

**ZUR DRINGLICHKEIT DES BAUS VON
ORTSUMGEHUNGSSTRASSEN
IM RAUM FREIBERG**

bearbeitet von:

IHK Südwestsachsen
GB Industrie / Außenwirtschaft
Referat Verkehr

Chemnitz, den 11.04.2003

Vorbemerkungen

Traditionen des Bergbaus und der damit verbundenen Entwicklung der Montanindustrie aber auch der wissenschaftlichen Ausprägung (Technische Hochschule) begründen Freibergs dominierende Rolle im mittelsächsischen Raum. Durch die in den letzten Jahren vorgenommenen Investitionen bedeutender Wirtschaftsunternehmen – und weitere werden folgen (z.B. Grundsteinlegung der Wacker-Siltronic GmbH für ein Siliziumscheibenwerk im März 2003, wodurch mehr als 600 neue direkte Arbeitsplätze und weitere 600 Arbeitsplätze bei Zulieferbetrieben geschaffen werden) - entwickelt sich der Raum Freiberg zu einem gewichtigen Wirtschaftsstandort für in Sachsen insbesondere für Solartechnik und Silicium-Industrie. Weiteres Wirtschaftswachstum bedingt jedoch eine entsprechend ausgeprägte Verkehrsinfrastruktur. Als Mittelpunkt und Bindeglied zwischen der Landeshauptstadt Dresden und dem Oberzentrum Chemnitz ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für die Stadt und den Raum Freiberg von entscheidender Bedeutung.

Die derzeitige Verkehrsführung der Fernverkehrsstraßen, die im wesentlichen noch dem Vorkriegsstand entspricht, kann jedoch dem überproportionalen Wachstum des Straßenverkehrs in den letzten Jahren keineswegs gerecht werden.

Die bis jetzt zu erkennenden Fortschritte bei der Umsetzung der allgemein als notwendig erkannten Ortsumgehungspläne können nicht befriedigen. Mit der von der IHK-Wirtschaftsrunde initiierten Befragung von Unternehmen zu deren Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur sowie der betrieblichen Nutzung der Hauptverkehrsachsen (Fragebogen siehe Anlage) soll nochmals die Dringlichkeit des Baus von Umgehungsstraßen angemahnt werden. Diese Befragung soll aber keine Verkehrszählung ersetzen oder korrigieren, sondern lediglich Ansprüche und Notwendigkeiten hinsichtlich einer modernen Verkehrsinfrastruktur verdeutlichen.

Derzeitige Verkehrssituation

Im Stadtzentrum Freiberg kreuzen sich die Bundesstraßen B173 und B101. Sie dienen sowohl dem Durchgangsverkehr als auch dem Quell- und Zielverkehr und weitestgehend auch dem innerstädtischen Verkehr.

Die B 101 fungiert als Nord-Süd-Verbindung durch die Ortslage Freiberg und führt durch neue Wohnsiedlungen, Altbebauungen und Näherungen an den historischen Altstadt kern. Die Bundesstraße 101 hat für den gesamten Erzgebirgs- und mittelsächsischen Raum entscheidende Verbindungsfunktionen zu erfüllen.

Großräumig fungiert sie als Bindeglied zwischen den Autobahnen A 4 / A 14 und den grenzüberschreitenden Bundesstraßen B 95 und B 174.

Die B 173 verläuft in West-Ost-Richtung durch die Stadt Freiberg und wird von allen Fernstraßenverbindungen (B101, S 184, S 190, S 196) gekreuzt. Sie ist die überregionale Verbindungsachse zwischen den Oberzentren Dresden und Chemnitz. Nachstehende schematische Darstellung der Hauptverkehrsachsen für die Stadt Freiberg verdeutlicht die zwangsläufige Stadtquerung auch für den Durchgangsverkehr.

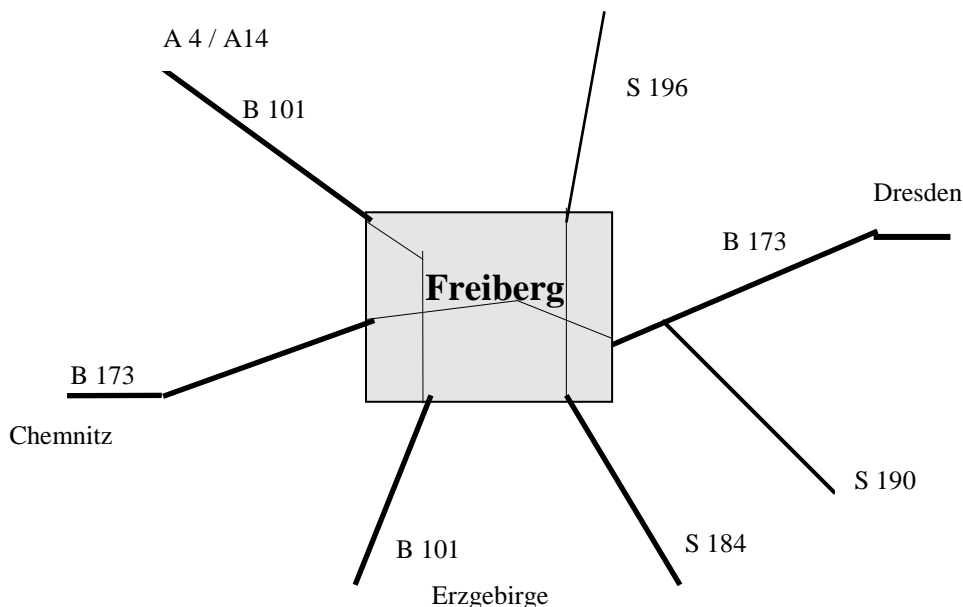


Abb. 1: Schematische Darstellung der Verkehrsachsen im Raum Freiberg

Diese Infrastrukturkonstellation basiert auf Verkehrsansprüchen Anfang des 20. Jahrhunderts und kann naturgemäß heutigen Belastungen nicht mehr genügen. Das belegen eindeutig die vom Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit des Freistaates Sachsen für den Raum Freiberg veröffentlichten Verkehrsmengen. Die in der nachstehenden Skizze an den einzelnen Verkehrsachsen angegebenen Zahlen beruhen auf Verkehrszählungen (Stand 2000) und geben die Verkehrsmenge (1. Zahl: Anzahl Fahrzeuge pro 24 Stunden, 2. Zahl: davon Menge der Güterverkehrsfahrzeuge in Prozent) wieder.

