



**CHEMNITZ
STADT DER
MODERNE**

Verkehrsentwicklungsplan 2040 | Mobilitätsplan 2040 Chemnitz

Dokumentation des diskursiven Bearbeitungsprozesses

Impressum

Text | Layout | Bildauswahl | Redaktion | Bearbeitung:

planungsgruppe epUrban
Erhart Pfothenhauer, Folke Hanfeld

im Auftrag der Stadt Chemnitz
Tiefbauamt
– Abteilung Verkehrsplanung –

Fotos | Abbildungen:

Umschlagfoto: Tiefbausamt,
Abbildungen 1, 5, 6, 10, 11, 14, 15, 16, 20, 30:
Grafik planungsgruppe epUrban.

Abbildungen 2 – 4: Grafik Tiefbauamt.

Abbildungen 12, 13: Haus E, Stadt Chemnitz.

Fotos Seiten 9, 10: Tiefbauamt.

Fotos Seiten 17, 19, 20:

Abb. 17: Agentur für clevere Städte; Abb.18: Stadt
Chemnitz, Dirk Hanus; Abb. 19: SHP Ingenieure; Abb. 21:
Tobias Klein, DifU; Abb. 22: NVBW, Markus Streng;
Abb. 23: USP-Projekte GmbH, München; Abb. 24:
Goldbeck GmbH, Bielefeld; Abb. 25: DLR – Deutsches
Zentrum für Luft- und Raumfahrt; Abb. 26: Screenshot
Jelbi-App; Abb. 27: Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und
Tiefbauamt; Abb. 28: Archiv epUrban; Abb. 29: ADAC.

© planungsgruppe epUrban, Berlin

Berlin | Chemnitz März 2021

Inhalt

Einleitung	4
Vorgaben für die Fortschreibung	5
Verfahrensbausteine	7
Baustein 1 – Runder Tisch	8
Baustein 2 – Werkstattgespräche	10
Baustein 3 – Öffentlichkeitsbeteiligung	12
Baustein 4 – Faltblatt	13
Baustein 5 – Internetseite zum Mobilitätsplan 2040	14
Arbeitsprozess	15
Ergebnisse	16
Zusammenfassung	21
Quellen	22
Anhang 1: Arbeitsvereinbarung	23
Anhang 2: Mitglieder des Runden Tisches	25
Anhang 3: Leitbild Mobilitätsplan 2040	27

