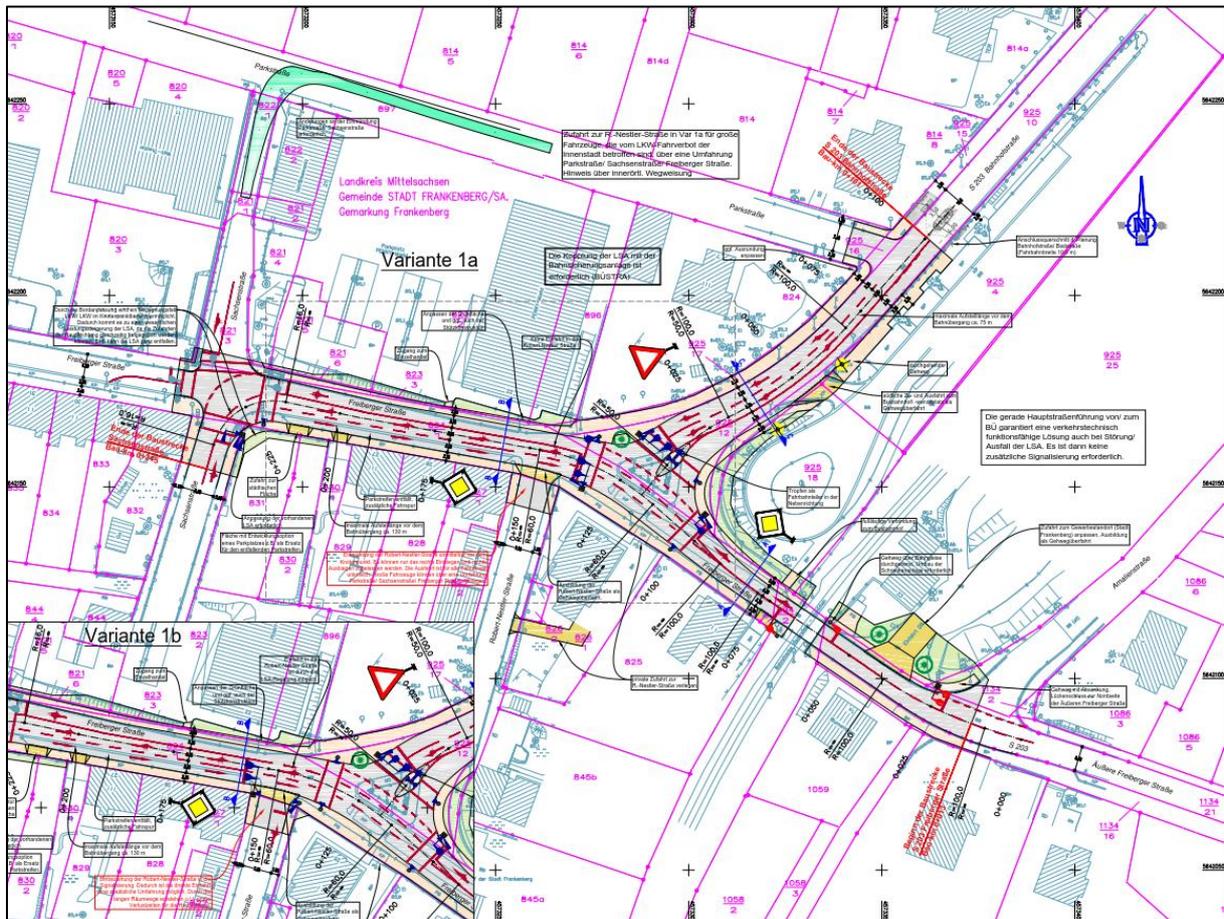


Abbildung 4: Auszug Lageplan (LASuV, IVAS Dresden, 2017)

Bewertung/Empfehlung: Wichtig wäre die Berücksichtigung in der Planung der Belange der Fahrradfahrer. Wenn der gemeinsame Ausbau der Knotenpunkte Freiberger Straße / Bahnhofstraße und Freiberger Straße / Sachsenstraße gewisse Vorteile im Hinblick auf die Abwicklung des Kfz-Verkehrs und auf die Sicherheit der Fußgänger bringt, fehlen bis jetzt sämtliche Anlagen für den Radverkehr, obwohl dieser Knotenpunkt als Teil der Nebenkreisradroute Frankenberg–Oederan von wichtiger Bedeutung in der Radverkehrskonzeption ist. Ebenfalls könnte der Lückenschluss zwischen der Sachsenstraße und der Bahnhofstraße (bestehende Schutzstreifen) realisiert werden.

Fahrbahnerneuerung Freiburger Straße, zwischen Markt und Zur Alten Gärtnerei



Abbildung 5: Auszug Lageplan Variante 1 (Chemnitzer Ingenieurbau Consult, 2019)

Planungsstand: Voruntersuchung

Ausführung: 202X

Aufgrund des schlechten baulichen Zustands der Verkehrsflächen in Verbindung mit der ungenügenden Umsetzung des gestalterischen und funktionalen Anspruchs soll die Fahrbahn der Freiburger Straße zwischen dem Markt und der Straße Zur Alten Gärtnerei erneuert werden. Aktuell werden drei Varianten mit unterschiedlichen Straßenraumgestaltungen und Verkehrsführungen untersucht.

Dabei wird die Erweiterung des Doppelrichtungsverkehrs betrachtet. Aktuell (Stand September 2020) gilt auf der Freiburger Straße folgende provisorische Verkehrsführung (s. Abb. 6):

- Einbahnstraße zwischen dem Markt und der Einmündung Zur Alten Gärtnerei (in Richtung Sachsenstraße)
- Doppelrichtungsverkehr zwischen der Einmündung Zur Alten Gärtnerei und der August-Bebel-Straße
- Einbahnstraße zwischen der August-Bebel-Straße und der Sachsenstraße (in Richtung Sachsenstraße)

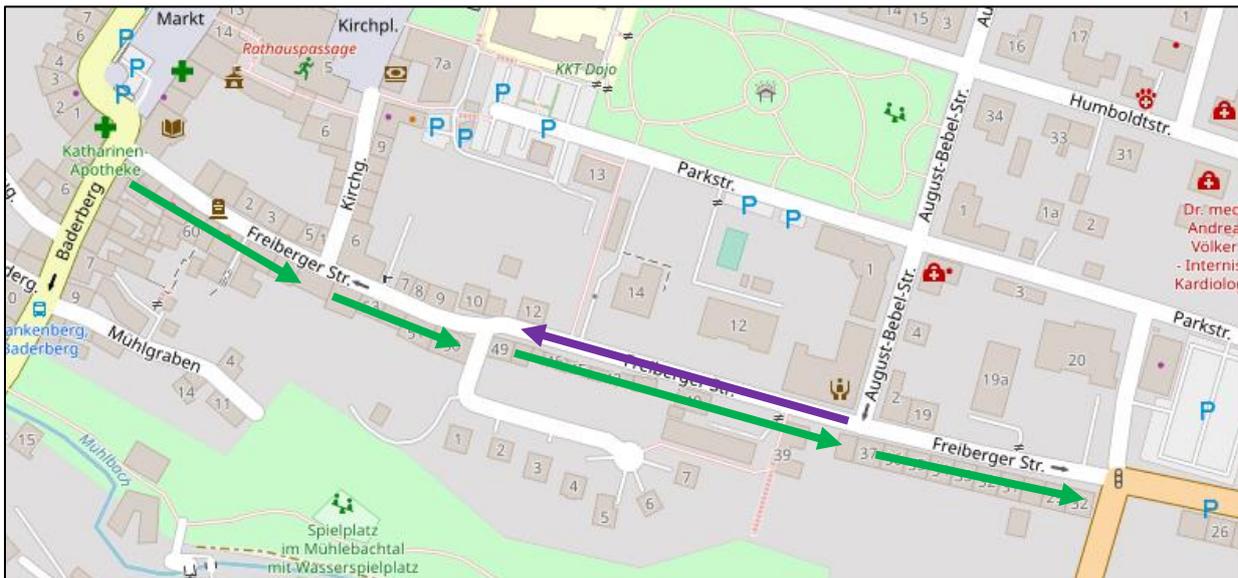


Abbildung 6: Schematisch Darstellung der aktuellen Verkehrsführung auf der Freiberg Straße

Bewertung/Empfehlung: Die aktuelle Verkehrsführung hat den Vorteil, den Durchgangsverkehr in Richtung Markt zu verhindern, und somit die Verkehrsbelastung auf der Freiberg Straße selbst und weiter auf dem Markt zu reduzieren. Kfz-Fahrer, die ab der Kirchgasse zum Markt oder zur Chemnitzer Straße fahren wollen, müssen allerdings erhebliche Umwege in Kauf nehmen (1,2 km über Freiberg Straße, Sachsenstraße, Parkstraße, August-Bebel-Straße, Humboldtstraße und Schloßstraße statt 200 m über Freiberg Straße). Da für Lkws keine Wendemöglichkeiten vorhanden sind, muss der Lieferverkehr rückwärts rausfahren.

Die Freigabe des Abschnitts zwischen dem Markt und Zur Alten Gärtnerei für den Doppelrichtungsverkehr (Variante 2 der Voruntersuchung) hat den klaren Vorteil, Umwege zu ersparen. Wenn der Abschnitt zwischen der August-Bebel-Straße und der Sachsenstraße als Einbahnstraße bleibt, wird der Durchgangsverkehr zum Markt weiterhin vermieden.

Nachteil dieser neuen Verkehrsführung sind die ungünstigen Sichtverhältnisse und Schleppkurven (besonders für den Lieferverkehr) am Knotenpunkt Freiberg Straße / Markt / Baderberg. Fahrradfahrer, die den Baderberg hochfahren, müssten den Verkehrsteilnehmern aus der Freiberg Straße die Vorfahrt gewähren (Recht-vor-Links-Prinzip in der Tempo-30-Zone). Durch den engen Straßenraum müsste im Begegnungsfall die ganze Fahrbahn (Shared Space mit überfahrbaren Gehwegen) benutzt werden. Zur Geschwindigkeitsdämpfung durch Fahrgassenverengung müssten die Pkw-Stellplätze versetzt werden; aufgrund der bestehenden Kennzeichnung mit Pflasterung müsste die Fahrbahn erneuert werden.

Kreisverkehr August-Bebel-Straße / Max-Kästner-Straße / Feldstraße

Planungsstand: Ausführungsplanung

Ausführung: 2021

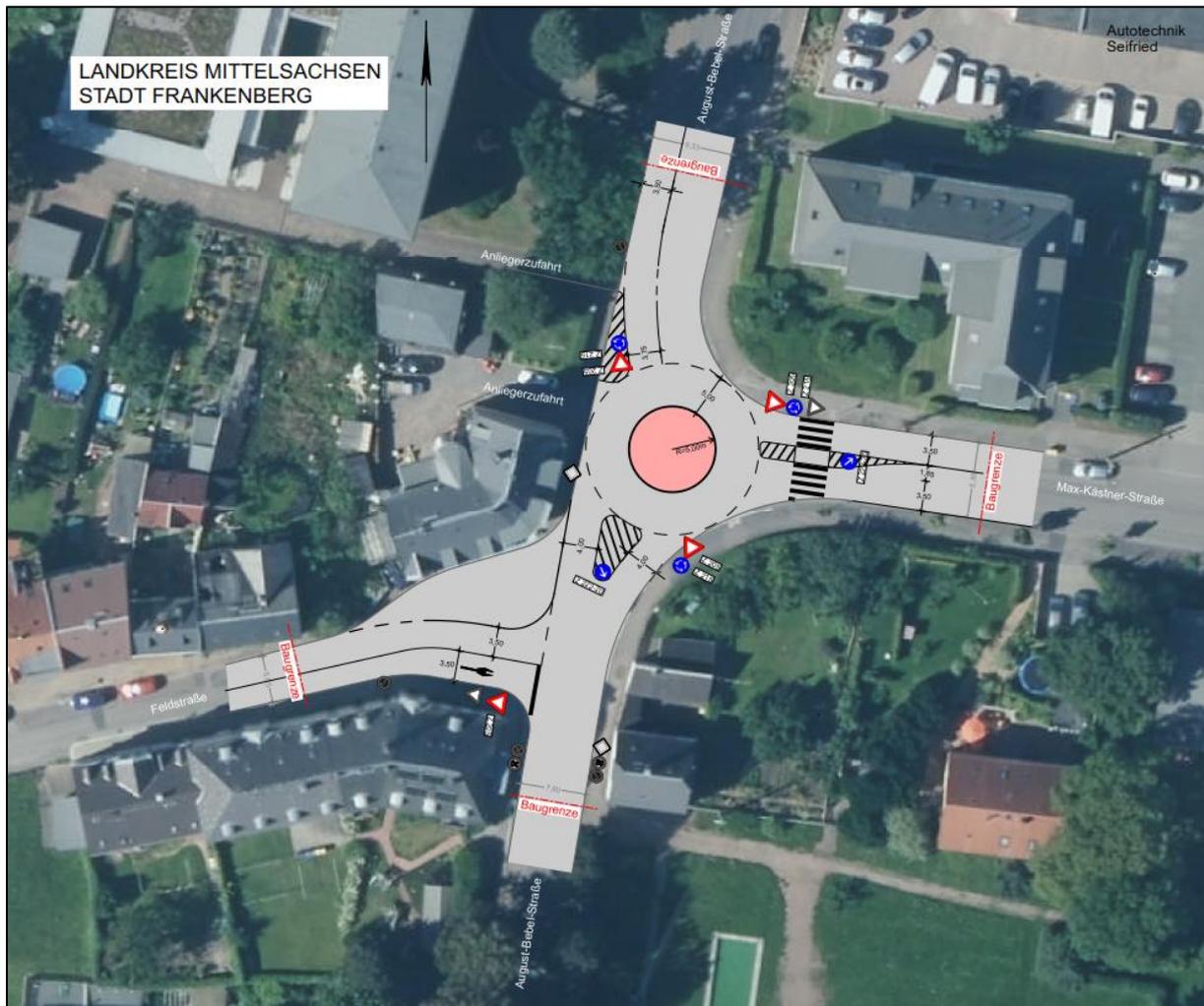


Abbildung 7: Auszug Lageplan Kreisverkehr (B.O.R.I.S., 2018)

Untersucht wird der Ausbau des Knotenpunkts August-Bebel-Straße / Max-Kästner-Straße / Feldstraße als Kreisverkehr. Durch die übergroßen Asphaltflächen, die versetzten Straßen und die parkenden Fahrzeuge ist die Kreuzung im Bestand sehr unübersichtlich. Parallel zur Umgestaltung des Knotenpunkts soll die Verkehrsführung in der Feldstraße und in der Gartenstraße untersucht werden.