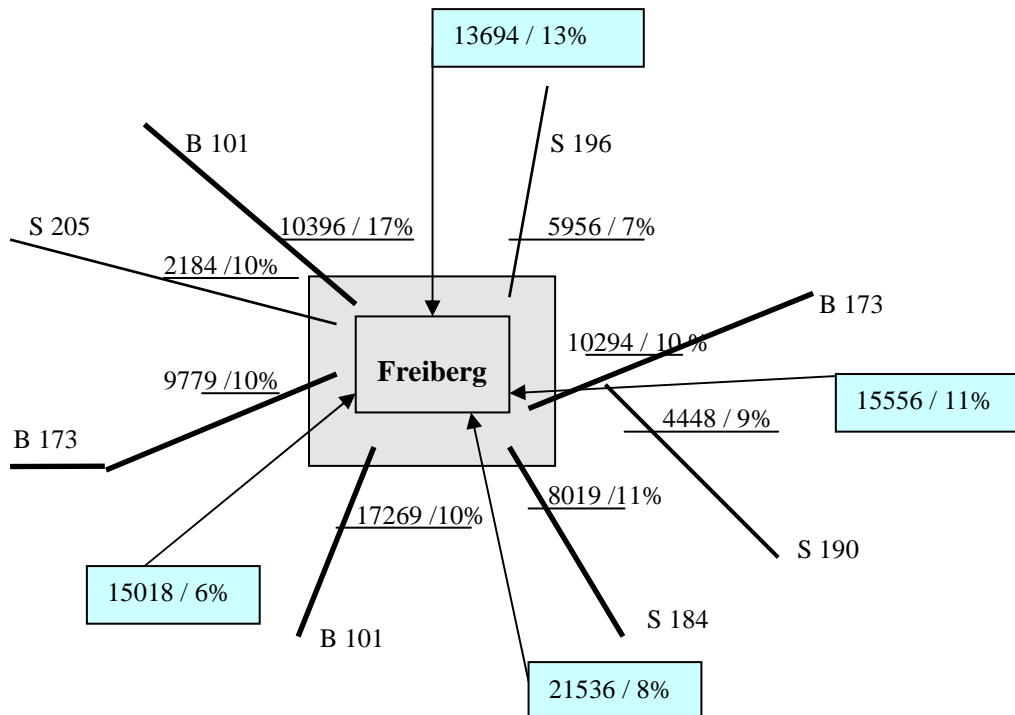


Abb.2: Verkehrsmengen im Raum Freiberg
(Auszug aus der Verkehrsmengenkarte Sachsen 2000)

Auch ohne Berücksichtigung des keineswegs verkehrsgünstigen Verlaufs der Trassen durch Freiberg verdeutlichen allein die in der kartografisch vereinfachten Skizze markierten Verkehrsmengen auf den einzelnen auf Freiberg zulaufenden Fernstraßen sowie im Stadtinneren die Notwendigkeit einer innerstädtischen Verkehrsentslastung. Ein einfacher Abgleich mit den Verkehrsmengen auf der B 174 vor Zschopau bestätigen diese Erkenntnisse. Die Verkehrsmengenkarte des Freistaates Sachsen weist auf der B 174 maximal 20190 Fahrzeuge pro Tag und unmittelbar vor Zschopau 17988 Fahrzeuge pro Tag aus. Bekanntlich wurde wegen dieser hohen Verkehrsbelastungen und des bisherigen Verlaufs der B 174 durch den Ort Zschopau schon vor Jahren die großräumige und mit hohem Aufwand verbundene Umgehungsstraße gebaut. Die Verkehrsmengen für den Raum und die Stadt Freiberg sind von gleicher Intensität. An den Bereichen, wo sich diese hohen Verkehrsmengen des überörtlichen Verkehrs mit denen des innerstädtischen Verkehrs auf den selben Trassen überlagern, sind permanente Staus in der Innenstadt unausbleiblich.

Befragungsergebnisse

In die Bewertung der Befragungsergebnisse konnten die Aussagen von 51 Unternehmen einbezogen werden. Die Befragungen richteten sich hauptsächlich an Unternehmen des produzierenden Gewerbes. Auch wenn die Anzahl der Unternehmen, die sich an der Befragung beteiligten, zunächst relativ gering erscheint, so können durchaus verallgemeinernde Schlüsse bezüglich der Anforderungen seitens der Verladerschaft an die Verkehrsinfrastruktur und wegen der nachgewiesenen hohen Verkehrsbelastungen für die Dringlichkeit des Baus von Umgehungsstraßen im Raum Freiberg gezogen werden.

Gefragt wurde zunächst nach der Wertschätzung einer guten Verkehrsanbindung des jeweiligen Unternehmens an das überörtliche Straßennetz. Über 90 % der befragten Unternehmen bekundeten, dass für sie dies sehr wichtig ist, aber kein Unternehmen sagte, dass die Verkehrsanbindung unwichtig sei. Die Standortqualität, zu der neben solchen Kriterien, wie Flächenangebot, Standortlage, Planungssicherheit, qualifiziertes Personal und Kosten eben auch das Vorhandensein einer den Ansprüchen der Unternehmen gerechten Verkehrsinfrastruktur gehört, ist nicht zuletzt ausschlaggebend für die Entscheidungsfindung von potentiellen Investoren. Im Einzelnen wurde die Wertschätzung einer guten Verkehrsanbindung von den befragten Unternehmen wie folgt beurteilt.

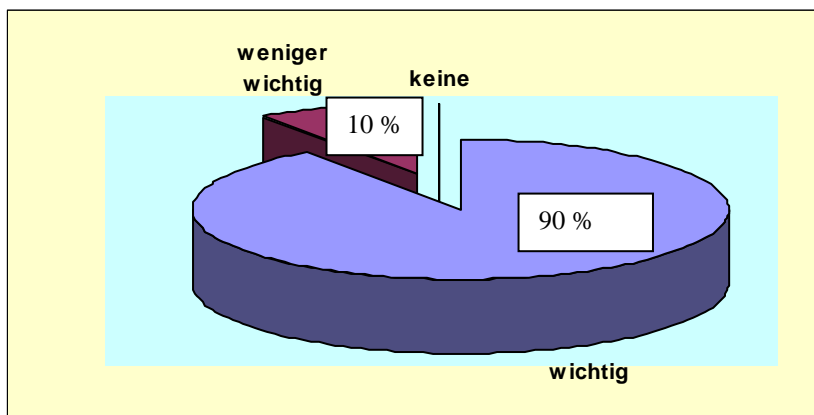


Abb. 3: Wertschätzung guter Verkehrsanbindung

Die Aussagen, dass die Verkehrsanbindung weniger wichtig ist, wurde nur von kleineren Unternehmen getroffen, die wegen ihres geringen Verkehrsaufkommens auch in absehbarer Zeit keine Schwierigkeiten für ihre Erreichbarkeit erwarten.