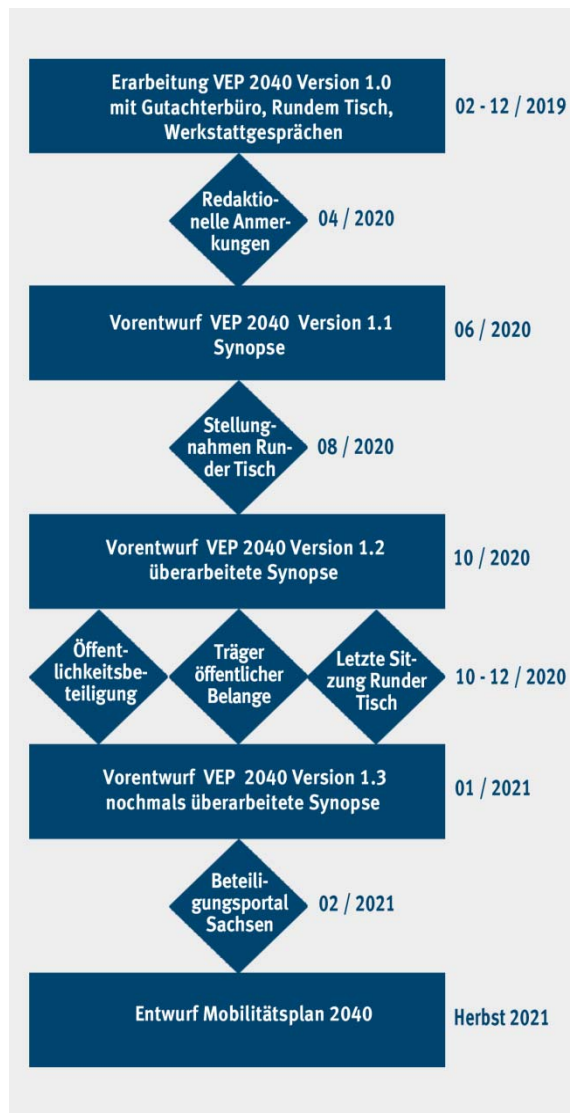


Abbildung 1: Bearbeitungsprozess 2019 - 2021

Einleitung

Die Fortschreibung des im Jahr 2006 vom Stadtrat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes 2015 der Stadt Chemnitz (VEP 2015) startete Anfang 2019. Innerhalb einer nur etwa zweijährigen Bearbeitungszeit konnte das Vorhaben unter Mitwirkung einer großen Zahl von Beteiligten bis Ende 2020 vorläufig abgeschlossen werden.

Das außerordentlich ambitionierte Verfahren umfasste mehrere miteinander verzahnte Bausteine. Neben einem Runden Tisch als Arbeitsgremium aus lokalem Sachverständigen, Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen sowie der Stadtverwaltung einschließlich der im Tiefbauamt angesiedelten Projektleitung zählten dazu Expertenrunden im Rahmen von insgesamt sechs Werkstattgesprächen. Verschiedene Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammen mit einer im Herbst 2020 gestarteten Website und einem in großer Auflage an Chemnitzer Haushalte verteilten Falblatt bildeten weitere wichtige Säulen des Bearbeitungsprozesses.

Die mit dem Runden Tisch wie auch mit den Werkstattgesprächen verknüpfte inhaltliche Projektbearbeitung lag in Händen eines erfahrenen externen Gutachterbüros, das auch den diskursiven Kooperationsprozess über seine gesamte Dauer hinweg aktiv begleitete.

Die Bearbeitung erfolgte in drei Rückkoppelungsstufen. Die in jeder der drei Stufen vom Runden Tisch und sonstigen Beteiligten eingegangenen Stellungnahmen einschließlich der Träger öffentlicher Belange in der zweiten Stufe wurden in einer fortlaufend aktualisierten Synopse

dokumentiert, die zusammen mit dem überarbeiteten Vorentwurf in einem weiteren Schritt an alle Beteiligten übermittelt wurde.

Für die zum Jahresbeginn 2021 vorliegende Vorentwurfsfassung ist ein nochmaliger stadtweiter Beteiligungsprozess über das Online-Beteiligungsportal Sachsen erfolgt. Nach Auswertung der dort eingegangenen Rückmeldungen ist mit der abschließenden Bearbeitung des Planwerks und der Fertigstellung der Beschlussvorlage für den Stadtrat voraussichtlich im Herbst 2021 zu rechnen (Abb. 1).

Gegenstand der vorliegenden Kurzdokumentation ist die zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Verfahrensbausteine ebenso wie der – zwar noch vorläufigen, aber weitgehend abgestimmten – Ergebnisse des Planwerks.

Einvernehmen bestand im Rahmen der letzten Sitzung des Runden Tisches im Dezember 2020 über eine veränderte Bezeichnung des unter seinem bisherigen Arbeitstitel VEP 2040 bearbeiteten Verkehrsentwicklungsplans. Seine abschließende Überarbeitung erfolgt unter dem Titel »Mobilitätsplan Chemnitz 2040«. Diese Bezeichnung entspricht dem auf europäischer Ebene mittlerweile geläufigen Begriff »Sustainable Urban Mobility Plan« (SUMP).