Bewertung/Empfehlung: Aktuell sind die Feldstraße und die Gartenstraße in beiden Richtungen befahrbar. Die Feldstraße ist ein wichtiges Verbindungselement zwischen der B 169 und dem Stadtviertel Lützelhöhe (Straßenzug Klingbach – Gartenstraße – Feldstraße – Max-Kästner-Straße einschl. Bahnübergang). Eine Anpassung der Verkehrsführung mit

Einbahnstraßen könnte negativ auf die Leichtigkeit des Verkehrs wirken, wobei genug alternative Strecken zur Verfügung stehen und die engen Feldstraße und Gartenstraßen für einen starken Durchgangsverkehr eher ungeeignet sind.

Aufgrund des knappen Straßenraums mit Engstellen sind durchgängige Gehwege nicht vorhanden. In der Gartenstraße ist die Doppelkurve besonders kritisch. Ebenfalls unbefriedigend sind die Sichtverhältnisse an der Einmündung der Gartenstraße in die August-Bebel-Straße. Außerdem ist der bauliche Zustand der Verkehrsflächen als schlecht zu bewerten.

Mit Einrichtungsverkehr (Einbahnstraßen) könnte einerseits die Anbindung der Feldstraße an den neuen Kreisverkehr vereinfacht werden; andererseits könnten durchgängig beidseitige Gehwege angelegt werden, was zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen würde.

Hinsichtlich des Knotenpunkts Feldstraße / Gartenstraße (Gabelung) sollte die Feldstraße in Richtung Schloßstraße (bergab) befahrbar sein und die Gartenstraße in Richtung August-Bebel-Straße (bergauf). Diese Verkehrsführung ist ebenfalls bezüglich der Anbindung der Feldstraße an den neuen Knotenpunkt vorteilhaft. Jedoch sind die Sichtverhältnisse an der Einmündung der Gartenstraße in die August-Bebel-Straße ungenügend, was für die umgekehrte Verkehrsführung spricht: Feldstraße bergauf und Gartenstraße bergab. Die Gabelung Feldstraße / Gartenstraße müsste dementsprechend umgebaut werden.

2.3.6 Öffentliche Ladestation für Elektrofahrzeuge

Zur Verfügung der Elektroautofahrer stehen in Frankenberg drei Ladestation, wo jeweils zwei Elektrofahrzeuge geladen werden können (zwei Ladepunkte). Alle Ladestation sind mit dem universellen Steckersystem Typ 2 (Mennekes-Stecker, EU-Standard) ausgestattet und bieten eine maximale Ladeleistung von 22 kW an (Normalladepunkte, Wechselstrom).

Dadurch ist der Ladevorgang deutlich schneller als über die heimische Steckdose (i. d. R. 2,5 kW-Leistung).

Die Ladestationen befinden sich:

- auf dem Markt (Markt 15)
Betreiber: Envia Mitteldeutsche Energie AG (Strom aus erneuerbaren Energien)
- am Bahnhof Frankenberg/Sa. (Bahnhofstraße 1)
Betreiber: Envia Mitteldeutsche Energie AG (Strom aus erneuerbaren Energien)
- am Autohaus Scholz Wöllenstein/B 169 (An der Autobahn 2)
Betreiber: eins energie in sachsen GmbH & Co. KG

Bei beiden Anbietern lassen sich verfügbare Ladepunkte über kostenfreie Smartphones-Apps finden und freischalten (,eCharge+‘ bei enviaM und ,eins E-Mobil‘ bei eins).

Die Kosten bei den öffentlichen Ladestationen sind je nach Anbieter unterschiedlich. Die Tarifmodelle können ebenfalls stark variieren (Aktivierungsgebühr, monatliche Grundgebühr, Verbrauchspreis an der Ladesäule, usw.). Nachfolgende Tabelle fasst die aktuell gültigen Verbrauchspreise in Frankenberg zusammen.

Brutto-Verbrauchspreise für Ladevorgänge Stand September 2020		
Anbieter	für registrierte Kunden	durch Ad-hoc-Laden
Envia Mitteldeutsche Energie	30,00 ct/kWh	30,00 ct/kWh
eins energie in sachsen	35,00 ct/kWh	40,00 ct/kWh

Tabelle 2: Brutto-Verbrauchspreise für Ladevorgänge

Die Tesla-Ladestation (Typ 2, 11 kW) am Akzent Hotel (Dammplatz 3) steht den Hotelgästen zur Verfügung und wird nicht im Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur aufgelistet.

Für die weitere Entwicklung der Ladeinfrastruktur erscheinen die öffentlichen Parkplätze im Stadtzentrum als geeignete Standorte für die Nachfragegruppen der Beschäftigten und der Besucher (Langparker). Darunter zählen die Parkplätze am Dammplatz, Mühlbachtal (Bachgasse), Friedenspark / Parkdeck Sparkasse und Am Graben / Winklerstraße. Mit entsprechend schneller Ladetechnik sind Ladestationen an den wichtigen Einkaufsmöglichkeiten (Kaufland Lidl, Penny, Aldi, Netto, Norma, usw.) ebenfalls attraktiv für die Nachfragegruppe der Kunden, da sie strategisch an den Hauptverkehrsachsen liegen.

2.4 Ruhender Verkehr (Parkraumanalyse)

2.4.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Im Rahmen der Parkraumanalyse wird der Stadtzentriebereich westlich der Eisenbahnstrecke untersucht. Gemäß Definition der „Empfehlungen für die Anlage des ruhenden Verkehrs“ (EAR) wird hinsichtlich der Parkdauer zwischen Kurzzeitparkern, die ihr Fahrzeug nicht länger als 3 Stunden parken, und Langzeitparkern, die ihr Fahrzeug länger als 3 Stunden parken, unterschieden.

2.4.2 Parkraumangebot

Allgemein werden in Kleinstädten Parkstände in unmittelbarer Nähe der Ziele erwartet. Dies gilt für alle Nachfragegruppen. Eine Wegentfernung bis zum eigentlichen Ziel größer als 300 m (ca. 5 min Gehzeit) ist in Kleinstädten bereits als unzumutbar anzusehen.

Im Stadtkern

Das Parkraumangebot im Stadtkernbereich besteht aus zentralen Abstellanlagen (Parkplätze, Parkdeck und Tiefgarage) sowie Stellplätze im Straßenraum. In unmittelbarer Marktnähe (Entfernung bis ca. 100 m) ist das Parken durch Parkgebühren oder Parkscheibenregelung beschränkt, was dem Bedarf der Nachfragegruppen der Kunden und Lieferanten (Kurzparker) entspricht. In weiterer Entfernung ist das Parken in der Regel ohne Beschränkung möglich. Vier öffentliche Parkplätze mit einer maximalen Entfernung zum Markt von 200 m bilden eine attraktive Lösung für die Nachfragegruppen der Einwohner und Beschäftigte (Langparker), da das Parken uneingeschränkt möglich ist und die Parkplätze im Stadtkernbereich homogen verteilt sind (Nähe zum eigentlichen Ziel).

Öffentliche Parkplätze im Stadtkern, mit Beschränkung			
Standort	Pkw-Stellplätze	Behindertenparkplätze	Bewirtschaftung
Markt	26	2	Parkgebühren max. 1 Std. Mo.-Fr. 8-18 Uhr Sa. 8-12 Uhr
Rathauspassage (Tiefgarage) - <i>exkl. 7 reservierte Plätze</i> -	21	1	Parkscheibe 2 Std. Mo.-Fr. 8-19 Uhr Sa. 8-13 Uhr
Sparkasse (Parkdeck, oben) - <i>vorübergehend gesperrt</i> -	(35)	-	Parkscheibe 2 Std. Mo.-Fr. 7-18 Uhr
Lutherplatz	10	1	Parkscheibe 2 Std. Mo.-Fr. 7-18 Uhr
Stadtbibliothek (Freiberger Straße)	5	1	Parkscheibe 2 Std. Mo.-Fr. 8-18 Uhr Sa. 8-12 Uhr
Summe	62	5	

Tabelle 3: Öffentliche Parkplätze im Stadtkern, mit Beschränkung

Parken im Straßenraum im Stadtkern, mit Beschränkung			
Standort	Pkw-Stellplätze	Behindertenparkplätze	Bewirtschaftung
Schloßstraße (Markt bis Winklerstraße)	51	3	Parkscheibe 2 Std. Mo.-Fr. 8-19 Uhr Sa. 8-14 Uhr
Humboldtstraße (Schloßstraße bis Am Graben)	20	-	Parkscheibe 2 Std. Mo.-Fr. 8-19 Uhr Sa. 8-14 Uhr
Kirchgasse	3	-	Parkscheibe 1 Std. Mo.-Fr. 8-19 Uhr Sa. 8-14 Uhr
Freiberger Straße (Markt bis Zur Alten Gärtnerei)	8	-	Parkscheibe 1 Std. Mo.-Fr. 8-19 Uhr Sa. 8-14 Uhr
Summe	82	3	

Tabelle 4: Parken im Straßenraum im Stadtkern, mit Beschränkung

Öffentliche Parkplätze im Stadtkern, ohne Beschränkung			
Standort	Pkw-Stellplätze	Behindertenparkplätze	Bewirtschaftung
Friedenspark (Parkstraße)	40	-	frei
Dammplatz	51	2	frei
Baderberg (Mühlbachtal)	38	2	frei
Am Graben/Winklerstraße	61	1	frei
Körnerplatz	12	-	frei
Summe	202	5	

Tabelle 5: Öffentliche Parkplätze im Stadtkern, ohne Beschränkung

Zusammengerechnet stehen im engen Stadtkern (Entfernung vom Markt bis ca. 100 m) 144 Pkw-Stellplätze mit Beschränkung und 202 Pkw-Stellplätze ohne Beschränkung zur Verfügung, also insgesamt 346 Pkw-Stellplätze.

Im erweiterten Stadtzentrum

Öffentliche Einrichtungen im erweiterten Stadtzentrum verfügen über Parkplätze, wo das Parken weitestgehend ohne Beschränkung möglich.

Öffentliche Parkplätze im erweiterten Stadtzentrum, ohne Beschränkung			
Standort	Pkw-Stellplätze	Behindertenparkplätze	Bewirtschaftung
Bildungszentrum (Max-Kästner-Str.)	24	-	nur für Nutzer BIZ
Sportzentrum (Max-Kästner-Str.)	50	2	frei
Volkspark/Jahnkampfbahn (Meltzerstr.)	24	1	frei
Bahnhof/Busbahnhof	24	1	frei
Museum/Rittergut	9	-	frei
Sonnenplatz	18	-	frei
Oberschule (Altenhainer Str.)	39	-	frei
Zeit-Werk-Stadt (Auenweg)	51	2	frei
Summe	239	6	

Tabelle 6: Öffentliche Parkplätze im erweiterten Stadtzentrum, ohne Beschränkung

Punktuell ist das Parken im Straßenraum durch Parkscheibenregelung beschränkt, um die Parkchancen vor bestimmten öffentlichen Einrichtungen oder Geschäften zu erhöhen.