Die Frage nach der Beurteilung der derzeitigen verkehrlichen Anbindung des eigenen Unternehmens an das regionale Verkehrsnetz sollte gegebenenfalls entsprechende Defizite erkennbar machen und wurde wie folgt beantwortet. 11 Unternehmen sagten aus, dass sie ihre verkehrliche Anbindung für gut befinden, 18 beurteilen dies mit weniger gut und 22 Unternehmen halten die verkehrliche Anbindung für dringend verbesserungsbedürftig. Bei den Unternehmen, die einen dringenden Verbesserungsbedarf bekundet haben, sollten Möglichkeiten der Abhilfe eruiert werden.

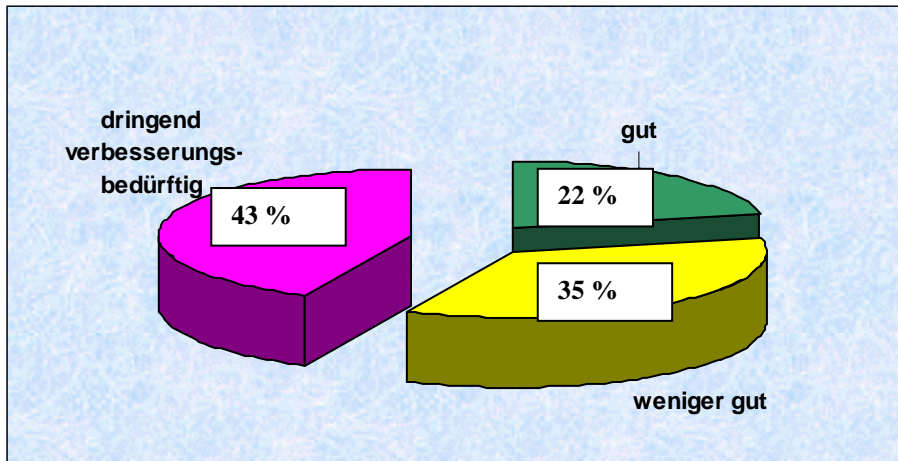


Abb. 4: Beurteilung der derzeitigen verkehrlichen Anbindung

Eine nähere Analyse belegt, dass sowohl große als auch kleinere Unternehmen weniger bzw. gar nicht mit ihrer verkehrlichen Anbindung zufrieden sind. Unter Berücksichtigung einer Wichtung der Aussagen durch anteilige Berücksichtigung des Transportaufkommens der einzelnen Unternehmen ergibt sich eine qualifiziertere Aussage bezüglich der Zufriedenheit mit der verkehrlichen Anbindung. Denn es kann für den gesamten Verkehrsablauf sehr unterschiedliche Auswirkungen haben, ob ein Unternehmen mit geringem Verkehrsaufkommen oder ein Großunternehmen mit seiner Verkehrslage unzufrieden ist. Unter Berücksichtigung einer derartigen Gewichtung haben nunmehr 63 % der Unternehmen ihre verkehrliche Anbindung für weniger gut und 30 % für dringend verbesserungsbedürftig beurteilt.

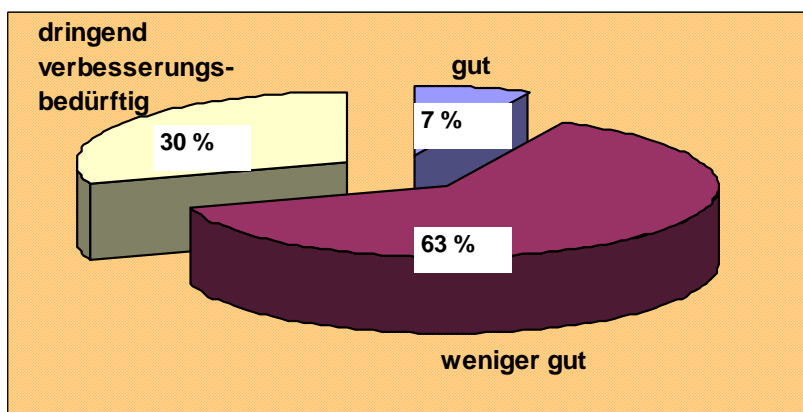


Abb. 5: Gewichtete Beurteilung der verkehrlichen Anbindung

Von prägnanter Bedeutung für den Wirtschaftsstandort „Raum Freiberg“ können die Aussagen zu der Frage sein, ob die Unternehmen ggf. weitere Investitionen von einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur abhängig machen würden. Auch hierzu haben sich einige größere Unternehmen mit möglicherweise den Wirtschaftsstandort schwächenden Konsequenzen bekannt. Deshalb wäre zu empfehlen, dass die für die Wirtschaftsförderung zuständigen kommunalen Einrichtungen nähere Prüfungen des jeweiligen Sachverhaltes veranlassen.

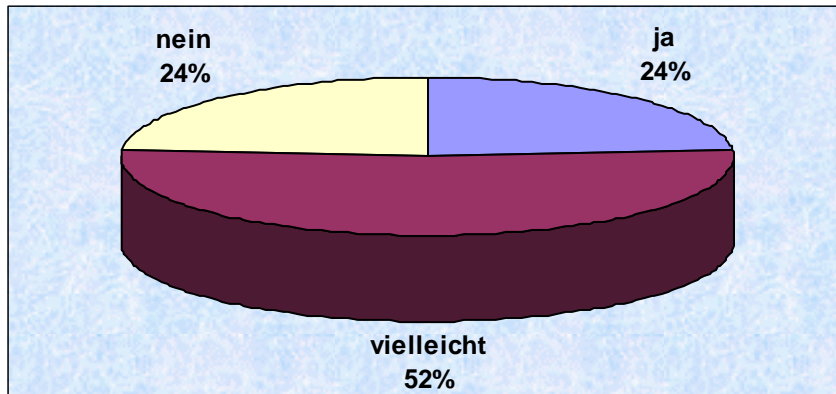


Abb. 6: Abhängigkeit weiterer Investitionen von verbesserter Verkehrsinfrastruktur

In Anlage 2 sind alle Aussagen zu den Fragen 1-3 dokumentiert. Zusammenfassend muss konstatiert werden, dass von den Unternehmen Verbesserungen bezüglich der Verkehrsinfrastruktur im Raum Freiberg dringend angemahnt werden.