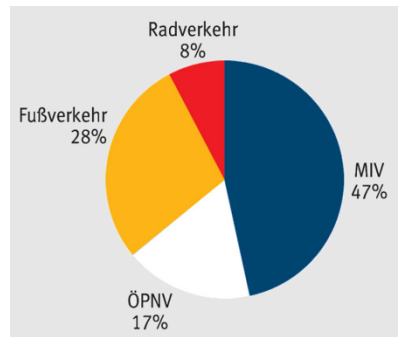


Abbildung 2: Modal Split; Prognose für 2015



Abbildung 3: VEP 2015 – Optimalnetz Straße

Vorgaben für die Fortschreibung

Verkehrsentwicklungsplan 2015

Mit dem am 15.11.2006 vom Stadtrat verabschiedeten VEP 2015 war das bisherige Verkehrskonzept der Stadt Chemnitz von 1994 fortgeführt worden. Seine im Jahr 2004 erarbeitete Bilanz bildete die Grundlage für dessen Fortschreibung als integrierter Verkehrsentwicklungsplan mit einem rund zehnjährigen zeitlichen Horizont.

Auf Basis einer Prognose stadtstruktureller und verkehrlicher Kennziffern – insbesondere Verkehrsaufkommen, Fahrzeugbestand und Motorisierungsgrad – enthielt der VEP 2015 unter anderem auch Aussagen zum Modal Split für das Zieljahr 2015 (Abb. 2).

Folgende allgemeine Planungsgrundsätze bildeten die Leitlinien des VEP 2015 für die verkehrliche Entwicklung der Folgejahre:

- Verkehrsplanung ist Stadtplanung und integrierter Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung.
- Den Wirtschaftsstandort Chemnitz stärken und die Erreichbarkeit der Innenstadt sichern.
- Entwicklung leistungsfähiger Verkehrsnetze im Hinblick auf die Gewährleistung effektiver Verknüpfungen innerhalb des Stadtgebietes sowie zu den überregionalen Netzen.
- Sicherung der Mobilitätschancen für alle am Verkehr Beteiligten.
- Stärkung der stadt- und umweltverträglichen Organisation des Verkehrs.

- Effektive Nutzung vorhandener Ressourcen mittels kontinuierlicher Erhaltung und qualitätsgerechter Instandsetzung.

Im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzepts – Chemnitz 2020 (SeKO 2020) – aus dem Jahr 2007 bildeten diese Grundsätze die Basis für die im folgenden benannten Entwicklungsziele des SeKO im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsgestaltung:

- Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf ein leistungsfähiges Kernnetz und Reduzierung der Wohnnutzung an diesen hoch belebten Straßen zur stadtweiten Minimierung der Konfliktpotenziale Lärm und Schadstoffe auf der Grundlage des im VEP 2015 dargestellten Optimalnetzes (Abb.3).
- Umfassende Verkehrsberuhigung und Stärkung der Aufenthaltsqualität in den Wohngebieten sowie im Stadtzentrum durch Verdrängung von gebietsfremdem Verkehr, angepasste Straßenraumgestaltung und Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus im motorisierten Verkehr.
- Sicherung der Infrastruktur für den schienengebundenen Verkehr durch Erhalt bzw. Aufwertung der städtebaulichen Strukturen entlang der vorhandenen Trassen.

Wichtiges Ziel des SeKO 2020 ebenso wie des VEP 2015 war die schrittweise Umstrukturierung des bisher radial ausgerichteten Straßenhauptnetzes der Stadt zu einem leistungsfähigen Ringsystem. Die Schließung des inneren Stadtringes und der weitere Ausbau des Südtringes im Osten der Stadt bildeten hierbei die wesentlichen Kernaufgaben.