Parken im Straßenraum im erweiterten Stadtzentrum, mit Beschränkung			
Standort	Pkw-Stellplätze	Behinderten-parkplätze	Bewirtschaftung
Max-Kästner-Straße (vor Bildungszentrum/Sportzentrum)	12	-	Parkscheibe 1 Std. Mo.-Fr. 6-17 Uhr
Badstraße (vor Bildungszentrum)	8	-	Parkscheibe 1 Std. Mo.-Fr. 6-17 Uhr
Parkstraße (vor Kindertagesstätte Triangel)	9	-	Parkscheibe 1 Std. Mo.-Fr. 7-18 Uhr
Chemnitzer Straße (Wassergasse bis Altenhainer Str.)	3	-	Parkscheibe 2 Std. Mo.-Fr. 8-19 Uhr Sa. 8-14 Uhr
Altenhainer Straße (Sachsenstr. bis Chemnitzer Str.)	8	-	Parkscheibe 1 Std. Mo.-Fr. 8-18 Uhr
Chemnitzer Straße (Altenhainer Str. bis Töpferstr.)	22	-	Parkscheibe 1 Std. Mo.-Fr. 8-19 Uhr Sa. 8-14 Uhr
Summe	62	0	

Tabelle 7: Parken im Straßenraum im erweiterten Stadtzentrum, mit Beschränkung

Ansonsten ist im erweiterten Stadtzentrum das Parken im Straßenraum in der Regel uneingeschränkt möglich, ausgenommen von engen Straßen, wo die Fahrbahnbreite das Parken am Straßenrand nicht ermöglicht bzw. nur einseitig.

Darüber hinaus ergänzen private Parkplätze das Parkraumangebot. Für die Nachfragegruppe der Kunden stehen die Parkplätze des Einzelhandels zur Verfügung (Baumarkt, Kaufland, Rossmann, Aldi, Lidl, Penny, usw.). Die Stadt Frankenberg/Sa. betreibt zudem über 100 Mietparkplätze (genaue Verteilung s. Tabelle 8) und mehr als 1.000 Garagen im Stadtgebiet, die von Anliegern angemietet werden können. Dieses Angebot wird in der Seilergasse durch private Stellplätze der Wohnungsgesellschaft mbH Frankenberg/Sa. ergänzt.

Mietparkplätze im Stadtzentrum			
Standort	Pkw-Stellplätze	Betreiber	Bemerkung
Badergasse	5	Stadt	
Carolastraße/Neugasse	4	Stadt	
Leopoldstraße	13	Stadt	ausgebaut
Mühlgraben	11	Stadt	ausgebaut
Parkstraße (in Höhe Förderschule)	10	Stadt	
Parkstraße (in Höhe Gymnasium)	8	Stadt	ausgebaut
Schlachthofstraße	24	Stadt	nicht ausgebaut
Sachsenstraße	6	Stadt	nicht ausgebaut
Seilergasse	9	WGF mbH	tlw. ausgebaut
Sparkasse (Parkdeck, unten)	47	Stadt	ausgebaut
Summe	137		

Tabelle 8: Mietparkplätze im Stadtzentrum

Wanderparkplätze

Für die Nachfragegruppe der Besucher und Gäste ergänzen drei Wanderparkplätze am Stadtrand gezielt das Parkraumangebot, selbst wenn diese nicht explizit als Wanderparkplätze beschildert sind.

Wanderparkplätze am Stadtrand, ohne Beschränkung			
Standort	Pkw-Stellplätze	Behindertenparkplätze	Bewirtschaftung
B 169 Nord (Hainichener Str.)	4	-	frei
B 169 Süd (Äußere Chemnitzer Str.)	ca. 10	-	frei
Am Mühlberg	36	-	frei
Summe	50	0	

Tabelle 9: Wanderparkplätze am Stadtrand, ohne Beschränkung

2.4.3 Parkraumnachfrage (Erhebungen)

Zur Analyse der Parkraumnachfrage wurde die Parkraumbelugung bzw. -Auslastung an ausgewählten Standorten im Stadtzentrum ermittelt. Gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE, Ausgabe 2012, Tabelle 7) wurde die Erhebung im Sommerhalbjahr (September), außerhalb der Schulferien, am Dienstag einer Normalwoche und während der Öffnungszeiten der Geschäfte und Praxen im Stadtzentrum durchgeführt. In Tabelle 9 sind die Parkraumbelugung und das Auslastungsgrad ausgewählter Standorte im Stadtzentrum zusammengefasst.

Auslastungsgrad ausgewählter öffentlichen Parkplätze im Stadtzentrum Erhebung am 01.09. und 08.09.2020, zwischen 9.00 und 10.00 Uhr			
Standort	Kapazität	Ø-Belegung	Auslastungsgrad
Friedenspark (Parkstraße)	40	35	88 %
Dammplatz	51	39	76 %
Mühlbachtal (Bachgasse)	38	20,5	54 %
Am Graben/Winklerstraße	61	51	84 %
Markt*	26	13,5	52 %
Rathauspassage (Tiefgarage)*	21	17	81 %
Lutherplatz*	10	7	70 %
Körnerplatz	12	12	100 %
Humboldtstraße (bis Gymnasium)*	20	17	85 %
Schloßstraße*	51	37	73 %
Chemnitzer Straße*	25	6	24 %
Bahnhof/Busbahnhof	24	22	92 %
Summe mit Beschränkungen	153	97,5	64 %
Summe ohne Beschränkungen	226	179,5	79 %
Summe gesamt	379	277	73 %
<p><u>Legende (gemäß EVE 2012)</u> > 90 % = sehr hoher Parkdruck 80-90 % = hoher Parkdruck 70-80 % = mittlerer Parkdruck 60-70 % = geringer Parkdruck < 60 % = kein Parkdruck</p> <p>Die durchschnittliche Belegung ergibt sich aus dem arithmetischen Mittel der Belegungszahlen an beiden Erhebungstagen.</p> <p>* Standort mit Parkbeschränkungen</p>			

Tabelle 10: Auslastungsgrad ausgewählter öffentlichen Parkplätze im Stadtzentrum

An den ausgewählten Standorten mit Parkbeschränkungen (Parkscheibe oder Parkgebühren) liegt die durchschnittliche Auslastung bei 64 Prozent, was einem geringeren Parkdruck entspricht. Anders gesagt finden Kurzparkler (Kunden) im Stadtzentrum relativ leicht einen freien Pkw-Stellplatz. An den Standorten ohne Parkbeschränkung liegt der Auslastungsgrad mit 79 Prozent wesentlich höher. Bei diesem mittleren Parkdruck ist für Langparkler (Beschäftigte, Einwohner) schwieriger, einen freien Stellplatz zu finden, jedoch nicht unmöglich.

2.4.4 Künftiger Bedarf

Im Hinblick auf die Entwicklung der Einwohnerzahlen und des Motorisierungsgrades in den letzten 15 Jahren ist keine bedeutende Erhöhung der Parkraumnachfrage zu erwarten.

Einerseits ist zwischen 2007 und 2017 die Bevölkerung Frankенbergs um ca. 13 Prozent geschrumpft. Andererseits ist der Motorisierungsgrad in Deutschland zwischen 2010 und 2019 um ca. 12 Prozent gestiegen, was heißt, dass die Anzahl der Kraftzeuge pro 1.000 Einwohner zugenommen hat. Im Rahmen der Mobilitätswende könnten allerdings unterschiedliche Faktoren wie die Förderung des Umweltverbands, die Entwicklung neuer Mobilitätsformen (Carsharing) und der demographische Wandel gegen den stetigen Anstieg der Motorisierung wirken, was zu einer langfristigen Verringerung der Parkraumnachfrage führen könnte. Ohne äußere Einflussfaktoren wie neue Ansiedlungen von Unternehmen oder städtebauliche Maßnahmen zur Aufwertung des Stadtzentrums als Wohnort ist also nicht zu erwarten, dass die Parkraumnachfrage im Stadtzentrum beträchtlich wächst.

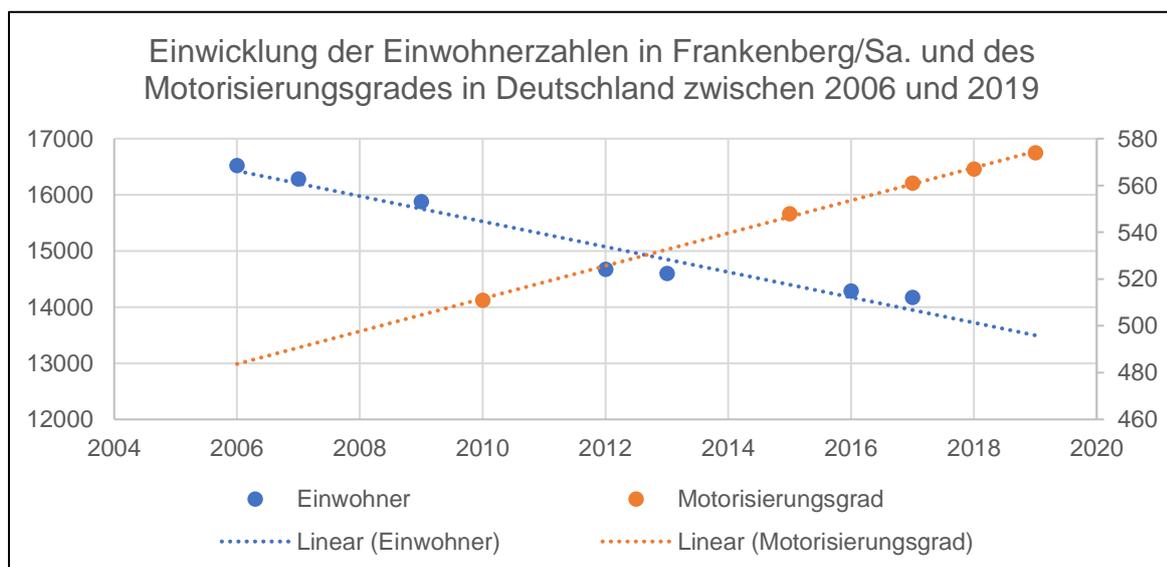


Abbildung 8: Entwicklung der Einwohnerzahlen in Frankenberg/Sa. und des Motorisierungsgrades in Deutschland zwischen 2006 und 2019 (Quellen: Destatis, Umweltbundesamt)

2.4.5 Festlegung von Mängeln und Chancen

Harmonisierung der Parkscheibenregelung im Stadtkern

In Bereichen mit Parkscheibenregelung ist oft mit unterschiedlichen maximalen Parkzeiten (eine oder zwei Stunden) sowie Zeitangaben (7-18 Uhr, 8-19 Uhr, manchmal auch Samstag) zu rechnen. Grund dafür ist sicherlich die genaue Anlehnung an die Öffnungszeiten der betroffenen Einrichtungen (unterschiedliche Zeiten bei Schulen, Kitas, Geschäfte im Stadtzentrum, usw.). Zwar ist im Einzelfall die Beschilderung immer eindeutig, allerdings wäre die Harmonisierung der Parkscheibenregelung eine nutzerfreundliche Vereinfachung.

Verteilung der Parkraumnachfrage im Stadtkern

Bei den meisten Parkplätzen im Stadtkern ist der Parkdruck hoch. An manchen Standorten steht ein Teil der Stellplätze nicht zur Verfügung: am Friedenspark sind 35 Plätze auf dem Parkdeck vorübergehend gesperrt und 8 Plätze privat vermietet, in der Tiefgarage der Rathauspassage sind 7 Plätze dauerhaft reserviert (Praxen, Kundenparkplätze). Der neue Parkplatz am Baderberg (Mühlbachtal) hingegen ist deutlich weniger ausgelastet, obwohl er auch über einen sehr guten Standort hinsichtlich der Entfernung zum Markt verfügt. Eine Anpassung bzw. Ergänzung der Beschilderung (im Sinne eines Parkleitsystems) könnte die bessere Verteilung der Parkraumnachfrage zwischen den unterschiedlichen Standorten unterstützen. Aktuell sind nur die Parkplätze Friedenspark und Dammpfad ausgeschildert und somit für die Nachfragegruppe der Besucher und Gäste leicht zu finden sind.

Die Sanierung des Parkdecks bei der Sparkasse würde positiv auf die Auslastung der Parkplätze im Stadtkern wirken. Ohne Änderung der Parkscheibenregelung würden diese Stellplätze weiterhin zur Verfügung der Kurzparker stehen, was die Tiefgarage an der Rathauspassage entlasten könnte. Allerdings ist der Auslastungsgrad der Parkplätze ohne Beschränkung (also für Langparker) am höchsten; die Aufhebung der Parkscheibenregelung würde also positiv auf das Parkraumangebot für die Nachfragegruppe der Beschäftigte wirken.

P+R-Anlagen

Die effiziente ÖPNV-Verbindung mit Chemnitz durch die Chemnitz Bahn könnte mit attraktiven Park-and-Ride-Anlagen („P+R“) weitere Fahrgäste gewinnen. Allerdings wurden am Bahnhof Frankenberg (Sachs) die Flächen zwischen den Gleisen und der Amalienstraße verkauft, sodass der Bau eines P+R-Parkplatzes an diesem optimalen Standort vorerst nicht mehr möglich ist.