Von großer Bedeutung für eine Begründung der Forderung nach alsbaldigen Baus der Umgehungsstraßen ist das Transportaufkommen sowie die diesbezügliche Nutzung der verschiedenen Transportträger. Hierbei zeigt sich, dass als effektives Transportsystem fast ausschließlich Lastkraftwagen zum Einsatz kommen. Das Straßentransportaufkommen der in diese Auswertung einbezogenen Unternehmen betrug im Jahre 2002 3.399.776 t und wird sich nach dem Jahr 2003 mit einer durchschnittlichen Steigerung von 7,3 % auf 3.647.907 t erhöhen, wobei einzelne Unternehmen auch drastische Steigerungsraten bis zu 100 % prognostizieren (s. Anlage 3). Während alle befragten Unternehmen Transporte auf der Straße durchführen nutzen nur zwei Unternehmen hierfür die Eisenbahn (s. Anl. 3).

Diese Transportmengen werden überwiegend von produzierenden Gewerbebetrieben verursacht. In die Untersuchungsergebnisse sind beispielsweise nur wenige Betriebe der Bauwirtschaft und des Handels, die normalerweise überdurchschnittliche Transportbedürfnisse stellen, einbezogen. Bei Berücksichtigung des gesamten Wirtschaftsverkehrs muss deshalb mit einem Vielfachen der transportierten Warenmengen gerechnet werden. Die Nutzungsanteile der einzelnen Verkehrsträger dürften sich deshalb aber kaum ändern. In Abb. 7 sind die Transportmengen für den Prognosezeitraum nach Verkehrsträgern ausgewiesen.

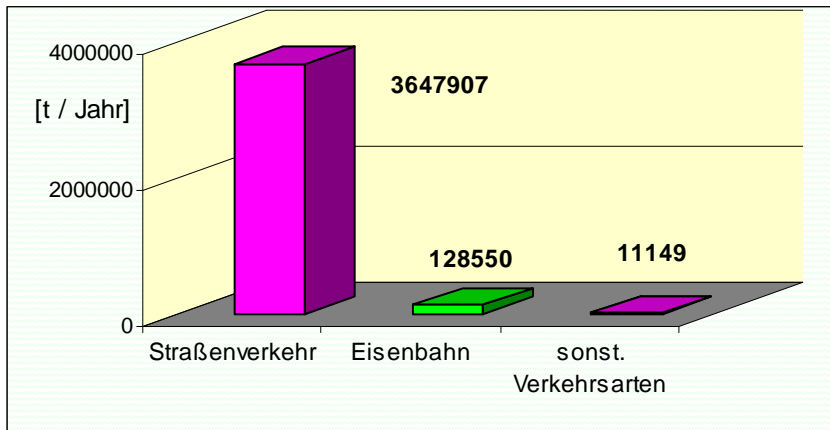


Abb. 7: Transportmengen je Verkehrsträger

Das Transportaufkommen der in die Befragung einbezogenen Unternehmen bestärkt die Erkenntnis, dass Güterverkehr fast ausschließlich nur noch auf der Straße stattfindet. Auch hierfür sind objektive Gründe ausschlaggebend, die es noch zu begründen gibt.

Der ausgewiesene Anteil von Gefahrguttransporten (274.025 t /Jahr) erscheint im Verhältnis zur gesamt transportierten Warenmenge zunächst relativ gering. Da aber z. B. die Belieferung von Tankstellen nicht erfasst wurde, wird der tatsächliche Anteil der Gefahrgutbeförderungen doch um einiges größer sein. Das ausgewiesene Ergebnis täuscht auch nur äußerlich, da von jeder Tonne Gefahrgut eine ungleich höhere Gefahr ausgeht, insbesondere dann, wenn die Transporte erzwungener Maßen als Durchgangsverkehr durch Stadtgebiete (wegen fehlender Umgehungsstraßen) befördert werden müssen.

Der Ausweis des anteiligen Durchgangsverkehrs an den Gesamtfahrten zeigt, dass nur ein relativ geringer Anteil von diesen Gütern direkt für die Stadt Freiberg bestimmt ist und somit die städtische Infrastruktur unnötig belastet und die übrigen notwendigen Wirtschaftsaktivitäten behindert werden.

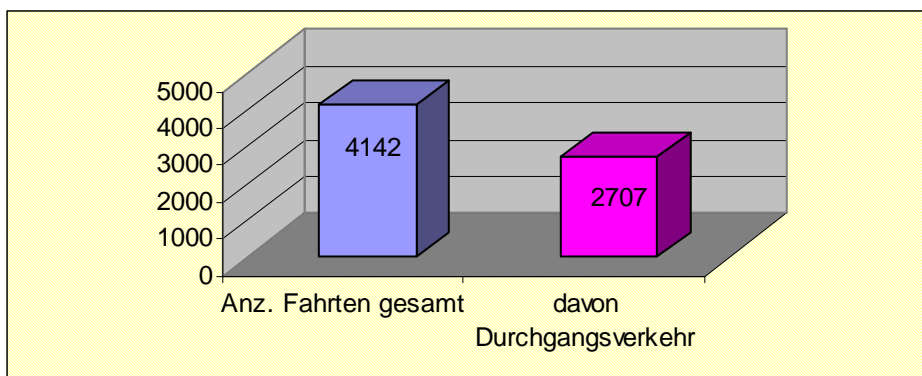


Abb. 8: Anteiliger Durchgangsverkehr

Die Beanspruchung der die Stadt Freiberg querenden Trassen weist eine deutliche Differenzierung auf (s. a. Anlage 4). Am stärksten belastet sind die Trassen der Nord-Süd-Verbindungen (Relation 6), die der Nord - Südost-Querungen (Relation 7) sowie der West-Ost-Verbindungen (jeweils in beiden Richtungen).

