

ADFC Sachsen e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden •

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Plauen

Weststraße 73
08523 Plauen

Bischofsweg 38
01099 Dresden

Telefon: 0351 – 501 391 7
Mobil: 0176 – 317 318 08
konrad.krause@adfc-sachsen.de
www.adfc-sachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
17 bau 013

17. Juli 2017

Einwendung zum Ausbau der B 95 nördlich Annaberg

Sehr geehrte Damen und Herren,

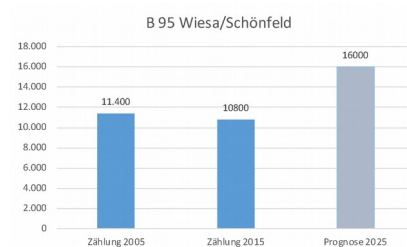
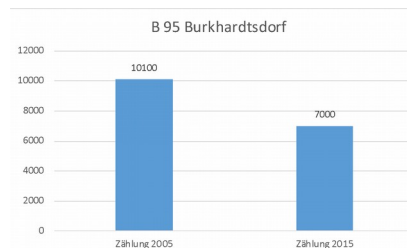
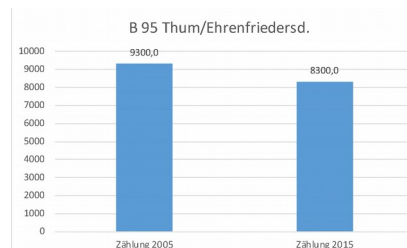
zum im Planfeststellungsverfahren befindlichen Ausbau der B 95 nördlich Annaberg möchten wir Stellung nehmen. Wir halten die B 95 insbesondere für den Alltagsradverkehr, aber auch als Verbindungsrouten zur Radtourismusregion Erzgebirge für bedeutend. Die Planung der B 95 in der vorliegenden Form lehnen wir ab, insbesondere wegen der mangelnden Berücksichtigung der Sicherheit und Flüssigkeit des Radverkehrs.

Planung stützt sich auf veraltete Vorannahmen

Die vorliegende Planung der B 95 nördlich Annaberg stützt sich auf veraltete Daten. Neben den veralteten Daten zum Unfallgeschehen fällt insbesondere die im Erläuterungsbericht zu findende Annahme einer deutlichen Steigerung des motorisierten Verkehrs ins Auge. Für eine solche Annahme besteht jedoch keinerlei Anlass.

Einerseits haben die Zählungen der letzten manuellen Straßenverkehrszählung 2015 gezeigt, dass an allen Zählstellen der B 95 zwischen Chemnitz und Annaberg-Buchholz die Verkehrsbelastung rückläufig ist (im Vergleich zum Jahr 2005 im zweistelligen Bereich).¹ Auch ist eine nennenswerte Zunahme des überregionalen Transitverkehrs Richtung Tschechien auf der B 95 nicht zu erwarten, da ein Großteil dieser Verkehre schon heute die B 174 / D 7 liegt und aufgrund der deutlich besseren Anbindung auf tschechischer Seite auch weiterhin dort entlangführen wird.

Zu den Annahmen des Erläuterungsberichts im Kontrast stehen außerdem aktuelle Trends, sowohl auf lokaler Ebene als auch im Verkehrsverhalten allgemein: Zwischen 2005 und 2015 ist die Stadt Annaberg-Buchholz von 23.043 auf 20.426 Einwohner² geschrumpft, was einem Einwohnerschwund von über 11% in nur zehn Jahren gleichkommt.



Unterstützen Sie uns
mit Ihrer Spende
www.adfc-sachsen.de/spenden

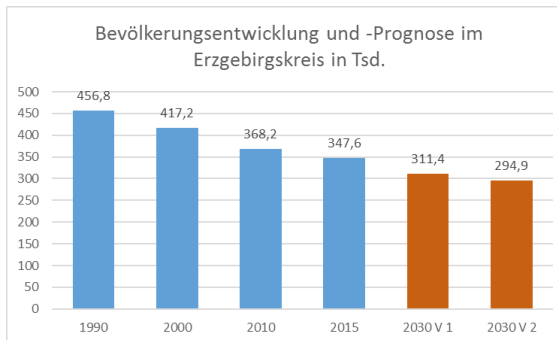
Bankverbindung
Volksbank Leipzig
IBAN DE87 8609 5604 0307 8318 05
BIC GENODEF1LVB

Steuernummer
202/140/17238

1 Vgl. Verkehrszählung Sachsen 2005-2015.

2 Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen.

Auch die Daten der 2016 veröffentlichten regionalisierten Bevölkerungsprognose des Freistaats Sachsen sind in die Planung nicht eingeflossen. Sie legen nahe, dass sich die extreme demografische Entwicklung der letzten Jahre weiter fortsetzen wird. Im Vergleich zu 2010 geht das Statistische Landesamt im Zeitraum bis 2030 im Erzgebirgskreis von einem Rückgang der Bevölkerung um 15,4% bis 19,9% aus.³ Diese



Diese Daten legen nahe, dass es im Bereich der Planung zu der extremen prognostizierten Zunahme des motorisierten Verkehrs absehbar nicht kommen wird.