Dennoch sollten weitere Flächen für die Anlage eines zentralen P+R-Parkplatzes am Bahnhof gesucht werden. Ebenfalls an den Haltepunkten Frankenberg Süd und Dittersbach könnten kleinere Parkplätze angelegt werden, bzw. die bestehenden Stellplätze am Haltepunkt Frankenberg Süd (Wiesenweg) beschildert werden.

Bereich Chemnitzer Straße/ Altenhainer Straße

Im Rahmen der Planung des Ausbaus der B 180 (Chemnitzer Straße) wird die Verkehrsführung untersucht. Soll die von der Stadt favorisierte Alternativvariante mit Zweirichtungsverkehr zur Ausführung kommen, fallen bis zu 75 Pkw-Stellplätze (Längsaufstellung) in der Chemnitzer und Altenhainer Straße weg. Besonders betroffen ist die Nachfragegruppe der Einwohner und in einem geringeren Maß, angesichts des aktuellen Leerstandes, die Nachfragegruppen der Kunden und Lieferanten.

Diese Stellplätze sollten über neue, bedarfsgerechte Parkplätze bzw. Parkbauten in unmittelbarer Nähe ausreichend kompensiert werden. Die Benutzung von Lücken oder Brachen zur Schaffung von Ersatzparkraum sollte in Betracht genommen werden. Attraktive Fahrradparkmöglichkeiten für die Nachfragegruppe der Kunden dürfen ebenfalls nicht fehlen.

Umfassende Änderung der Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein wichtiges Werkzeug in der Verkehrsplanung. Sie eröffnet folgende Möglichkeiten:

- die Steuerung der räumlichen Verteilung der Parkraumnachfrage
- die Erhöhung der Parkchancen, und damit die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Verringerung des Parksuchverkehrs
- die Entflechtung von Parkzwecküberlagerungen (Einwohner, Beschäftigte, Kunden...)
- ggf. Einnahmen für die Stadt

Weil Flächen in Stadtzentren nur begrenzt zur Verfügung stehen, kann das Parkraumangebot nicht unendlich erweitert werden (zumindest nicht zu vertretbaren Kosten oder ohne schwere Eingriffe in die bestehende Bausubstanz). Darüber hinaus besteht der Wille, in den Zentren mehr Platz für andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen und das damals vom Auto stark geprägte Stadtbild langfristig zu ändern. Es soll also die Parkraumnachfrage an das Angebot angepasst werden. Zur Reduzierung der Parkraumnachfrage – v. a. bei der Nachfragegruppe

der Beschäftigten – und ferner des Anteils des MIVs im Modal Split können zwei Einflussfaktoren im Hinblick auf den Parkraum genannt werden:

- die Verringerung der Verfügbarkeit (knapper Parkraum)
- die kostenpflichtige Bewirtschaftung (Parkgebühren)

Diese Maßnahmen (sogenannte Parkraumrestriktionen) gelten allgemein als unbeliebt. Allerdings kann die Akzeptanz erhöht werden, wenn die Parkplatzsuche durch eine höhere Verfügbarkeit kostenpflichtiger Stellplätze leichter wird oder die Entfernung zum Ziel geringer (v. a. bei den Kunden und Dienstleistern). Wenn kostenfreie Parkmöglichkeiten weiterhin zur Verfügung stehen, können bei der Nachfragegruppe der Beschäftigten längere Fußwege bis zum eigentlichen Ziel in Kauf genommen werden, was positiv auf die Parkraumauslastung im Stadtkern (wichtig für die Nachfragegruppe der Kunden) wirkt.

Auf alle Fälle sind die intensive Überwachung und die konsequente Ahndung unerlässliche Bedingungen für die Einführung von Parkgebühren bzw. eines neuen Systems zur Parkraumbewirtschaftung.

Ein möglicher Nebeneffekt solcher Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung ist die Zielwahländerung (v. a. bei der Nachfragegruppe der Kunden). Da ein bestimmtes Gebiet durch Restriktion oder Gebühren weniger attraktiv geworden ist, entscheiden sich Kunden oder Besucher für andere Einkaufsmöglichkeiten oder Ziele mit nutzerfreundlicheren Parkmöglichkeiten (näher und / oder kostenfrei). Dies betrifft jedoch nur den Teil der Verkehrsteilnehmer, die mit dem MIV unterwegs sind. Verkehrsteilnehmer des Umweltverbands profitieren von dem attraktiveren, vom ruhenden Verkehr befreiten Straßenraum.

Ebenfalls beim Verdrängen durch Parkraumrestriktionen (weniger Parkplätze oder kostenpflichtige Bewirtschaftung) aus bestimmten Gebieten (z. B. Stadtkern) ist zu erwarten, dass betroffene Nachfragegruppe (Beschäftigte, Kunden, Besucher, ...) Parkraum in Nachbargebieten suchen und diese stärker belasten, was wiederum zu Konflikten mit anderen Nachfragegruppen (v. a. Einwohner) führen kann. Dieser Verlagerungseffekt ist zu vermeiden. Aus diesem Grund sollen beim Einführen von Parkraumrestriktionen in bestimmten Gebieten begleitende Maßnahme wie Sonderparkberechtigung für Bewohner getroffen werden.

Ferner kann das von Parkraumrestriktionen betroffene Gebiet als Arbeitsstandort für Beschäftigte an Attraktivität verlieren, wenn die Bereitschaft auf Verhaltensänderung

(Ausweichen auf kostenfreie Parkmöglichkeiten mit längeren Fußwegen zum eigentlichen Ziel oder Benutzung anderer Verkehrsmittel) zu gering ist.

Eine weitere begleitende Maßnahme zur Reduzierung der Parkraumnachfrage ist die Verlagerung eines Teils der Verkehrsnachfrage auf öffentliche Verkehrsmittel, die direkt von der Attraktivität des ÖPNV-Angebots abhängig ist. Bei der Nachfragegruppe der Einwohner dagegen kann eine erhöhte Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel den Parkraumangel im Straßenraum verschärfen, da Stellplätze von Fahrzeugen der Einwohner belegt bleiben und tagsüber nicht für andere Nachfragegruppen zur Verfügung stehen.

Genauere Szenarien für die Parkraumbewirtschaftung werden im Maßnahmenkatalog entwickelt.

2.5 Radverkehr

2.5.1 SachsenNetz Rad und regionale Radrouten

SachsenNetz Rad

Westlich von Frankenberg verläuft der Zschopautalradweg, Teil des „SachsenNetz Rad“ (Weg-Nr. I-5), das touristische Hauptnetz der Radwege in Sachsen (s. Abb. 9, rot dargestellt). Im Rahmen der Landesgartenschau wurden durch die Zschopauaue neue Wege angelegt und die Linienführung des Radfernweges soll dementsprechend verändert werden. Für eine weitere Verlegung des Zschopautalradweges durch das Frankenerger Stadtgebiet sind jedoch noch Lücken im Netz zu schließen:

- B 169 (Äußere Chemnitzer Straße) vom Kreisverkehr mit der S 204 bis zum neuen Weg durch die Zschopauaue
- Merzdorfer Straße und Am Damm, zwischen dem neuen Weg durch die Zschopauaue und dem Schilfteich bzw. der Kläranlage

Darüber hinaus ist die Wegweisung lückenhaft und entspricht nur teilweise den Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen.

Touristische Radrouten

Der Landkreis Mittelsachsen hat in seiner touristischen Radverkehrskonzeption (2018) folgende Radrouten definiert (s. Abb. 9, blau dargestellt):

- Frankenberg – Brand-Erbisdorf (FB), über Mühlbach und Hausdorf
- Frankenberg – Chemnitztal (FC), über Zschopauaue
- Frankenberg – Rossauer Wald (FR), über Sachsenburg und Irbersdorf

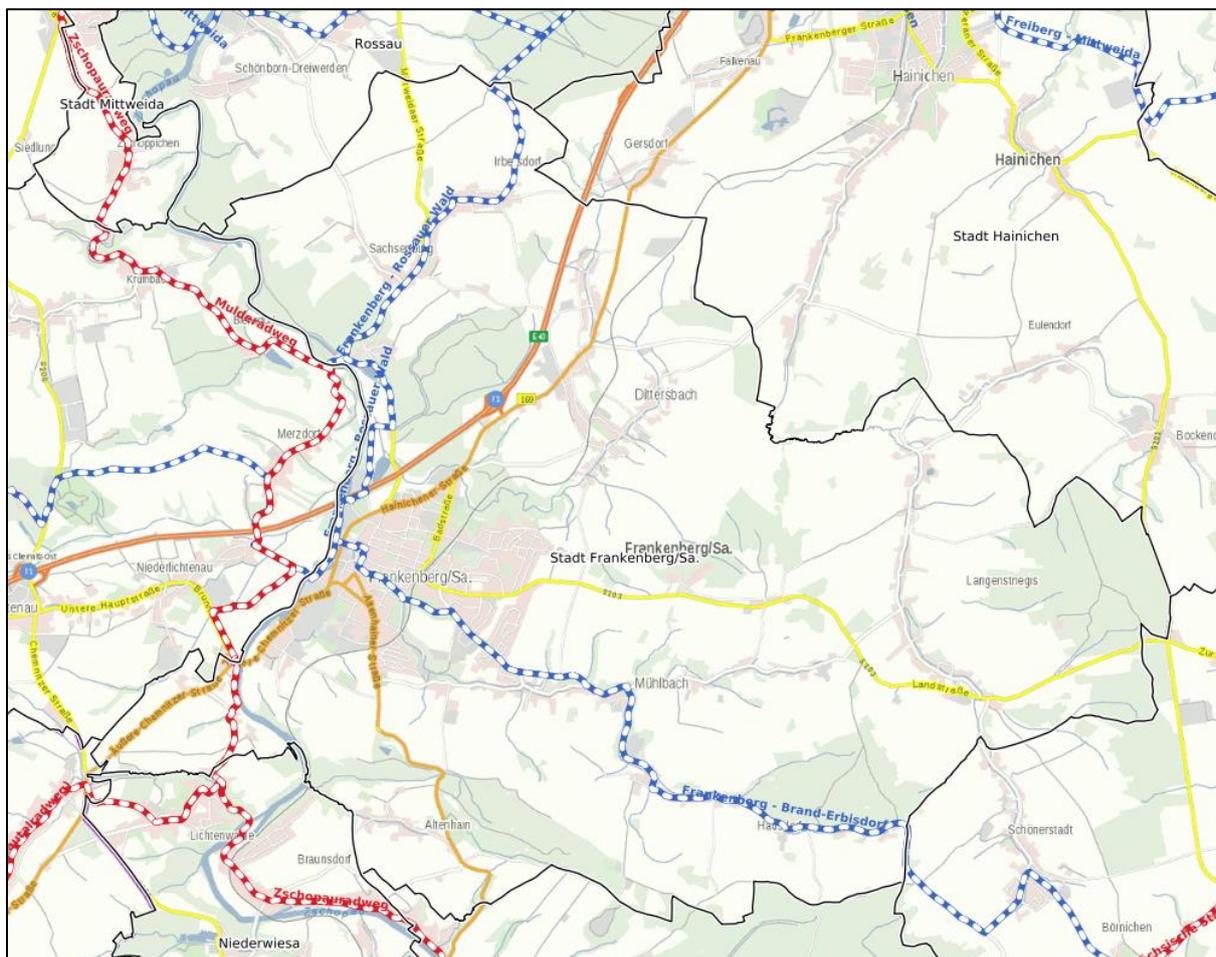


Abbildung 9: Touristische Radwege in Frankenberg/Sa. (Quelle: Webgis Landkreis Mittelsachsen)

2.5.2 Erfassung Bestand Radwege, Vergleich mit Stand 2017

Zwischen 2017 und 2020 wurden Geh- und Radwege hauptsächlich im Rahmen der Landesgartenschau gebaut, sowie Schutzstreifen im Rahmen von Straßensanierungsmaßnahmen angelegt. Der aktuelle Bestand an Radverkehrsanlagen wird in der Anlage 2.5 dargestellt und in der folgenden Tabelle aufgelistet.