Abbildung 4: Evaluierungsbericht 2017

Evaluierung 2017

Im November 2017 wurde der Evaluierungsbericht zum VEP 2015 mit der Empfehlung zu dessen Fortschreibung vorgelegt (Abb. 4). Dafür sollten folgende Leitlinien gelten:

- Mit der Fortschreibung Weichen für die Zukunft stellen,
- Verkehrsentwicklungsplanung als kommunikativen und lernenden Prozess begreifen,
- Prinzipien und Umsetzungsstrategien höher einstufen als Einzelmaßnahmen,
- Monitoringkonzept zum Teil des Planes machen,
- Ressourcen der Stadt als Rahmen für Handlungsspielräume nicht außer Acht lassen,
- Straßen: Netzentwicklung, Geschwindigkeiten und Gestaltung zusammen denken,
- Chemnitz fit machen für Zukunftsthemen,
- Herausforderungen des demografischen Wandels annehmen.

Die Fortschreibung erwies sich aus mehreren Gründen als notwendig: Maßgebliche statistische Daten waren nicht mehr aktuell – besonders die des SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen). Bereits im Jahr 2013 lagen Ergebnisse aus zwei neueren Fünfjahres-Erhebungen vor.

Diese aktuellen Daten verwiesen auf die zunehmende Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und den weiterhin geringen Radverkehrsanteil im Chemnitzer Stadtverkehr. Signifikant waren auch die rückläufigen Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Als wichtig erachtet wurde daher die Präzisierung sowie teilweise Neuausrichtung der Ziele, Leitbilder und Strategien, um auf deren Grundlage die Rahmenbedingungen der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in Chemnitz aktiv gestalten zu können.

Aktualisiert werden mussten zudem die Handlungsansätze des VEP 2015. Gründe dafür waren unter anderem die in den vergangenen Jahren veränderten Anforderungen in Bezug auf Klimaschutz, Digitalisierung und Verkehrssicherheit. Gleiches galt für die in Zukunft absehbare Zunahme alternativer Mobilitätsangebote und die notwendige städtebauliche Integration des Verkehrs. Die Verkehrspolitik der Stadt sollte künftig stärker als bisher auf Strategien zur Förderung des Umweltverbundes – eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV und die Erhöhung des Radverkehrsanteils – ausgerichtet sein. In diesem Kontext galt es, den bisherigen verkehrspolitischen Vorrang insbesondere von autoverkehrs-affinen Vorhaben kritisch zu überprüfen. Einige der genannten Punkte erforderten zudem die Neubewertung haushaltspolitischer Prioritäten.

Die Empfehlungen des Evaluierungsberichtes betrafen auch die Erarbeitung eines maßstabsgerechten Beteiligungskonzepts. Damit sei die Partizipation unterschiedlicher Gruppen am Gesamtprozess zu sichern und der Dialog innerhalb einer größeren Zahl von Beteiligten könne so gefördert werden. Schließlich wird mit Blick auf eine Bilanz in kürzeren Abständen und die Möglichkeit, Maßnahmen und Aktivitäten nachsteuern zu können, die bestmögliche Messbarkeit der erreichten Ziele für notwendig erachtet.

Verfahrensbausteine

Bearbeitungsstruktur

Die Fortschreibung des VEP 2015 erfolgte unter dem Arbeitstitel VEP 2040 – jetzt Mobilitätsplan 2040. Der Bearbeitungsprozess umfasste mehrere Bausteine, die – unterhalb der Entscheidungsebene von Stadtrat bzw. Verwaltungsspitze – drei weiteren Ebenen zuzuordnen sind. Hier nur kurz skizziert, werden sie in den folgenden Kapiteln näher erläutert (Abb. 5).

Die Bearbeitungsebene wurde besetzt von der Projektleitung und dem mit der Erarbeitung des Mobilitätsplans 2040 beauftragten Gutachterbüro.

Auf der Beratungsebene kam dem Runden Tisch hervorgehobene Bedeutung zu. In dem vielköpfigen Gremium waren auch die Projektleitung und das Gutachterbüro vertreten.

Der fachlichen Ergänzung diente eine Reihe von Werkstattgesprächen zu verschiedenen, für den Mobilitätsplan 2040 relevanten Themen. Neben Vertretern des Runden Tisches, der Projektleitung und dem Gutachterbüro waren dazu Fachleute unterschiedlicher Disziplinen von außerhalb eingeladen.