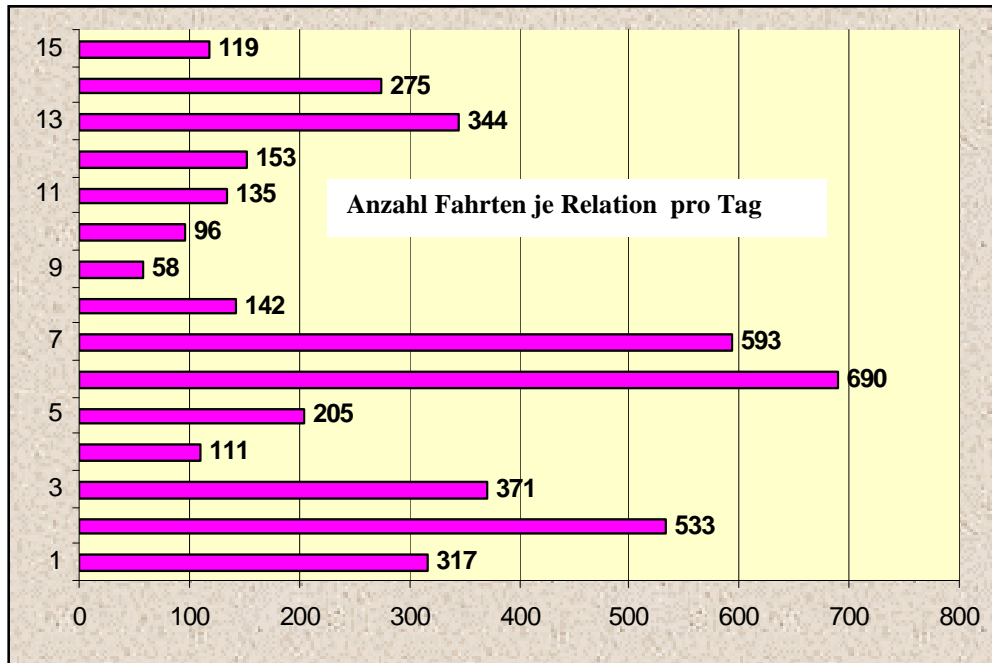


Abb. 9: Verkehrsbelastungen je Relation

Diese Belegungen bestätigen nur die allgemein bekannten hohen Verkehrsströme zwischen den Gewerbebetrieben (sofern diese sich nicht in unmittelbarer Nähe zur Autobahn befinden) und den überregionalen Verkehrsadern (Autobahnen, Bundesstraßen). Auch wenn diese Erkenntnisse der Trassennutzung im Stadtgebiet Freiberg keineswegs neu sind, so bestätigen sie jedoch die teilweise ungewollte Nutzung der innerstädtischen Straßen wegen fehlender Alternativen in Form von leistungsfähigen Umgehungsstraßen.

Es sei nochmals betont, dass es nicht Ziel und Aufgabe dieser Untersuchung ist, eine vollständige Datenerfassung der Verkehrsbelastungen vorzunehmen, sondern vielmehr verallgemeinerungswürdige Tatbestände erkennbar zu machen und daraus berechnete Anforderungen abzuleiten.

Für die Bewältigung des hohen Gütertransportaufkommens kann von dem Einsatz von Lkw mit überwiegend hohen Nutzlasten ausgegangen werden, was gleichbedeutend mit überproportionalen Wirkungen auf die für diese Belastungen nicht unbedingt geeigneten (weil vor über 50 Jahren entworfen und gebaut) innerstädtischen Straßen verbunden ist.

Abbildung 10 zeigt die anteilige Nutzung der verschiedenen Fahrzeugarten.

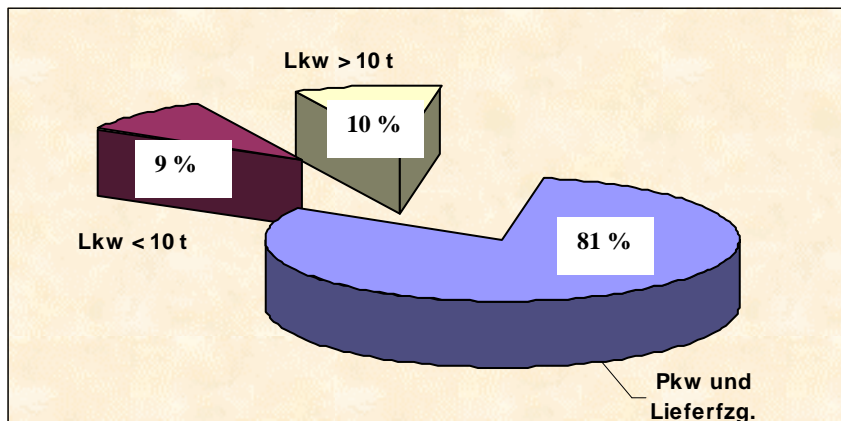


Abb. 10: Nutzung der Fahrzeugarten

Von den in diese Untersuchung einbezogenen Unternehmen werden 417 Fahrten pro Tag mit großen Lkw (> 10 t Nm) ausgeführt von denen 195 Fahrten reiner Durchgangsverkehr sind. Hinzu kommt eine hohe Anzahl von Fahrten mit Pkw und Kleintransportern (3339) sowie Lkw mit einer geringeren Nutzlast als 10 t.

Bereits die Ergebnisse der „Großräumigen Verkehrsuntersuchung 1992“ ergaben ähnlich hohe Verkehrsbelastungen. Deshalb wurde in den Straßenplanungsunterlagen „B 173 / B 101 - Ortsumgehung Freiberg“ des Straßenbauamtes Chemnitz vom Dezember 1996 auf die Dringlichkeit des Baus der Ortsumgehung hingewiesen. In den Planungsentwürfen zur Linienbestimmung zur Straßenplanung „B 173/ B 101 - Ortsumgehung Freiberg“ des Stadtbauamtes Chemnitz wurde die stadtnahe Südumgehung als Vorzugsvariante ausgewiesen. Diese Trassenführung entspricht im wesentlichen auch den von den Unternehmen ausgewiesenen Hauptverkehrsströmen, so dass von einer hohen Akzeptanz der Umgehungsstraße ausgegangen werden kann, wenn gleichzeitig eine befriedigende Lösung für den die Nordosttangente bevorzugenden Verkehr angeboten wird.

Erkenntnisse

Auch wenn die Anzahl der Unternehmen, die sich an der Befragung beteiligten, nicht umfassend ist, so bieten die Befragungsergebnisse trotz gewisser Einschränkungen durchaus einen repräsentativen Querschnitt bezüglich des Gutaufkommens, der regionalen Güterströme und der Erwartungshaltungen der Unternehmen.