Bestand Radverkehrsanlagen 2020 und Vergleich mit dem Stand 2017		
	Bestand 2017	Neu 2020
Gemeinsame Geh- und Radwege		
Hammertal (Mühlbacher Straße bis Stadtpark)	x	
Mühlbachtal (Stadtpark bis Baderberg)		x
Birkenwäldchen (Verbindung zwischen Max-Kästner-Straße und Badstraße)		x
Zschopauaue (B 169 Äußere Chemnitzer Straße bis Merzdorfer Straße)		x
Zschopautal (Schilfteich bis Hängebrücke Sachsenburg)	x	
Radrundweg Zschopauaue		x
Getrennte Geh- und Radwege		
Jochen-Köhler-Straße (B 169) zwischen Chemnitzer Straße und Klingbach (einseitig)	x	
Mühlbacher Straße (einseitig zwischen Mühlbergring und Gutenbergstraße, nicht beschildert)	x	
Gehweg „Fahrrad frei“		
die „Schlange“ (Fußgängerbrücke zwischen Dammpfatz und Zschopautalradweg)		x
Schutzstreifen auf der Fahrbahn		
Baderberg (bergauf, gegen die Fahrtrichtung)		x
Schloßstraße (bergauf, bis Winklerstraße)		x
Sachsenstraße (bergauf, vom Kreisverkehr bis Freiburger Straße)		x
Bahnhofstraße und Badstraße bis Max-Kästner-Straße (beidseitig)		x
Max-Kästner-Straße (beidseitig, zwischen Badstraße und Bahnübergang)	x	
Max-Kästner-Straße (bergauf zwischen Meltzerstraße und Badstraße)		x

Tabelle 11: Bestand Radverkehrsanlagen 2020 und Vergleich mit dem Stand 2017

2.5.3 Realisierungsstand Maßnahmen Radverkehrskonzeption

In der Radverkehrskonzeption von 2013 wurden 26 Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Frankenberg entwickelt und durch 16 weitere Maßnahmen in der Fortschreibung von 2017 ergänzt. Die folgende Tabelle fasst alle Maßnahmen zusammen und bewertet den Realisierungsstatus im September 2020. Anpassungen werden ebenfalls berücksichtigt.

Radverkehrskonzeption – Realisierungsstatus der Maßnahmen 2013+2017 Stand September 2020			
Nr.	Maßnahme	Status	Bemerkung
M1	Bahnhofstraße (S 203) <i>Äußere Freiburger Straße bis Winklerstraße</i> → Schutzstreifen beidseitig, Deckensanierung	realisiert	Teilabschnitt zwischen Parkstraße und Äußerer Freiburger Straße noch offen, s. M23
M2	Badstraße (S 203) <i>Winklerstraße bis M.-Kästner-Straße</i> → Schutzstreifen beidseitig, Deckensanierung	realisiert	
M3	Äußere Freiburger Straße (S 203) <i>Pestalozzistraße bis Grenzweg</i> → Schutzstreifen einseitig stadtauswärts	offen	
M4	Äußere Freiburger Straße (S 203) <i>Amalienstraße bis Pestalozzistraße</i> → Freigabe Gehweg für Radverkehr stadtauswärts	offen	
M5	Freiburger Straße <i>Baderberg bis Zur alten Gärtnerei</i> → Radverkehrsführung entgegen der Einbahnstraße	in Planung	mögliche Änderung der Verkehrsführung: verkehrsberuhigter Bereich mit Doppelrichtungsverkehr
M6	Freiburger Straße <i>A.-Bebel-Straße bis Zur alten Gärtnerei</i> → Radverkehrsführung entgegen der Einbahnstraße mit Schutzstreifen, Tempo-30-Zone	realisiert	Kein Schutzstreifen Abhängigkeit mit Planung Freiburger Straße
M7	Freiburger Straße <i>Sachsenstraße bis A.-Bebel-Straße</i> → Radverkehrsführung entgegen der Einbahnstraße, Erweiterung Tempo-30-Zone	offen	Abhängigkeit mit Planung Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Freiburger Straße
M8	Altenhainer Straße (B 180) <i>Chemnitzer Straße bis Sachsenstraße</i> → Radverkehrsführung entgegen der Einbahnstraße mit Radfahrstreifen, Parkverbot	in Planung	aktuelle Planung B 180, mögliche Änderung der Verkehrsführung

M9	Altenhainer Straße (B 180) <i>Sachsenstraße bis Sonnenstraße</i> → Radverkehrsführung stadtauswärts über Teichstraße und Sonnenstraße (Mischverkehr)	in Planung	aktuelle Planung B 180, mögliche Änderung der Verkehrsführung
M10	Altenhainer Straße (B 180) <i>Sonnenstraße bis Hohe Straße</i> → Schutzstreifen einseitig stadtauswärts	offen	
M11	Altenhainer Straße (B 180) <i>Hohe Str. bis Auf dem Wind</i> → Schutzstreifen einseitig stadtauswärts	offen	
M12	Altenhainer Straße (B 180) <i>Auf dem Wind bis Max-Jentsch-Straße</i> → Schutzstreifen einseitig stadtauswärts	offen	
M13	Altenhainer Straße (B 180) <i>Max-Jentsch-Straße bis Eder-Straße</i> → Schutzstreifen einseitig stadtauswärts	offen	
M14	Mühlbacher Straße (K 8234) <i>Äußere Freiburger Straße bis Einsteinstraße</i> → Schutzstreifen einseitig stadteinwärts	offen	
M15	Mühlbacher Straße (K 8234) <i>Gutenbergstraße bis Am Mühlberg</i> → Freigabe Gehweg im Zweirichtungsverkehr	teilweise realisiert	Beschilderung fehlt
M16	Mühlbacher Straße (K 8234) <i>Einsteinstraße bis Gutenbergstraße</i> → Radverkehr stadteinwärts über den Parkplatz, Schutzstreifen stadtauswärts (Bereich Steigung)	offen	
M17	Am Mühlberg (K 8234) <i>Mühlbergring bis Frankenberger Straße</i> → Ausbau Gehweg auf 2,50 m Regelbreite zur Freigabe für Fahrradfahrer	offen	
M18	Sachsenstraße <i>Hammertal bis Altenhainer Straße</i> → Radverkehrsführung entgegen der Einbahnstraße mit gemeinsamem Geh- und Radweg	offen	Problematik Parkbuchten
M19	Schloßstraße <i>Gartenstraße bis Winklerstraße</i> → Schutzstreifen beidseitig	teilweise realisiert	Nur einseitig (bergauf) realisiert
M20	Gartenstraße <i>Schloßstraße bis Gabelung</i> → Tempo-30-Zone, Einrichtungsverkehr in Ri. A.-Bebel-Str.	Offen	Allg. Sanierungsbedarf Fahrbahn

M21	Gartenstraße <i>Gabelung bis August-Bebel-Straße</i> → Tempo-30-Zone, Einrichtungsverkehr in Ri. A.-Bebel-Str.	in Planung	Abhängigkeit mit Planung Kreisverkehr A.-Bebel-Str.
M22	Feldstraße <i>Gartenstraße bis August-Bebel-Straße</i> → Tempo-30-Zone, Einrichtungsverkehr in Ri. Schloßstraße	in Planung	Abhängigkeit mit Planung Kreisverkehr A.-Bebel-Str.
M23	Knotenpunkt Freiburger Straße/ Bahnhofstraße (S 203) → Ausbau/Neugestaltung	in Planung	Radverkehr in der aktuellen Planung nicht berücksichtigt
M24	Zschopautalradweg → durchgängige Beschilderung und Wegweisung	offen	Umlegung durch Stadtgebiet beantragt
M25	Gesamtes Zielnetz → einheitliche Beschilderung und Wegweisung	offen	
M26	Hainichener Straße (B 169) <i>in Höhe Sachsenburger Weg</i> → Querungshilfe	entfällt	Anbindung Sachsenburg über S 202 geplant
M27	Äußere Chemnitzer Straße (B 169) <i>NEU: Zschopaubrücke (Kreisverkehr S 204) bis Anbindung Geh- und Radweg Zschopau</i> → NEU: Zweirichtungsradweg stadteinwärts	In Planung	Bedarfsmeldung 03/2020 Lückenschluss Zschopautalradweg
M28	Zschopautalradweg <i>Auenweg bis Merzdorfer Straße</i>	realisiert	
M29	Mühlbachtal <i>Hammertal bis Baderberg</i>	realisiert	
M30	Brücke über die B 169 → Verbindung Dammpfad bis Zschopautalradweg	realisiert	
M31	Baderberg → Schutzstreifen entgegen Einbahnstraße	realisiert	
M32	S 202 Frankenberg–Sachsenburg → NEU: ab Kreuzung Klingbach/Merzdorfer Straße über Am Damm (Schilfteich), dann straßenbegleitender Radweg an der S 202 (in Höhe Forstgrundweg)	In Planung	100 km-Radwege-Programm des Freistaats Sachsen Neue Linienführung
M33	Hainichener Straße (B 169), Nordseite <i>Badstraße (neu) bis Merzdorfer Straße</i> → straßenbegleitender Zweirichtungsradweg	offen	

M34	Hainichener Straße (B 169), Südseite <i>Badstraße bis Zur Rußbutte</i> → straßenbegleitender Radweg	offen	
M35	Badstraße (S 203) <i>Hainichener Str. bis M.-Kästner-Straße</i> → Schutzstreifen einseitig stadteinwärts	offen	
M36	Birkenwäldchen <i>Max-Kästner-Straße bis Bahnhofstraße</i> → Umverlegung als Geh- und Radweg	realisiert	
M37	B 180 Frankenberg–Altenhain <i>Frankenberg/Eder-Straße bis Zum Harrasfelsen</i> → straßenbegleitender Radweg	in Planung	Bedarfsmeldung 03/2020 Baulastträger Freistaat Sachsen, Klasse A (Umsetzung bis 2025)
M38	Deichverteidigungsweg Gunnersdorf → Verlängerung bis Gunnersdorfer Straße (Lückenschluss)	entfällt	Nicht umsetzbar
M39	Deichverteidigungsweg Niederlichtenau <i>Kreisverkehr B 169/S 204 bis Merzdorfer Straße</i> → Radrundweg Zschopauaue	realisiert	
M40	Äußere Chemnitzer Straße (B 169) <i>in Höhe Hermann-Fischer-Straße</i> → Wanderparkplatz Wiesengrund	in Planung	Parkplatz nicht ausgebaut
M41	Äußere Hainichener Straße (B 169) <i>zwischen Viadukt und Zur Rußbutte</i> → Anbindung Lützeltal	realisiert	Angepasste Maßnahme
M42	Hainichener Straße (B 169) <i>zwischen Badstraße und Hainichener Straße</i> → Wanderparkplatz Hainichener Straße	teilweise realisiert	Anbindung Badstraße fehlt

Tabelle 12: Radverkehrskonzeption – Realisierungsstatus der Maßnahmen

Ein wichtiger Teil der Maßnahmen aus der Radverkehrskonzeption 2013 bzw. aus der Fortschreibung 2017 ist noch offen (s. auch Darstellung in Anlage 2.6). Anhand der Priorisierung der Maßnahmen und der Festlegung von Realisierungszeiträumen sollte eine Strategie zur konkreten Umsetzung entwickelt werden.

2.5.4 Ergänzende Maßnahmen

Bei den ergänzenden Maßnahmen geht es in erster Linie um die Schaffung attraktiver Fahrradabstellanlagen an strategischen Standorten, um Lückenschlüsse zwischen bestehenden Radrouten und um den Ausbau sicherer Schulwege.

Die detaillierte Beschreibung der hier aufgelisteten ergänzenden Maßnahmen ist im Maßnahmenkatalog zu finden.

Radverkehrskonzeption – ergänzende Maßnahmen 2020		
Nr.	Maßnahme	Beschreibung
M43	Badergasse, Carolastraße <i>Baderberg bis Dammplatz</i> → Lückenschluss Mühlbachtal – Zschopauaue	Fahrradstraße als Pilotprojekt Fahrbahnmarkierung mit Piktogrammen zur Verdeutlichung
M44	Dr.-Bruno-Kochmann-Straße <i>Altenhainer Straße bis Sachsenstraße</i> → Lückenschluss B 180 – Mühlbachtal Schulweg Erich-Viehweg-Oberschule	Beidseitige Schutzstreifen einschl. Anbindung Mühlbachtal in Höhe Kreisverkehr / Sachsenstraße
M45	Bike-and-Ride (B+R) Bahnhof Frankenberg	Fahrradgerechte, sichere Abstellanlage (30 Plätze, ggf. Fahrradboxen)
M46	Bike-and-Ride (B+R) Haltepunkt Frankenberg Süd	Fahrradgerechte, sichere Abstellanlage (15 Plätze)
M47	Bike-and-Ride (B+R) Haltepunkt Dittersbach	Fahrradgerechte, sichere Abstellanlage (10 Plätze)
M48	Fahrradstation Stadtzentrum <i>v. Markt, Dammplatz, Zschopautalradweg</i>	Fahrradgerechte Abstellanlage, Fahrradverleih und Reparaturservice, ggf. Touristinformation
M49	Humboldtstraße → Verbindung Stadtzentrum – Bahnhof Schulweg Martin-Luther-Gymnasium	Fahrradstraße, Anlieger und ÖPNV frei entsprechende Umgestaltung des Straßenraums und Fahrbahnmarkierung (Piktogramme) zur Verdeutlichung
M50	Max-Kästner-Straße <i>August-Bebel-Straße bis Badstraße</i> → Verbindung Lützelhöhe – Stadtzentrum Schulwege Bildungszentrum/Grundschulen	Verlängerung der beidseitigen Schutzstreifen
M51	Max-Kästner-Straße <i>Bahnübergang bis Auf dem Ahorn</i> → Verbindung Lützelhöhe – Stadtzentrum Schulwege Bildungszentrum/Grundschulen	Verlängerung der beidseitigen Schutzstreifen