Der Beteiligungsebene zuzuordnen sind Dialogveranstaltungen mit einem Netzwerk unterschiedlicher gesellschaftlichen Gruppierungen sowie einem Bürgerratschlag. Sie werden ergänzt um einen stadtweiten Online-Dialog. Detaillierte Informationen vermitteln die Internetseite www.chemnitz.de/vep2040 sowie ein in hoher Auflage verteiltes Faltblatt zum Mobilitätsplan 2040.

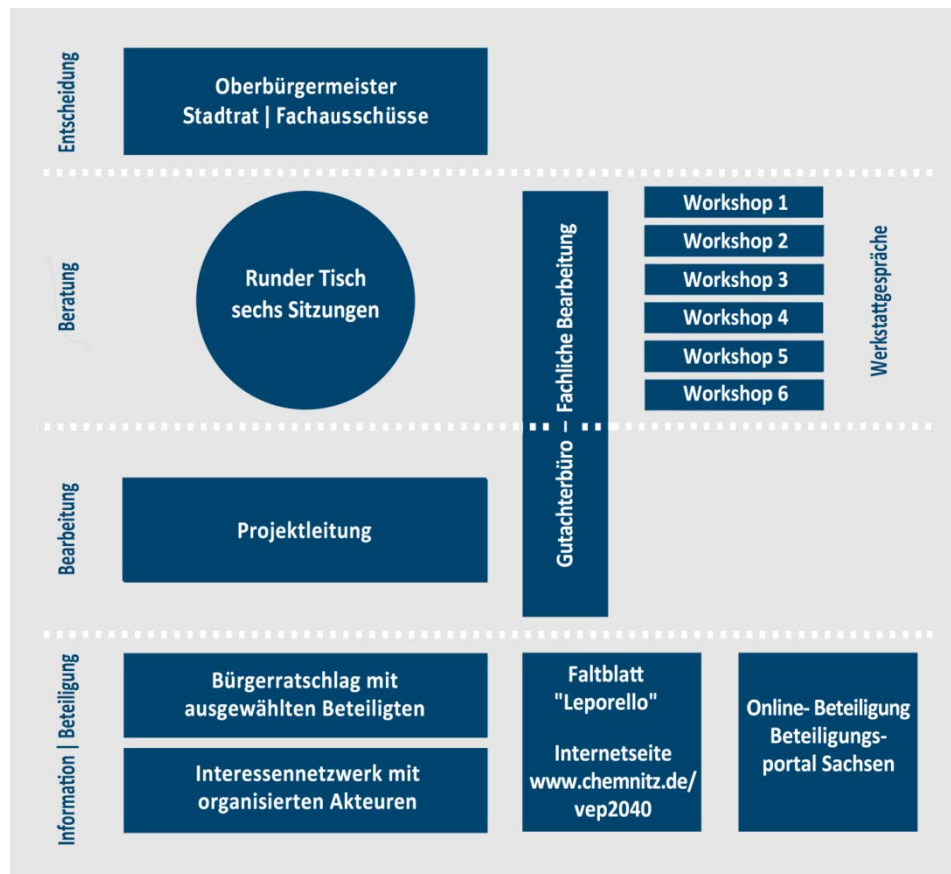


Abbildung 5: Verfahrensebenen und -bausteine

Stadtratsfraktionen	AfD-Fraktion (ab 05/2019)
	Fraktionsgemeinschaft CDU / FDP (ab 05/2019 getrennt)
	Fraktionsgemeinschaft DIE LINKE / Die Partei
	SPD-Fraktion
	Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
	Fraktionsgemeinschaft VOSI / PIRATEN (bis 05/2019)
	Ratsfraktion PRO CHEMNITZ
Verkehrsträger	Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG)
	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS)
	Taxi-Genossenschaft Chemnitz eG
Verkehrsverbände	ADFC Chemnitz e.V.
	ADAC Sachsen e.V., Geschäftsstelle Dresden
	Verkehrsclub Deutschland (VCD), Ortsgruppe Chemnitz
	ACE Automobil Club Europa e.V.
Wirtschaft	Industrie- und Handelskammer Chemnitz
	Chemnitzer Wirtschaftsförderungs- u. Entwickl. GmbH
	Handwerkskammer Chemnitz
Umwelt	BUND Regionalgruppe Chemnitz
	Lokale Agenda 21 für Chemnitz e.V.
Stadtgestaltung	Stadtforum Chemnitz
Soziale Belange	Behindertenbeauftragte der Stadt Chemnitz
	Seniorenbeirat der Stadt Chemnitz
	Kinder- und Jugendbeauftragte der Stadt Chemnitz
	Stadtschülerschaftsrat Chemnitz
	Student_innenrat TU Chemnitz
Stadtverwaltung	Bürgermeister für Stadtentwicklung und Bau
	Leiter Tiefbauamt
	Leiter Abteilung Verkehrsplanung
Gutachterbüro	SHP Ingenieure, Hannover
	SHP Ingenieure, Hannover
Moderation	epUrban, Berlin

Abbildung 6: Zusammensetzung des Runder Tisches

Baustein 1

Runder Tisch