Eindeutig wurde der dringende Bedarf zum Bau der Umgehungsstraße artikuliert und dokumentiert. Die Ortsdurchfahrten entlang der Trassen (insbesondere der B 173 und B 101 in Freiberg) werden sowohl von den Ortsansässigen aber auch von den befragten Unternehmen als besonders störend empfunden. Die vorhandenen Konflikte zwischen dem überörtlichen und dem ortsgebundenen Verkehr verschärfen sich zusehends. Insbesondere der ortsfremde Durchgangsverkehr wirkt wegen

- seiner höheren Ansprüche an funktionsgerechte Anlagen, die auch entferntere Ziele in angemessenen Zeitspannen erreichbar machen
- seiner geringeren Bereitschaft, sich anderen Nutzungen im Ort anzupassen
- des überproportionalen Schwerverkehrsanteils, der den Flächenbedarf zulasten der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen beansprucht
- seiner Unstetigkeit, Störanfälligkeit und des höheren Gefährdungspotentials

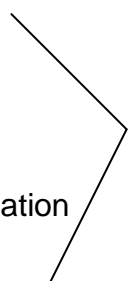
überaus belastend.

Deshalb darf das ohnehin hohe innerstädtische Verkehrsaufkommen nicht zusätzlich mit dem die Stadt nur tangierenden Durchgangsverkehr belastet werden, wodurch die übrigen notwendigen Wirtschaftsaktivitäten zusätzlich behindert werden.

Die in dieser Untersuchung insbesondere auf Freiberg fokussierten Erkenntnisse gelten durchaus gleichermaßen für die ebenfalls vom hohen Durchgangsverkehr besonders geplagten Städte Brand-Erbisdorf und Oederan. Die ungünstige Verkehrsführung der überörtlichen Straßen durch die Städte rechtfertigen analoge Forderungen bezüglich des Baus von Umgehungsstraßen.

Es ist zu erwarten, dass der Bau der Ortsumgehungen die konflikträchtige innerörtliche Situation nachhaltig verbessern wird. Der Entlastungseffekt der Ortsumgehungen wird auch positive Auswirkungen auf den Einzelhandel haben, wenn es gelingt, durch die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten nicht nur die Verkehrsführung zu verbessern, sondern durch veränderte Flächenzuweisungen günstige Erschließungssituationen zu schaffen, d. h. der befürchtete Umsatzrückgang durch die Verkehrsverlagerungen muss nicht stattfinden, wenn Einkaufsbedingungen und Attraktivität der Geschäftslagen durch ausreichende Verkehrsanbindung verbunden mit verbesserter Parkraumgestaltung gestützt werden. Insofern ist das Bestreben nach Umgehungsstraßen kein einseitiger Wunsch des verarbeitenden Gewerbes, sondern ein gesamtgesellschaftliches Anliegen. Deshalb ist die Planung zur Verlagerung von überörtlichen Durchgangsverkehr auf Ortsumgehungen immer nur eine Komponente der Gesamtentwicklungsplanung hinsichtlich städtebaulicher, verkehrlicher und ökologischer Aspekte. Nur koordinierte Entwicklungsmaßnahmen zwischen Straßenbau und Ortsplanung gewährleisten akzeptable Lösungen im Sinne städtebaulicher Aufwertung.

Positive Wirkungen der geplanten Maßnahmen sind nicht nur hinsichtlich der direkten Veränderungen des Verkehrsablaufes, sondern auch auf Städtebau und Ökologie zu erwarten. Nachstehend einige allgemein zu erwartende Wirkungen.

- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • direkte innerörtlichen Auswirkungen <ul style="list-style-type: none"> - Verringerung von Lärm und Abgasen - Geschwindigkeitsdämpfung erreichbar - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verbesserung des Straßenbildes
 - Verbesserung der kleinklimatischen Situation - Entlastung der Randnutzungen - Verbesserung privater Freiraumnutzung |  | <p>Folgewirkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - verbesserte Nutzungsänderungen - Investitionsanreize aufgrund verbesserter Standortqualität - Verbesserung funktionaler, sozialer Angebote |
|--|--|---|

Der geringe Anteil von Transporten per Eisenbahn (nur 3,4 % des Verkehrsaufkommens der befragten Unternehmen) ist aber nicht etwa dadurch begründet, dass die Verladerschaft die Eisenbahn nicht mag, sondern weil die Marktentwicklung auf dem Sektor des Güterverkehrs entscheidend von dem Strukturwandel in der Produktion geprägt wird. So führen insbesondere die Herabsetzung der Fertigungstiefe (von 80% in den 60-ziger Jahren auf 40% derzeit) einhergehend mit dem ständig steigenden Fremdbezug von Teilen für die Fertigung zu einem globalen Produktionsverbund. Dies hat zur Folge, dass Transporte von leichten, hochwertigen Produkten gegenüber den im Rohstoff- und Massengutbereich zu transportierenden Gütermengen immer größere Bedeutung gewinnen. Dem Rückgang des Massengutgeschäftes steht eine wachsende Nachfrage nach komplizierten Dienstleistungen seitens der Verladerschaft gegenüber.

In der Tendenz werden somit verstärkt höherwertige Waren transportiert, wodurch die Anforderungen an die Qualität der Transporte und an die Logistik insgesamt steigen. Die sich vollziehende Entwicklung zur konsumgesteuerten Produktion sowie die Zunahme der Zeitempfindlichkeit für bestimmte Gutartengruppen führen darüber hinaus zu größerer Schnelligkeit und höherer Frequenz der Transportvorgänge. Hieraus ergeben sich für die Transportausführenden völlig neue Anforderungen bezüglich des Lieferservice. Logistische Dienstleister müssen sich an den gewachsenen qualitativen und quantitativen Anforderungen nach

- hoher Lieferzuverlässigkeit
- kurzen Transportzeiten
- niedrigen Transportpreisen
- großer Flexibilität
- geringer Schadenshäufigkeit
- just-in-time Transporten
- beliebigen Sendungsgrößen
- flächendeckende Bedienung
- Termintreue
- umfassende Leistungsangebote

orientieren und darüber hinaus logistische Ergänzungsdienste anbieten.

Weil die Eisenbahn aufgrund ihrer systembedingten Schwächen diese Anforderungen nicht hinreichend erfüllen kann, wird es die zwar wünschenswerte Verlagerung des Güterverkehrs vom Straßentransport auf die Eisenbahn in naher Zukunft nicht geben.