M52	Klingbach <i>Schloßstraße bis (B 169)</i> → Hauptkreisradroute, Lückenschluss Stadtzentrum – Zschopautalradweg	Beidseitige Schutzstreifen
M53	Am Damm <i>B 169 bis Schilfeich</i> → Lückenschluss Stadtzentrum – Zschopautalradweg Nord (Hauptkreisradroute)	Fahrradstraße, Kfz-Verkehr frei (Zusatzzeichen 1024-10) mit Fahrbahnmarkierung (Piktogramme) zur Verdeutlichung
M54	Frankenberger Straße, Merzdorfer Straße <i>Ende Radweg bis Am Damm</i> → Lückenschluss Zschopautalradweg	

Tabelle 13: Radverkehrskonzeption – ergänzende Maßnahmen 2020

2.5.5 Realisierungsstand Wunschliniennetz

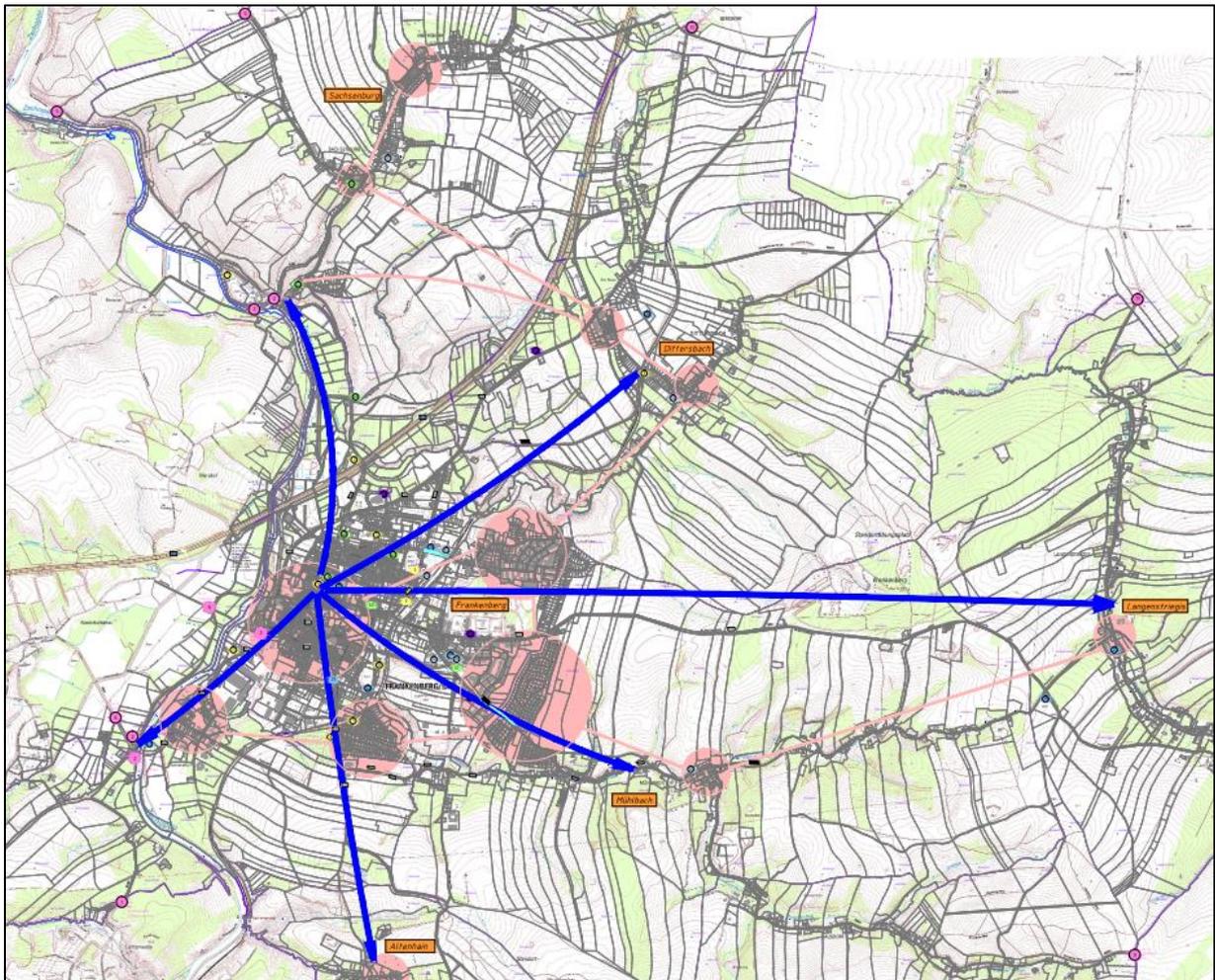


Abbildung 10: Wunschliniennetz aus der Radverkehrskonzeption 2013 (iproplan)

In der Radverkehrskonzeption von 2013 wurde ein Wunschliniennetz entwickelt (s. Abb. 10). Vom Stadtzentrum ausgehend verbindet dieses Luftliniennetz Ortsteile, Siedlungsschwerpunkte und sonstige radverkehrsrelevante Ziele. Diese sechs theoretischen Linien wurden auf das bestehende Straßennetz umgelegt, sodass ein zu verwirklichendes Zielnetz entsteht. Die Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an das Stadtzentrum ist immer noch ein aktuelles Thema.

In der Fortschreibung von 2017 wurde die Umsetzung des Wunschliniennetzes durch ein Handlungskonzept mit konkreten Maßnahmen genauer definiert. In Bezug auf die Bauarbeiten für die Landesgartenschau wurden die Linienführungen des Zschopautalradweges und der Mühlbachtalanbindung angepasst. Das Radverkehrsnetz wurde ebenfalls ergänzt und strukturiert: Zschopautalradweg (Radfernweg), Hauptkreisradrouten, Nebenkreisradrouten und Wunschliniennetz.

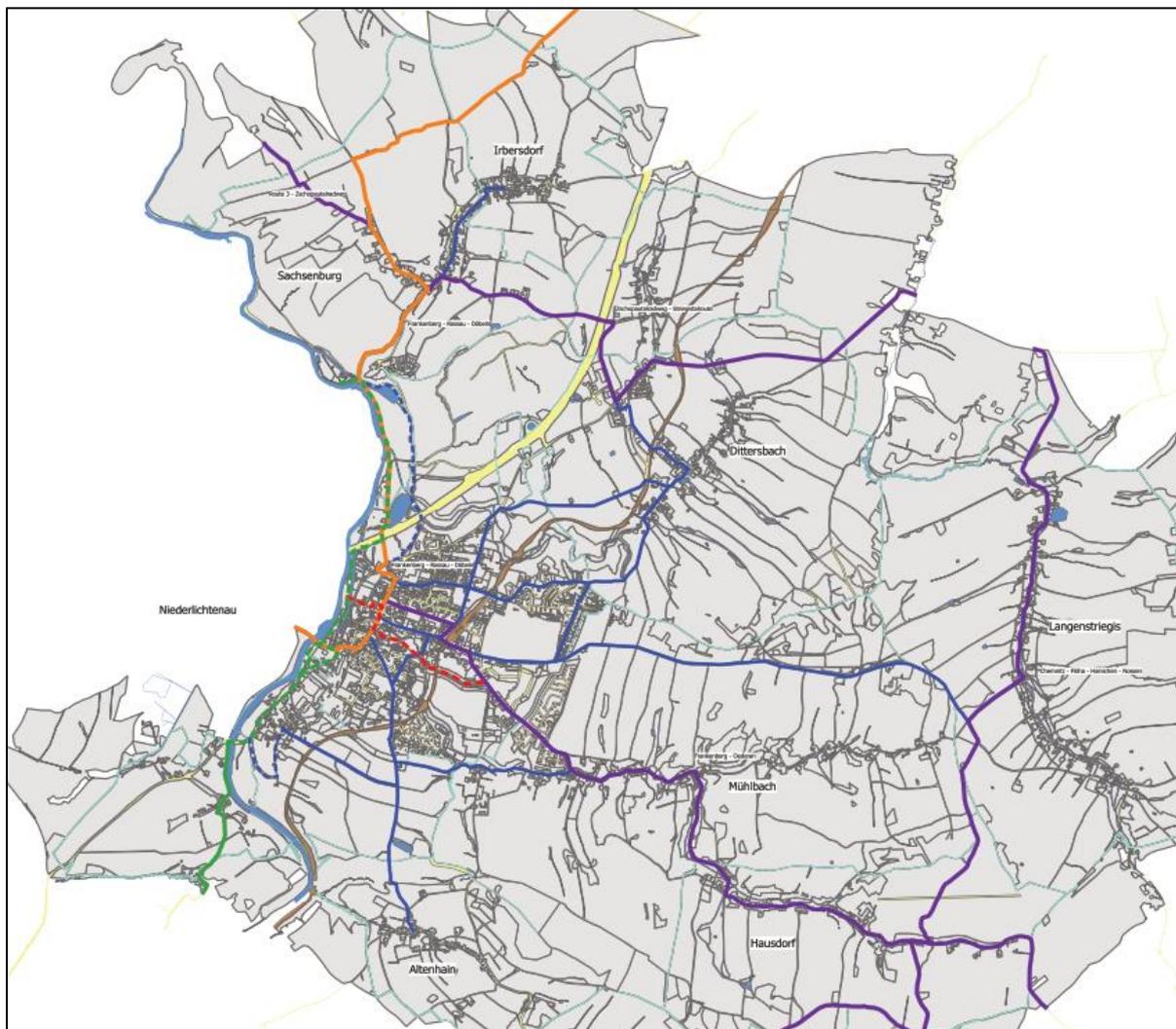


Abbildung 11: strukturiertes Wunschliniennetz aus der Fortschreibung 2017 (Uhlig & Wehling)

Für die Abschnitte innerhalb des Stadtgebiets Frankenberg wurden konkrete Maßnahmen zur Umsetzung des Wunschliniennetzes definiert. Außerhalb des Stadtgebiets lehnt sich das Wunschliniennetz weiterhin an das Straßennetz, jedoch sind die Wege sehr unterschiedlich, sowohl von der Verkehrsbelastung als vom Ausbaugrad: die Wunschlinien benutzen Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen, Wirtschaftswege, Geh- und Radwege sowie Forstwege, die nicht zwangsläufig befestigt sind. Allgemein wurde die angestrebte Führung des Radverkehrs außerhalb des Stadtgebiets noch nicht geklärt (Mischverkehr auf der Fahrbahn oder Wunsch nach getrennten Radwegen).

März 2020 hat die Stadt Frankenberg/Sa. an das Landesamt für Straßen und Verkehr (LASuV) Bedarf nach straßenbegleitenden alltagsradtauglichen Radwegen entlang Bundes- und Staatsstraßen (Alternative für Pendler) gemeldet, und zwar für folgende Verbindungen:

- B 169: Frankenberg – Chemnitz
- B 169: Frankenberg – Hainichen
- B 180: Frankenberg – Altenhain – Flöha
- S 203: Frankenberg – Langenstriegis – Oederan

2.6 Fußgängerverkehr

2.6.1 Analyse des Gehwegnetzes

Entlang der Hauptverkehrsstraßen sind beidseitige straßenbegleitende Gehwege vorhanden. Nur an der B 169 (Hainichener Straße, Jochen-Köhler-Straße, Chemnitzer Straße) ist größtenteils nur ein einseitiger Geh- und Radweg vorhanden, was allerdings angesichts der Siedlungsstruktur unkritisch ist. Der aktuelle Bestand wird in der Anlage 2.7 dargestellt.

Bis auf die Amalienstraße und der Abschnitt der B 169 zwischen Klingbach und Hainichener Straße (Jochen-Köhler-Straße), wo der Gehweg beidseitig fehlt, verfügen alle Straßen im Untersuchungsbereich über mindestens einen einseitigen Gehweg. Entweder ist das Anlegen eines beidseitigen Gehwegs aufgrund der Bebauung technisch schwer zu realisieren (z.B. Sachsenstraße, zwischen Parkstraße und Freiburger Straße) oder aufgrund fehlender Bebauung an einer Straßenseite nicht notwendig (z. B. B 169, Hammertal, Am Damm).

Im Stadtkern sind einige Engstellen bzw. Lücken im Gehwegnetz feststellbar, meistens durch die Bebauung und die begrenzte Straßenraumbreite bedingt. Ferner verfügen einige Straßen mit Wohnweg-Charakter über keinen Gehweg, vor allem am Rand des Stadtzentrums (Am

Lützelbach und Albert-Schwarzer-Straße im Norden, Robert-Schramm-Straße und Alwin-May-Straße im Süden). Aufgrund der dort sehr geringen Verkehrsbelastungen ist es jedoch unkritisch.