Auf Veranlassung der Stadtverwaltung wurde zu Beginn der Bearbeitung des Mobilitätsplans 2040 ein Runder Tisch eingerichtet. Es konstituierte sich als beratendes Gremium im März 2019 und bot die Möglichkeit, lokalen Sachverstand, die Verwaltungsspitze sowie Mitglieder der Fachverwaltung und der Stadtratsfraktionen kontinuierlich in den Arbeitsprozess einzubinden. Auf diese Weise ließen sich unterschiedliche Anregungen und Bedenken frühzeitig gemeinsam erörtern und gegeneinander abwägen.

Dem Gremium gehörten bei seiner Konstituierung 27 – nach der Kommunalwahl 29 – Mitglieder an (Abb.6). Vertreten waren neben allen Stadtratsfraktionen die für die Stadt relevanten Verkehrsunternehmen und -verbände, die lokale Wirtschaft sowie soziale, umweltpolitische und städtebauliche Belange. Die Stadt Chemnitz wurde am Runden Tisch durch Mitglieder der federführenden Fachverwaltung sowie den für Stadtentwicklung und Bau zuständigen Bürgermeister vertreten. Unter seinem Vorsitz trat das Gremium in der Zeit zwischen März 2019 und Dezember 2020 zu insgesamt sechs Sitzungen zusammen. Ihre Leitung lag in Händen eines unabhängigen, fachlich erfahrenen externen Moderators (Abb. 7, Anlage 2).

Basis für die Arbeit des Runden Tisches war eine Arbeitsvereinbarung, deren Entwurf vom Moderator zur konstituierenden Sitzung vorgelegt und einstimmig angenommen wurde (siehe Anlage 1).

Dem Einladungsschreiben zu dieser ersten Zusammenkunft war der folgende Zeitplan beigelegt, dem die Themenschwerpunkte für die gesamte vorgesehene Sitzungsfolge zu entnehmen waren.

Sitzung	Datum / Uhrzeit	Themenschwerpunkt
1	26.03.2019	Konstituierung
	15:00 – 19:00 Uhr	Evaluierungsergebnis
2	17.04.2019	Leitbild und Ziele
	15:00 – 19:00 Uhr	
3	05.09.2019	Ergebnisse der Werkstattgespräche
	15:00 – 19:00 Uhr	
4	10.10.2019	Handlungsfelder
	15:00 – 19:00 Uhr	
5	14.11.2019	Leuchtturmprojekte
	15:00 – 19:00 Uhr	
6	Noch offen	Entwurf Mobilitätsplan 2040
	15:00 -17:30 Uhr	
7	Nach	Danksagung an alle Beteiligten
	Beschlussfassung	

An den Zusammenkünften des Runden Tisches nahmen als ständige Gäste die beiden Vertreter des externen Gutachterbüros mit ausführlichen fachlichen Beiträgen zu den jeweiligen Sitzungsthemen teil.