Um so wichtiger ist es – will man weiteres Wirtschaftswachstum im Raum Freiberg befördern – den Ausbau der Straßeninfrastruktur (insbesondere den Bau von Umgehungsstraßen) zügig umzusetzen.

Andererseits darf der Bau von Umgehungsstraßen nicht dazu genutzt werden, Innenstadtbereiche vom Verkehr abzuriegeln, denn

➤ Lebendige Städte brauchen einen funktionierenden Wirtschaftsverkehr

- Vitale Städte brauchen die Wirtschaft, d. h. die Stadt ist als Wirtschaftsraum anzuerkennen

Die Stadt ist auf die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Wirtschaft angewiesen. Wer zulässt oder verursacht, dass die eigene Stadt in der gegebenen Konkurrenz zwischen den wirtschaftlichen Standorten ins Hintertreffen gerät, muss sich darüber im klaren sein, dass infolge von Abwanderungen und Investitionsverzichten wirtschaftliche Nachteile und damit Vitalitätsverluste unvermeidlich sind.

- Die Wirtschaft braucht zur Gewährleistung ihrer ökonomischen Funktionalität die verschiedensten Verkehre
 - Lieferverkehr
 - Geschäfts- und Dienstfahrten
 - Entsorgungs- und sonst. Dienstleistungsverkehre
 - Berufs- u. Einkaufsverkehre,

Der Wirtschaftsverkehr ist kein Selbstzweck!

Hinter jeder Fahrt, mit jeder Beförderung ist ein ökonomischer Zweck verbunden. Der Wirtschaftsverkehr ist somit integrierter, unverzichtbarer Bestandteil der durch die wirtschaftlichen Aktivitäten in der Stadt realisierten Wertschöpfungen.

- Die entsprechenden Mobilitäts- u. Transportbedürfnisse müssen deshalb zuverlässig erfüllt werden
- Wo die Wirtschaft aktiv ist, muss auch Wirtschaftsverkehr möglich sein
 - in den Stadtteilen
 - in der City
 - an der Peripherie

Wirtschaftsverkehr darf nicht aus vermeindlichen Gründen zur Verbesserung der Attraktivität der städtischen Kernbereiche behindert werden!

- Wirtschaftsverkehr ist weitgehend „auto-mobil“-Verkehr

Wirtschaftsrelevante Verkehre sind wegen ihrer flächenbezogenen Bedienung überwiegend nur in Form der selbstbestimmten, individuell ausgeübten Mobilität zu akzeptablen Prämissen realisierbar.

- Dem schienengebundenen Verkehr fehlt es an der nötigen Präsenz und Flexibilität
- Dienstleistungs- und Servicefahrten können nicht mit akzeptablem Aufwand und Zeiteinsatz mittels ÖPNV gewährleistet werden

Wirtschaftskraft und Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt hängen deshalb nicht zuletzt von der Gewährleistung des Wirtschaftsverkehrs ab.

Noch ein Satz zu dem immer wieder geäußerten Argument, dass Straßenbau zwangsläufig weiteren Verkehr induziert.

Natürlich will jeder auf möglichst störungsfreien Straßen schnell an sein Ziel gelangen, aber in erster Linie determinieren nicht Wegebauten, sondern demographische und ökonomische Faktoren den Bedarf an Beförderungsleistungen. Andererseits darf nicht übersehen werden, dass es ausschließlich der Straßenverkehr ist, der die mit der räumlichen Verteilung und Struktur der Siedlungen verbundenen notwendigen Beförderungen von Menschen und Waren ermöglicht. Wer so konsequent, wie in manchen Stellungnahmen von Gegnern des Baus von Umgehungsstraßen geäußert, den Verkehr - zumindest den Straßenverkehr - ablehnt, verkennt, dass sich die derzeitigen Lebensbedingungen (zur Selbstverständlichkeit gewordener Wohlstand), die nur von einer verschwindend geringen Anzahl Bürgern negiert wird, erst mit geographisch weit ausgreifender Spezialisierung (Globalisierungstendenzen), mittels technologischer Komplexität, mit dem rasanten Tempo und mit der Intensität gegenseitiger Abhängigkeiten möglich geworden sind, in erheblichem Ausmaß dem modernen Verkehrswesen und seinen Innovationen geschuldet sind. Würden diejenigen, die derzeit so vehement gegen den Bau der Umgehungsstraße plädieren, mit den wirklichen Gegebenheiten der von Ihnen befürworteten früheren Epochen mit ihren autarken, aber eben geringere Freiräume stiftenden Kleingemeinschaften, die viel weniger Beförderungsleistungen benötigen, konfrontiert, so würden sie sich wohl mit Grausen abwenden.

Fazit

Der alsbaldige Beginn des Baus der Ortsumgehungen ist dringend geboten, um einerseits die zu vermeidenden Verkehrsbelastungen (nachgewiesene Verlagerungspotentiale des innerstädtischen Durchgangsverkehrs) erschließen zu können, und andererseits die wirtschaftlichen Aktivitäten im Großraum Freiberg durch gute Infrastrukturangebote zu stärken.

Deshalb muss der Bau der Freiburger Umgehungsstraße im Rahmen des vordringlichen Bedarfs zum Bundesverkehrswegeplan schnellstmöglich realisiert werden!

Chemnitz, 14.03.2003

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Region Freiberg entwickelt sich zunehmend zu einem gewichtigen Wirtschaftsstandort in Sachsen. Weiteres Wirtschaftswachstum bedingt jedoch eine entsprechend ausgeprägte Verkehrsinfrastruktur.

Um unsere Forderungen nach Aufnahme der Ortsumgehungstraßen B173 / B101 in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans und deren baldige Realisierung nochmals zu bekräftigen, benötigen wir Ihre aktive Unterstützung. Mit dem beiliegenden Fragebogen soll das bereits jetzt überproportional hohe Verkehrsaufkommen der Unternehmen erfasst und mittelfristig prognostiziert werden. Wir erhoffen uns aus den Ergebnissen eine bessere Begründung des dringenden Investitionsbedarfs in die Verkehrsinfrastruktur der Region Freiberg.

Bitte senden Sie diesen Fragebogen mit Ihren Daten bis zum **04.April 2003** an die

Industrie- und Handelskammer Südwestsachsen
Referat Verkehr
PF 464
09004 Chemnitz

zurück.

Wir versichern, dass Ihre Daten streng vertraulich behandelt und nur anonym in die Gesamtanalyse einfließen werden.