Besonders kritisch ist der fehlende Gehweg in der Amalienstraße, da sie als wichtiger Schulweg gilt und prioritär behandelt werden sollte. Bei den anderen Straßen mit Engstellen oder Lücken können die festgestellten Defizite im Rahmen der laufenden Straßensanierungsmaßnahmen nach und nach beseitigt werden, bzw. bei engen Straßen wo der Straßenraum eindeutig als Wohnweg (ohne separate Gehwege) umgestaltet werden kann.

2.6.2 Querungshilfen

Die vorhandenen Querungshilfen (ebenfalls in der Anlage 2.7 dargestellt) sind bedarfsgerecht ausgebildet. An einigen Knotenpunkten des klassifizierten Straßennetzes (Freiberger Straße / Bahnhofstraße, Altenhainer Straße / Chemnitzer Straße, Chemnitzer Straße / Töpferstraße) würden Querungshilfen wie Fahrbahnteiler den schwächeren Verkehrsteilnehmern helfen, die überbreiten Fahrbahnen bzw. die wenig übersichtlichen Kreuzungen mit höherem Verkehrsaufkommen sicher zu queren. Außerdem ist die Führung des Fußgängerverkehrs an den Bahnübergängen nicht klar definiert.

2.6.3 Kita- und Schulwege

Martin-Luther-Gymnasium, Lutherplatz 1

Beim Gymnasium kann eine spezifische Verkehrsproblematik festgestellt werden: Da die zwei Schulgebäude getrennt auf beiden Straßenseiten liegen, entsteht zusätzlich zum üblichen Schülerverkehr viel Querverkehr auf der Humboldtstraße. Zwar wurde der Straßenabschnitt zwischen der Schulstraße und Am Graben bereits baulich als verkehrsberuhigter Bereich mit Plateau gestaltet und entsprechend beschildert. Allerdings ist die Funktionsdichte auf engem Raum immer noch sehr hoch:

- Schülerverkehr (Fußgänger) als Quell- und Zielverkehr, Straßenquerung (Gebäudewechsel) und Aufenthalt,
- Schülerverkehr (Fahrrad, Mofas, Mopeds) als Quell- und Zielverkehr sowie Parken,
- Schülerverkehr (MIV – „Eltern-Taxi“) als Quell- und Zielverkehr,
- Bushaltestelle des Schülerverkehrs als Quell- und Zielverkehr,

- ÖPNV als Durchgangsverkehr durch die nahliegende Haltestelle *Humboldtstraße*,
- weiterer MIV, Rad- und Fußgängerverkehr als Durchgangsverkehr

Ohne aufwendige Umsiedlung der zentralen Bushaltestelle *Humboldtstraße* (aktuell direkt an der Kirche) und/oder größere Änderung der ÖPNV-Routenführung (Straße Am Graben für den Busverkehr nicht geeignet) lässt sich der Busverkehr zwischen den zwei Schulgebäuden nicht verringern. Dazu ist die unmittelbare Nähe der Haltestelle *Humboldtstraße* von Vorteil für die Schüler. Eine weitere Verengung der Fahrbahn oder das kostengünstige Aufstellen von Sperrelementen wie Pflanzenkübeln ist aufgrund der Behinderung für den Busverkehr ebenfalls nicht zu empfehlen.

Verkehrspädagogische Maßnahmen wie Tempokontrolle anhand „Smiley“-Geschwindigkeitsanzeige könnten die Möglichkeit darstellen, die Geschwindigkeit des MIV zu dämpfen. Im verkehrsberuhigten Bereich müssen Fahrzeugführer Schrittgeschwindigkeit einhalten. Diese Geschwindigkeit ist zwar nicht als fester Wert definiert, liegt aber nach verschiedenen Urteilen von Oberlandesgerichten bei maximal 7 km/h. Liegt die Verstoßquote (trauriger Smiley) zu hoch, könnten weitere Kontrollmethoden (Ordnungsamt/Blitzer) mit konsequenter Ahndung in Betracht kommen. Ferner könnte es dazu führen, dass Pkw-Fahrer diesen Bereich lieber vermeiden, was positiv auf die Verkehrsbelastung wirken würde.

Erich-Viehweg-Oberschule, Altenhainer Straße 34

Vor der Oberschule ist die Altenhainer Straße mit beidseitigem Gehweg ausgebaut. Ebenfalls verfügt die Bruno-Kochmann-Straße und dann die Sachsenstraße über einen beidseitigen Gehweg. Der Knotenpunkt mit der Dr.-Bruno-Kochmann-Straße ist ebenfalls ausgebaut; der Verkehr wird durch eine Lichtsignalanlage geregelt, die den Fußgängern die sichere Querung des Knotenpunkts ermöglicht.

Bildungszentrum (Astrid-Lindgren-Grundschule, Ev. Grundschule St. Katharina, Christliche Kindertagesstätte Pustebume), Max-Kästner-Straße 21 und Badstraße 4a

Die Max-Kästner-Straße sowie die Badstraße (S 203) sind mit beidseitigem Gehweg ausgebaut. Am Knotenpunkt wird der Verkehr durch eine Lichtsignalanlage geregelt, die den Fußgängern die sichere Querung des Knotenpunkts ermöglicht. Zum zusätzlichen Schutz der Fußgänger sind am Knotenpunkt Geländer vorhanden.

Direkt vor dem Schuleingang und als Verbindungsweg zum Sportzentrum ist an der Max-Kästner-Straße ein Fußgängerüberweg angeordnet, ebenfalls mit Schutzgeländern.

Die Badstraße sowie die Max-Kästner-Straße in westlicher Richtung verfügen weiterhin über beidseitige Gehwege. Problematischer ist die Situation in Höhe des Bahnübergangs und der Einmündung in die Amalienstraße. An der Max-Kästner-Straße endet der südliche Gehweg vor dem Bahnübergang. An dieser Straßenseite fehlen Anlagen für den Fußgängerverkehr im gesamten Knotenpunktbereich. Weiter in der Amalienstraße sind keine Gehwege vorhanden. Durch den schlechten Fahrbahnzustand und die zahlreichen Ein- und Ausfahrten aus Gewerbehallen (Sanitär- und Heizungstechnik GmbH Frankenberg, Sauer-Transport GmbH, V. Kluge GmbH Motorgeräte und Baumaschinen) ist das Gefährdungspotential für Fußgänger, insbesondere für Schüler, hoch.

Förderschule Max Kästner, Parkstraße 12

An der südlichen Seite Parkstraße ist kein Gehweg vorhanden, ebenfalls keine Querungshilfe.

Kindertagesstätten

Vor den Kindertagesstätten ist die Situation unterschiedlich:

- Kindertagesstätte *Taka-Tuka-Land* (Mühlbacher Straße 10): beidseitiger Gehweg an der Mühlbacher Straße, keine Querungshilfe
- Kindertagesstätte *Triangel* (August-Bebel-Str. 1): Gehwege vorhanden, keine Querungshilfe am Knotenpunkt August-Bebel-Straße/ Parkstraße (Schutzgeländer)
- Christliche Kindertagesstätte *Pustebume*: s. oben Bildungszentrum
- Kindertagesstätte *Heinzelmännchen* (Sachsenburg, Rathausstraße 2): kein Gehweg, keine Querungshilfe, Tempo 30
- Kindertagesstätte *Wasserflöhe* (Dittersbach, Zum Bahnhof 1): einseitiger Gehweg, keine Querungshilfe, Tempo 30, Fahrbahnmarkierung
- Kindertagesstätte *Windrädchen* (Mühlbach, Frankenberger Straße 60): beidseitiger Gehweg, keine Querungshilfe, Tempo 30 (von 6 bis 17 Uhr), Fahrbahnmarkierung
- Kindertagesstätte *Little Foxes* (Kopernikusstraße 26): nicht direkt an einer Straße

2.7 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Stadt Frankenberg/Sa. befindet sich im Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) und wird von der Chemnitz Bahn sowie Regional- und Stadtbuslinien bedient.

2.7.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Stadt Frankenberg/Sa. liegt an der Bahnstrecke Roßwein – Niederwiesa. Seit 2004 ist nur noch der sanierte Abschnitt bis Hainichen in Betrieb und wird gegenwärtig durch die City-Bahn Chemnitz GmbH, ein kommunales Eisenbahnverkehrsunternehmen, unter der Marke *Chemnitz Bahn* bedient.

Die Linie C15 der Chemnitz Bahn verkehrt stündlich zwischen dem Technopark in Chemnitz und Hainichen und bedient den Bahnhof *Frankenberg (Sachs)* sowie die Haltepunkte *Frankenberg (Sachs) Süd* – 2004 bei der „Wohnsiedlung Auf dem Wind“ verlegt – und *Dittersbach*. Mit der Einführung des Chemnitzer Modells mit Niederflur-Zweikrafttriebwagen ist seit 2017 die Chemnitzer Innenstadt bis zum Campus der Technischen Universität umsteigefrei zu erreichen.

Vergleich der Fahrzeiten zwischen Frankenberg/Sa. und Chemnitz			
Strecke	Linie C15	MIV (G. Maps)	Differenz*
von Frankenberg (Sachs), Bahnhof nach Chemnitz, Hauptbahnhof	21 Min.	20-30 Min. (25) (B 169)	- 16 %
von Frankenberg (Sachs), Bahnhof nach Chemnitz, Zentralhaltestelle	30 Min.	18-35 Min. (27,5) (B 169)	+ 13 %
von Frankenberg (Sachs), Bahnhof nach Chemnitz, TU Campus	39 Min.	24-40 Min. (32) (B 169)	+ 22 %
von Frankenberg (Sachs), Bahnhof nach Hainichen, Bahnhof	9 Min.	14-18 Min. (16) (B 169)	- 44 %

* Für die Berechnung wurde der arithmetische Mittelwert zwischen der kürzesten und der längsten üblichen Fahrzeit mit dem MIV benutzt (Zahl in Klammern). Die Ergebnisse gelten unter Voraussetzung, dass der ÖPNV pünktlich fährt.

Legende
Blau = Fahrzeit mit ÖPNV kürzer als mit MIV
Grün = Fahrzeit mit ÖPNV bis 25 % länger als mit MIV
Orange = Fahrzeit mit ÖPNV bis 50 % länger als mit MIV
Rot = Fahrzeit mit ÖPNV mehr als 50 % länger als mit MIV

Tabelle 14: Vergleich der Fahrzeiten zwischen Frankenberg/Sa. und Chemnitz

Unter der Bedingung, dass sich einen Haltepunkt der Chemnitz Bahn in der Nähe der Quelle und des Ziels befindet (kein Umstieg), bietet die Linie C15 eine attraktive Alternative zum MIV angesichts der Fahrzeiten an. Beim erhöhten Verkehrsaufkommen (längste übliche Fahrzeit mit dem MIV) ist die Linie C15 der Chemnitz Bahn immer schneller als das Auto. Für manche Strecken ist die Fahrt mit der Chemnitz Bahn sogar kürzer als die durchschnittliche Fahrzeit mit dem MIV. Dies ist für den SPNV ein starkes Argument, um neue Kunden, v. a. Pendler, zu gewinnen. Durch den stündlichen Takt ist allerdings die Chemnitz Bahn eine wenig flexible Lösung. Ferner scheint mit fast so vielen Ein- und Aussteigern an Samstag und Sonntag wie an Werktagen die Linie C15 der Chemnitz Bahn eine beliebte Mobilitätslösung am Wochenende zu sein.

Am zentralen Bahnhof *Frankenberg (Sachs)* stehen 10 Pkw-Stellplätze sowie eine Ladestation für zwei Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Der Bahnsteig in Mittellage ist nicht überdacht, wettergeschützte Wartemöglichkeiten auf dem Bahnsteig sind nicht vorhanden. Die Haltepunkte *Dittersbach* und *Frankenberg (Sachs) Süd* wurden im Rahmen der Bauarbeiten für die City-Bahn Chemnitz saniert und verfügen über moderne Wartehäuschen sowie Displays zur Fahrgastinformation.

Die Fahrradabstellmöglichkeiten an den sächsischen Bahnhöfen wurden 2020 durch den ADFC auf Basis von Schulnote 1 bis 6 bewertet. Dabei erhielten die Haltepunkte *Frankenberg (Sachs) Süd* und *Dittersbach* die Note 6 (keine Fahrradabstellanlagen) und der Bahnhof *Frankenberg (Sachs)* mit 18 nicht-fahrradfreundlichen Abstellplätzen die Note 5. Es besteht also großer Ausbaubedarf bzw. Verbesserungspotential für die Fahrradabstellanlagen an den Haltepunkten des SPNV, sowohl in der Quantität als auch in der Qualität.

2.7.2 Regionalbusverkehr

Durch die Stadt fahren fünf Regionalbuslinien. Der zentrale Umsteigepunkt mit der Chemnitz Bahn und dem Stadtverkehr befindet sich direkt am Bahnhof.