Die dokumentierten Ergebnisse jeder der sechs Sitzungen flossen wiederum im Zuge des zeitlich dicht gestaffelten Rückkoppelungsprozesses in die fachliche Bearbeitung des gesamten Planwerks durch das Gutachterbüro mit ein.

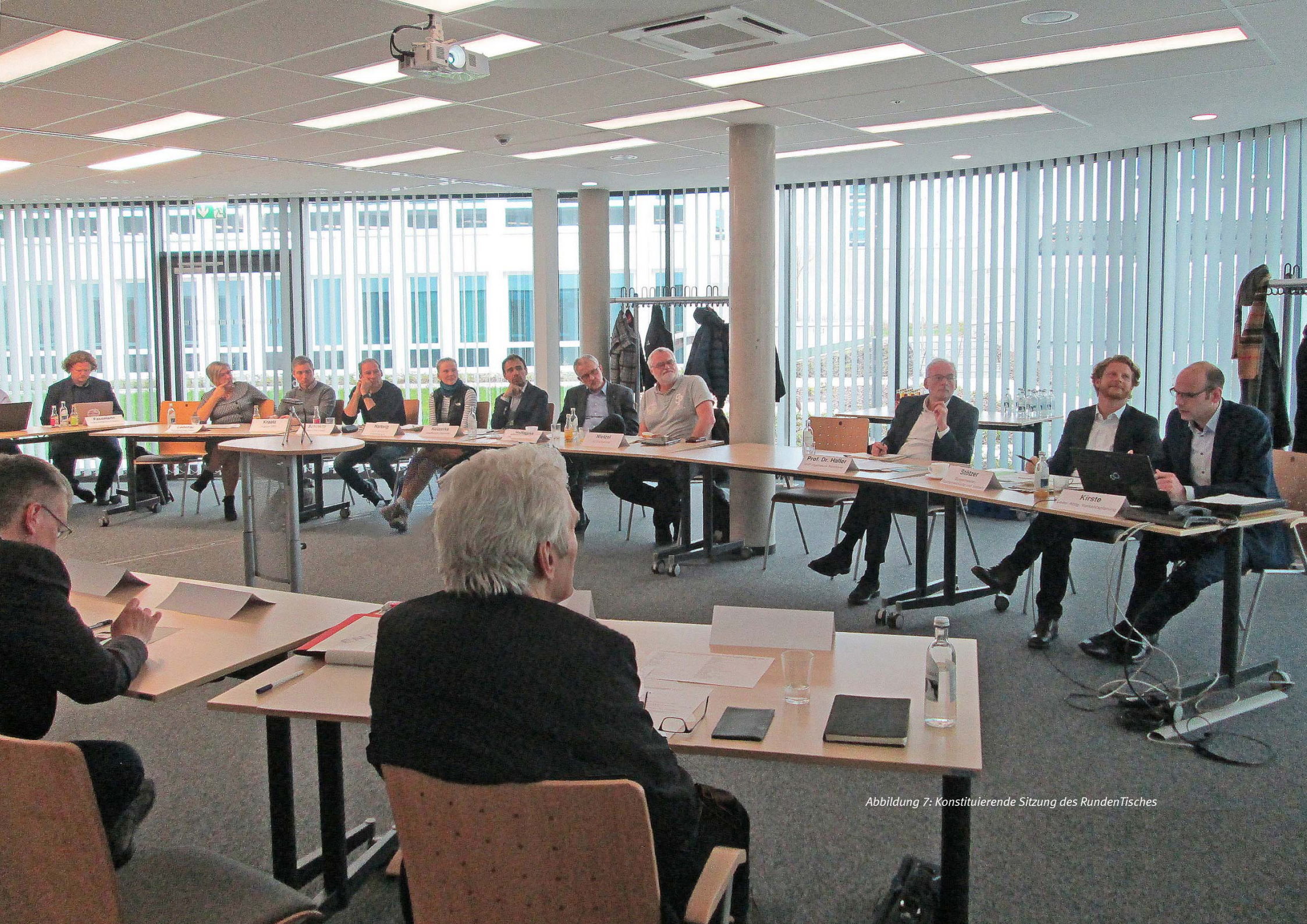


Abbildung 7: Konstituierende Sitzung des RundenTisches

Baustein 2

Werkstattgespräche

Zwischen Mai und Juni 2019 fanden ergänzend zum Runden Tisch im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplans 2040 insgesamt sechs halbtägige Werkstattgespräche statt (Abb. 8, 9).

Die Idee dabei war, die Unterbrechung der Sitzungsfolge des Runden Tisches für ergänzende Gesprächsrunden zu nutzen. Grund für die Unterbrechung war der Wechsel einiger bisher am Runden Tisch vertretenen Stadt-ratsmitglieder nach der Kommunalwahl im Mai 2019, deren Plätze infolge veränderter Mehrheitsverhältnisse neu zu besetzen waren.

Ziel der Werkstattgespräche war es, in einem kleinen Kreis von Personen unterschiedlicher fachlicher Ausrichtung Handlungsansätze für die künftige Mobilitätsentwicklung in Chemnitz zu erörtern. Neben lokalem Sachverstand waren in den Runden externe Fachleute aus verschiedenen Geschäfts- und Tätigkeitsfeldern vertreten. Dies eröffnete die Chance, jenseits des engeren Chemnitzer Bezugs auch Praxiserfahrungen aus anderen Städten in die Gespräche mit einzubeziehen.

Die inhaltliche Ausrichtung der Werkstattgespräche korrespondierte mit den wesentlichen strategischen Schwerpunkten des Mobilitätsplans 2040. Zu jedem der vorgesehenen Werkstatt-Themen waren von der Projektleitung Leitfragen vorbereitet worden (siehe Folgeseite). Sie bildeten den inhaltlichen Rahmen für jeweils ein bis zwei Impulsreferate und den daran anschließenden Gedankenaustausch.