Gleichzeitig legen zahlreiche Erhebungen und Befragungen (MiD, SrV, Fahrrad-Monitor, ZIV-Marktdaten etc.) nahe, dass die Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel für Wege zwischen einem und 10 km im Steigen begriffen ist. Diese seit etwa zehn Jahren anhaltende Tendenz beschränkt sich keineswegs nur auf die Großstädte. Da der Marktanteil elektrisch unterstützter Fahrräder (E-Bikes, Pedelects) in den letzten zehn Jahren rasant zugenommen hat, ist auch in topografisch anspruchsvollen Regionen das Wachstum der Fahrradnutzung sowohl im Freizeit- als auch im Alltagsverkehrsbereich von Bedeutung.⁴

Diese neuen Potentiale, die Änderung des realen individuellen Verkehrsverhaltens sowie eine sich zusehends wandelnde demografische Zusammensetzung der Bevölkerung wirken sich auf den Radverkehr aus. Das macht beim vorliegenden Bauprojekt eine grundsätzliche Neubewertung in Bezug auf den Alltagsradverkehr erforderlich.

Etwa 30% der Deutschen nutzen das Fahrrad bereits jetzt mehrmals pro Woche als Alltagsverkehrsmittel. Der Wunsch nach sicherer Radverkehrsinfrastruktur wird seitens der Bevölkerung immer deutlicher artikuliert; immer mehr Menschen wollen auch mit Blick auf die eigene Fitness kurze Alltagswege öfter mit dem Rad zurücklegen.⁵

Bedarf eines Radwegs an der B 95 nördlich Annaberg-Buchholz

Die B 95 hat für den Radverkehr im Erzgebirgskreis in Nord-Süd-Richtung großes Potential. Auch wenn sie aktuell nur an einzelnen Abschnitten (bspw. südlich Annaberg-Buchholz) über Radverkehrsanlagen verfügt, sollte doch mittel- bis langfristig eine möglichst durchgängige Ausstattung mit Radverkehrsanlagen im Gebiet des Erzgebirgskreises angestrebt werden.

Im Erläuterungsbericht wird die Längsneigung des Bauvorhabens als ein Vorwand aufgeführt, der die Anlage eines straßenbegleitenden Radwegs nicht zulasse. Dieser Behauptung widersprechen wir, da sie in zweierlei Hinsicht nicht konsistent ist:

1. Mit Steigungsgraden von max. um die 6% verfügt die B 95 über einen für die Region verhältnismäßig flachen Wegeverlauf. Mit dem Bau der Brücke über die Zschopau gewinnt die Route über die B 95 für den Radverkehr weiter an Attraktivität, da für den Radverkehr störende Höhenunterschiede ausgeglichen werden.

3 Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: Bevölkerungsforschung, 6. regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2030. Quelle: https://www.statistik.sachsen.de/download/080_RegBevPrognose_RegEinheiten-PDF/PROG_L_Sachsen_14.pdf Eine ähnliche Tendenz zeigt übrigens auch die 5. regionalisierte Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2011, die ebenfalls keine Beachtung fand.

4 Ende 2016 befanden sich nach Angaben des Zweirad-Industrieverbands etwa 3 Mio. elektrisch unterstützter Fahrräder auf Deutschlands Straßen. Der Marktanteil 2016 lag bei 15%.

5 Vgl. BMVI: Fahrrad-Monitor 2015: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/017-barthle-fahrradmonitor-2015.html>

Die im Erläuterungsbericht vorgeschlagene Führung des Radverkehrs zwischen dem Ortsteil Schönfeld und Annaberg-Buchholz über das Sehmatal bzw. den Ortsteil Wiesa führt im einen Fall über die auch von Schwerverkehr befahrene S 261 durch das Sehmatal oder sie geht mit für den Alltagsradverkehr völlig ungeeigneten Steigungen im Bereich von 10% und mehr einher. **Damit ginge die vom LASuV Plauen vorgeschlagene Alternativroute mit einem doppelt so steilen Wegeverlauf wie über die B 95 einher.** Beide vorgeschlagenen Routen haben darüber hinaus erhebliche Umwege zur Folge, was den Aktionsradius mit dem Fahrrad einschränkt, die Nutzung des Fahrrads benachteiligt und somit die selbständige Mobilität für breite Bevölkerungsgruppen (etwa Schüler, Rentner, Menschen ohne Führerschein) erschwert.

2. Gerade die Längsneigung der Strecke macht – in Kombination mit den schlecht nutzbaren Alternativrouten – eine **Trennung von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr auf der B 95 erforderlich**, sowohl um der Sicherheit des gesamten Verkehrsablaufs willen, als auch zur Sicherstellung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs (Vgl. VwV StVO zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Rn. 5⁶).