Für Ihre Unterstützung bedanken wir uns schon jetzt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr.-Ing. habil. Goedecke
Geschäftsführer
Industrie, Außenwirtschaft

Anlage
Anlage 1

An
Industrie- und Handelskammer
Südwestsachsen
Referat Verkehr
PF 464

09004 Chemnitz

Anschrift des Unternehmens:

.....
.....
.....

Ansprechpartner: Telefon:

Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen hängt nicht zuletzt von störungsfreien
Wirtschaftsverkehr, der aus Kosten- und Zeitgründen fast ausschließlich auf der
Straße stattfindet, ab.
Deshalb beziehen sich die gestellten Fragen überwiegend auf den Straßenverkehr.

Frage 1: Welche Wertschätzung geben Sie einer guten Verkehrsanbindung
Ihres Unternehmens an das überörtliche Straßennetz?
(Bitte kreuzen Sie das für Sie Zutreffende an.)

- sehr wichtig
- weniger wichtig
- keine

Frage 2: Wie beurteilen Sie die gegenwärtige verkehrliche Anbindung Ihres
Unternehmens an das regionale Verkehrsnetz?

- gut
- weniger gut
- dringend verbesserungs bedürftig

Frage 3: Würden Sie ggf. weitere Investitionen von einer verbesserten
Verkehrsinfrastruktur abhängig machen?

- ja, unbedingt
- überlegenswert
- nein

Frage 4: Wie hoch ist gegenwärtig das Transportaufkommen Ihres Unternehmens pro Jahr?

Verkehrsart	Warenausgang [t/Jahr]	Wareneingang [t/Jahr]	davon Gefahrgüter [t/Jahr]
Straßenverkehr			
Eisenbahn			
sonstige Verkehrsarten			

Frage 5: Welche Verkehrssteigerungen erwarten Sie durch Ihr Unternehmen in den nächsten Jahren?

Das Verkehrsaufkommen (bezogen auf die täglichen Fahrten) wird sich

um % erhöhen.

Frage 6: Bitte differenzieren Sie nachstehend Ihren gesamten Wirtschaftsverkehr.

Je detaillierter Ihre Aussagen sind, um so nachhaltiger können die daraus gewonnenen Analysen hinsichtlich der Infrastrukturbelastungen geltend gemacht werden. Bedenken Sie hierbei alle im Zusammenhang Ihrer unternehmerischen Tätigkeiten entstehenden täglichen Fahrten (auch die Ihrer Arbeitnehmer von und zu den Arbeitsstätten sowie sonstige Dienstfahrten).

Bitte ermitteln Sie Ihr tägliches Verkehrsaufkommen für den Großraum Freiberg getrennt nach Relationen. Zwecks Übersichtlichkeit soll eine vereinfachende Skizze für die Darstellung der Verkehrsrelationen gewählt werden (s. Beiblatt).

Bitte erfassen Sie auch anders läufigen Straßenverkehr indem Sie diesen den nächst liegenden Relationen zuordnen. Auch von Fremdspeditionen für Sie abgewickelte Verkehre mit einbeziehen.

Relation	Anzahl Fahrten Pkw und Lieferfahrzeuge < 3,5 t	davon reiner Durchgangsverkehr	Anzahl Fahrten LKW 3,5 t – 10 t	davon reiner Durchgangsverkehr	Anzahl Fahrten LKW > 10 t	davon reiner Durchgangsverkehr
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						

weitere Anmerkungen, Forderungen,

.....

.....

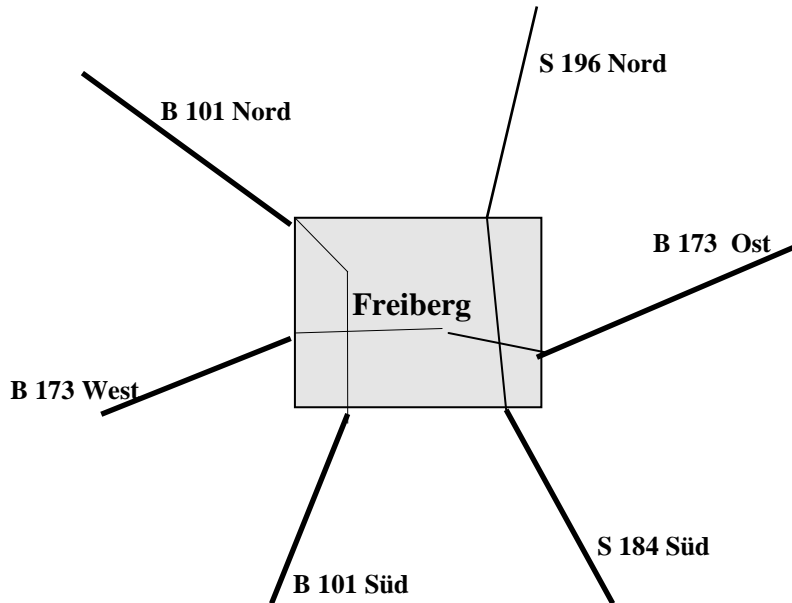
.....

.....

.....

.....

Schematische Darstellung der Verkehrsachsen im Raum Freiberg



- Relation 1: B 173 West -- B 173 Ost und gegenläufig
- Relation 2: B 173 West -- B 101 Süd und gegenläufig
- Relation 3: B 173 West -- S 184 Süd und gegenläufig
- Relation 4: B 173 West -- S 196 Nord und gegenläufig
- Relation 5: B 173 West -- B 101 Nord und gegenläufig
- Relation 6: B 101 Nord -- B 101 Süd und gegenläufig
- Relation 7: B 101 Nord -- S 184 Süd und gegenläufig
- Relation 8: B 101 Nord -- B 173 Ost und gegenläufig
- Relation 9: B 101 Nord -- S 196 Nord und gegenläufig
- Relation 10: S 196 Nord -- B 173 Ost und gegenläufig
- Relation 11: S 196 Nord -- S 184 Süd und gegenläufig
- Relation 12: S 196 Nord -- B 101 Süd und gegenläufig
- Relation 13: B 173 Ost -- S 184 Süd und gegenläufig
- Relation 14: B 173 Ost -- B 101 Süd und gegenläufig
- Relation 15: B 101 Süd -- S 184 Süd und gegenläufig

davon:

Relation 16: auf der B 101 auch über Brand-Erbisdorf hinaus

Relation 17: auf der B 173 auch über Oederan hinaus