Um attraktiv zu sein, sollte die Reisezeit mit dem ÖPNV maximal 50 % länger als mit dem MIV sein. Mit den Bussen des Regionalverkehrs ist die theoretische Reisezeit (gemäß Fahrplan, ohne Berücksichtigung von Verspätungen) in der Regel so lang, wie die Fahrzeit mit dem MIV beim erhöhten Verkehrsaufkommen. Unter Voraussetzung der Pünktlichkeit der Busse hält die Linie 640 nach Chemnitz hält die 50 %-Faustregel ein; sie ist sogar in Richtung Hainichen im Hinblick auf die Fahrzeit eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto. Mit einer deutlich

längeren Fahrzeit ist die Linie 675 nach Mittweida hingegen keine attraktive Alternative zum MIV (s. Tabelle 16).

Übersicht der Regionalbuslinien in Frankenberg/Sa.		
Linie	Verlauf	Betriebszeiten und Takt
640	Chemnitz – Frankenberg – Hainichen – Roßwein	Mo.-Fr. tlw. im 30-Minuten-Takt verkehrt am Sa. und So.
642	Chemnitz – Frankenberg – Mittweida – Kriebstein („Zschopautaler“)	verkehrt nur am Sa. und So. von April bis Oktober im 2-Stunden-Takt (7 Fahrten/Tag)
669	Frankenberg – Hausdorf – Langenstriegis – Hausdorf – Frankenberg	Mo.-Fr. im Schülerverkehr (4 Fahrten/Tag) tlw. mit Stadtverkehr (D/E) verknüpft
675	Frankenberg – Seifersbach – Mittweida (PlusBus)	Mo.-Fr. im Stundentakt (21 Fahrten/Tag) Sa.-So. im 2-Stunden-Takt (7 Fahrten/Tag)
703	Augustusburg – Erdmannsdorf – Flöha – Frankenberg	Mo.-Fr. im Schülerverkehr (8 Fahrten/Tag)

Tabelle 15: Übersicht der Regionalbuslinien in Frankenberg/Sa.

Vergleich der Fahrzeiten für ausgewählte Strecken (Direktverbindungen)			
Strecke	Regionalbus	MIV (G. Maps)	Differenz*
von Frankenberg (Sachs), Humboldtstr. nach Chemnitz, Stadthalle	34 Min. (Linie 640)	18-30 Min. (24) (B 169)	+ 42 %
von Frankenberg (Sachs), Humboldtstr. nach Hainichen, Mühlstr.	19 Min. (Linie 640)	14-18 Min. (16) (B 169)	+ 19 %
von Frankenberg (Sachs), Humboldtstr. nach Mittweida, Markt	26 Min. (Linie 675)	14-18 Min. (16) (S 200)	+ 63 %

* Für die Berechnung wurde der arithmetische Mittelwert zwischen der kürzesten und der längsten üblichen Fahrzeit mit dem MIV benutzt (Zahl in Klammern). Die Ergebnisse gelten unter Voraussetzung, dass der ÖPNV pünktlich fährt.

Legende

Blau = Fahrzeit mit ÖPNV kürzer als mit MIV
 Grün = Fahrzeit mit ÖPNV bis 25 % länger als mit MIV
 Orange = Fahrzeit mit ÖPNV bis 50 % länger als mit MIV
 Rot = Fahrzeit mit ÖPNV mehr als 50 % länger als mit MIV

Tabelle 16: Vergleich der Fahrzeiten für ausgewählte Strecken (Direktverbindungen)

Nicht nur schnelle Fahrzeiten und enge Takten spielen eine Rolle bei der Attraktivität und der Beliebtheit des ÖPNV. Ebenfalls von Bedeutung sind Faktoren wie die Zuverlässigkeit und die

Pünktlichkeit des ÖPNV sowie die Bequemlichkeit und die Sicherheit (in den Fahrzeugen sowie an den Haltestellen). Fahrgastbefragungen zur Kundenzufriedenheit können helfen, die Stärken und Schwächen des aktuellen ÖPNV-Angebots besser zu identifizieren.

2.7.3 Stadtbusverkehr

Durch die Stadt fahren zwei Stadtbuslinien. Der zentrale Umsteigepunkt mit dem Regionalverkehr und der Chemnitz Bahn befindet sich direkt am Bahnhof.

Die zwei Stadtbuslinien folgen eine gemeinsame Linienführung vom Friedhof (Haltestelle *Frankenberg Süd*) über das Zentrum bis zum Bahnhof. Danach teilen sie sich: die Linie D erschließt das Neubaugebiet (Mühlbacher Straße – Gutenbergstraße – Äußere Freiburger Straße) und die Linie E den Stadtviertel *Lützelhöhe* (Max-Kästner-Straße – Händelstraße – Dr.-Wilhelm-Külz-Straße). Damit wird der gesamte Stadtbereich durch die Stadtlinien erschlossen.

Übersicht der Stadtbuslinien in Frankenberg/Sa.		
Linie	Verlauf	Betriebszeiten und Takt
D	Frankenberg Süd (Friedhof) – Markt – Bahnhof – Neubaugebiet	Mo.-Fr. tlw. im 30-Minuten-Takt Sa. vormittags
E	Frankenberg Süd (Friedhof) – Markt – Bahnhof – Lützelhöhe	Mo.-Fr. tlw. im 30-Minuten-Takt Sa. vormittags

Tabelle 17: Übersicht der Stadtbuslinien in Frankenberg/Sa.

2.7.4 Zentraler Umsteigepunkt am Bahnhof

Der zentrale Umsteigepunkt in Frankenberg/Sa. befindet sich am Bahnhof *Frankenberg (Sachs)* und bildet die Schnittstelle zwischen der Chemnitz Bahn und dem Stadt- und Regionalbusverkehr. Der Fußweg zum Markt beträgt ca. 800 m (12 Minuten).

Am Bahnhof wird das Empfangsgebäude als „Haus der Vereine“ genutzt. Es stehen 10 Pkw-Stellplätze (davon ein Behindertenstellplatz) sowie eine Ladestation für zwei Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Der Bahnsteig in Mittellage ist nicht überdacht, wettergeschützte Wartemöglichkeiten sind neben den Gleisen vorhanden. Es steht kein Fahrkartenautomat zur Verfügung, Fahrscheine können in den Fahrzeugen erworben werden.

Am selben Standort befindet sich der zentrale Busbahnhof, wo das Umsteigen zwischen allen Linien des Regional- und des Stadtverkehrs sowie mit der Chemnitz Bahn möglich ist. Den

Fahrgästen stehen wettergeschützte Wartemöglichkeiten sowie 15 weitere Pkw-Parkplätze zur Verfügung.

Mit 18 nicht-fahrradfreundlichen Abstellplätzen erhielt der Bahnhof *Frankenberg (Sachs)* die Note 5 bei der Bewertung des ADFC (2020). Es besteht also großer Ausbaubedarf bzw. Verbesserungspotential für die Fahrradabstellanlagen an diesem zentralen Umsteigepunkt des ÖPNV, sowohl in der Quantität als auch in der Qualität.

2.7.5 Barrierefreiheit

Gesetzliche Grundlage

Mit dem novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 1. Januar 2013 wurden die Aufgabenträger verpflichtet, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Über die Inklusion der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen hinaus, ermöglicht ein barrierefreier ÖPNV mehr Komfort für alle Fahrgäste, ganz unabhängig von speziellen Bedürfnissen, dauerhaften oder temporären Behinderung. Menschen mit Kinderwagen, ältere oder kranke Menschen mit Gehhilfen profitieren alle von einer barrierefreien Infrastruktur.

Zwar dürfen die Länder unter bestimmten Voraussetzungen (wie technischen oder wirtschaftlichen Gründen) Übergangsbestimmungen erlassen und den Zeitpunkt der vollständigen Barrierefreiheit abweichend festlegen oder Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Allerdings müssen diese Ausnahmen im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Mittelsachsen

Der Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau (Teil B-III – Landkreis Mittelsachsen), in seiner 3. Fortschreibung vom 27.04.2016 (Beschlussfassung) bewertet die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit „aufgrund der hohen Investitionskosten jedoch aus wirtschaftlichen Gründen [als] nur langfristig [und mit einem außerordentlichen Förderaufwand durch den Freistaat Sachsen bzw. den Bund] realisierbar“. Stattdessen soll die Barrierefreiheit „schrittweise im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen bei Fahrzeugen und Haltestelleninfrastruktur“ erreicht werden. Die notwendige Bestandserhebung, mit Überprüfung der Fahrzeuge, der Haltestelleninfrastruktur und der Informationsvermittlung, als Grundlage für den barrierefreien

Ausbau des ÖPNV-System soll einen „erheblichen Aufwand für alle Akteure“ bedeuten und war bis jetzt noch nicht möglich.

Lage in Frankenberg/Sa.

Im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes wurde der Bestand im Hinblick auf die Barrierefreiheit und die Ausstattung der Haltestellen erfasst und bewertet. Weiterhin wurde eine Priorisierung bei dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen vorgeschlagen.

Die vollständige Haltestellenkataster und die Bewertung der Barrierefreiheit sind in den Unterlagen 5.1 bis 5.3 zu finden.

2.7.6 Carsharing

Begriffserklärung

Unter Carsharing versteht man die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung. Anders als beim konventionellen Autoverleih ermöglicht Carsharing ein kurzzeitiges Anmieten von Fahrzeugen zu gewünschten Zeiten. Viele Carsharing-Anbieter bieten unterschiedliche Fahrzeugtypen an, damit kann der Nutzer ein zu seinem Bedarf passendes Fahrzeug auswählen. Nach einer erstmaligen Registrierung erfolgen Buchungen über das Internet, per App oder per Telefon.

Beim Carsharing entfallen feste Kosten für ein eigenes Auto (Anschaffung, Steuer, Wartung, Stellplatz, Versicherung, usw.). Im Allgemeinen bestehen die Kosten aus den Fixkosten (Anmeldegebühren, Kautions, Monatsbeiträge) und den Fahrtkosten (Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen). Bis zu einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km soll Carsharing preisgünstiger als der Betrieb eines eigenen Fahrzeugs sein.

Grundsätzlich gibt es zwei Organisationsmodelle:

- Stationsbasiertes System: das Fahrzeug wird von einem bestimmten Platz (Station) abgeholt und wieder abgestellt.
- Parken im öffentlichen Raum (sog. „free floating“): das Fahrzeug hat keinen festen Standort; es wird an einem beliebigen Ort abgeholt und an einem beliebigen Ort im Geschäftsgebiet wieder geparkt.

Als Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr soll Carsharing eine umfassende Mobilität ermöglichen, die die Haltung eines eigenen Fahrzeugs überflüssig macht.

Lage in Frankenberg

Aktuell stehen in Frankenberg keine Carsharing-Dienste zur Verfügung. Der nächste Anbieter (teilAuto) befindet sich in Chemnitz und arbeitet seit 2012 in Kooperation mit der Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG).

Aus der letzten Jahresstatistik des Bundesverbands Carsharing (BCS)¹ erscheint, dass das Carsharing-Angebot vor allem in kleinen Kommunen (20 bis 50.000 Einwohner) und im ländlichen Raum gewachsen ist. In 445 Orten mit weniger als 20.000 Einwohnern gibt es jetzt Angebote. Dabei dominiert aus wirtschaftlichen Gründen das stationsbasierte Carsharing.

Einige Projekte wie *CarSharing* in Renningen (Baden-Württemberg, 17.000 Einwohner) haben gezeigt, dass Carsharing-Angebote auch in Kleinstädten erfolgreich sein können. Allerdings muss das lokale, ehrenamtliche Engagement groß sein: da bei kleineren Fahrzeugzahlen der Carsharing-Betrieb die entstehenden Personalkosten nicht erwirtschaften kann, basiert der Erfolg solcher Projekte auf dem freiwilligen Einsatz von Engagierten, die als Verein oder Genossenschaft die Aufgaben des Carsharing-Anbieters übernehmen: Verwaltungsdienste, Öffentlichkeitsarbeit und Kundenberatung, technische Betreuung des Fuhrparks.

Professionelle Carsharing-Organisationen können Fahrzeuge mit der notwendigen Technik (Bordcomputer, Kartenlesegeräte) und den Zugang zum Buchungssystem zur Verfügung stellen sowie die notwendigen Verwaltungsdienste übernehmen. Ihre Beteiligung vereinfacht die Einrichtung eines Carsharing-Dienstes in kleinen Kommunen und ermöglicht schon beim Start des operativen Betriebs die Bereitstellung einer größeren Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge, die das Angebot wiederum attraktiver macht.

Angesichts der räumlichen Nähe mit Chemnitz erscheint teilAuto ein logischer Partner für die Entwicklung eines Carsharing-Angebots in Frankenberg zu sein. Die Kompatibilität mit dem Chemnitzer Carsharing-System wäre ebenfalls ein starkes Argument für potenzielle Nutzer. Als Vorzugsstandorte für die Stationen zählen der Markt, der Körnerplatz und der Bahnhof aufgrund der Zentralität, der optimalen Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und der Verfügbarkeit von Abstellflächen.

¹ Bundesverband Carsharing e.V. (2019): CarSharing in Deutschland. Jahresbericht 2018/19. Berlin. Verfügbar unter https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_jahresbericht_2018_web.pdf