Durch den Bau der Straße wird das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs im Vergleich zum aktuellen Zustand aller Wahrscheinlichkeit nach zunehmen. Dadurch verlängern sich die Anhaltewege und die Reaktionsmöglichkeiten von Autofahrern auf Radfahrer. Wird im geplanten Abschnitt auf einen separaten Geh- und Radweg verzichtet, wird die Gefährdungslage von Fußgängern und Radfahrern im Vergleich zur aktuellen Situation steigen. Das ist im Rahmen einer zeitgemäßen Planung nicht vertretbar.

Die Bedeutung der B 95 nördlich Annaberg-Buchholz als wichtige Verbindungsrouten für den Radverkehr in die angrenzenden Gemeinden wird ohne eine sachliche Begründung als unbedeutend dargestellt.

Annaberg-Buchholz hat als Mittelzentrum und Verwaltungssitz des Landkreises eine über die Stadtgrenzen hinausgehende Bedeutung. Hier befinden sich zwei Gymnasien und vier Berufsschulen mit entsprechendem über die Stadtgrenze hinausgehendem Schülerverkehr, das Landratsamt sowie zahlreiche weitere Einrichtungen von regionaler Bedeutung. So ist das Erzgebirgsklinikum mit 375 Betten nicht nur ein großes Krankenhaus, sondern auch einer der größten Arbeitgeber im Erzgebirgskreis. Der Bedeutung Annabergs als Mittelzentrum müssen auch die überregionalen Verkehrsachsen Rechnung tragen, und zwar nicht nur in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr, sondern auch in Bezug auf den Radverkehr.

Im betreffenden Abschnitt hat die B 95 großes Potential für den Radverkehr zur Erschließung von Annaberg-Buchholz mit den nördlich gelegenen Gemeinden. Im Abstand von 5 km befinden sich die Gemeinden Thermalbad Wiesenbad und Tannenberg mit knapp 5000 Einwohnern, 8 km entfernt sind die Gemeinden Geyer und Ehrenfriedersdorf mit weiteren 9000 Einwohnern. Für diese stellt die B 95 die ideale Verbindung bzw. einen Teil davon dar.

Bisher nicht vorhandene Radwege unmittelbar südlich des geplanten Neubauabschnitts der B 95 bzw. die eventuell im Rahmen der aktuellen Planung nicht mögliche Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht auf dem Abschnitt des Baubereichs sind kein hinreichender Grund, um komplett auf den Bau eines Radweges im aktuellen geplanten Abschnitt zu verzichten. Die VwV-StVO sieht für derartige Fälle, in denen die Anordnung einer Benutzungspflicht nicht möglich ist, die Einrichtung „anderer Radwege“ vor. Solange noch keine durchgängige Radwegführung an der B 95 zwischen OA Tannenberg und Annaberg-Buchholz existiert ist außerdem eine verkehrsrechtliche Anordnung als Gehweg / „Radfahrer frei“ oder mit Z 260 StVO möglich. So steht es Radfahrern immerhin frei, einen separaten Weg zu nutzen.

6 „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

Fazit

Mit Blick auf die aktuelle Verkehrs- und demografische Entwicklung, sowie auf die Bevölkerungsprognose 2030 des Freistaats Sachsen haben sich die **Verkehrsdaten des Prognosefalls überholt**. Auf diesen Daten basiert jedoch die Rechtfertigung für die Verbreiterung der Straße im Rahmen der Baumaßnahme. Sowohl die dritte Fahrspur auf der Talbrücke als auch die Aufweitungen der Brückenzu- und Abfahrten müssen als deutlich über dem erforderlichen Ausbaubedarf angesehen werden.

Für die vorliegende Planung der B 95 nördlich Annaberg-Buchholz sehen wir den dringenden Bedarf einer Planänderung in Form der **Ergänzung eines separaten Radwegs** an der B 95. Hierfür bieten die Flächen für die geplante dritte Fahrspur auf der Brücke sowie die Aufweitungen nördlich und südlich davon grundsätzlich ausreichend Verkehrsraum. Dieser kann ohne negative verkehrliche Auswirkungen für den motorisierten Verkehr zugunsten des Radverkehrs umverteilt werden.

Ziel der Planung sollte es sein, **Infrastruktur für eine kostengünstige Mobilität auch jenseits des Automobils vorzuhalten**. Unter diesen Aspekten sollte eine Umplanung in Angriff genommen werden. Mit dem Fahrrad sind in einer Entfernung von 8 km über die B 95 nördlich Annaberg-Buchholz zahlreiche Gemeinden erreichbar, ohne dass dafür große Steigungen oder viele Höhenmeter überwunden werden müssten. Im Rahmen der Fortschreibung der Sächsischen Radverkehrskonzeption sollte dann die Radwegführung an der B 95 nördlich Richtung Ehrenfriedersdorf / Thum und südlich Richtung Annaberg-Buchholz weitergeführt werden.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Konrad Krause
Geschäftsführer des ADFC Sachsen e. V.