Abbildung 8: Werkstattgespräch 2: Stadtraumgestaltung



Abbildung 9: Werkstattgespräch 4: Mobilität der Zukunft – New Mobility

1 – Stadt- und Verkehrsplanung

Leitfragen:

- Wie beeinflussen sich Stadtstruktur, Mobilität und Verkehr?
- Welche ökonomischen, ökologischen und sozialen Wirkungen resultieren daraus?
- Wie kann Stadt nachhaltig gestaltet werden?
- Welchen Beitrag leisten Mobilität und Verkehr für die Stadt der Zukunft?

2 – Stadtraumgestaltung

Leitfragen:

- Was ist Stadtraum, was Verkehrsraum, und ist da noch mehr?
- Welche Ansprüche werden an welchen städtischen Raum gestellt?
- Viele Ansprüche, wenig Raum – Herausforderung oder Überforderung?
- Wie wird die Stadt der Zukunft angesichts veränderter Gestaltungsanforderungen aussehen?

3 – Mobilität der Zukunft – Digitalisierung

Leitfragen:

- Welche digitalen Angebote und Services wird es geben?
Wer stellt die erforderlichen Informationen bereit und hält sie aktuell? Wie und wo werden die betreffenden Informationen kommuniziert?
- Welche Potentiale ergeben sich für Stadt, Mobilität und Verkehr aus der Digitalisierung?
- Welche Kooperationsmodelle der Mobilitätsanbieter sind erforderlich und denkbar?

4 – Mobilität der Zukunft – New Mobility

Leitfragen:

- Welche neuen Mobilitätsangebote und welche Geschäftsmodelle sind zu erwarten?
- Wie können neue Mobilitätsangebote in den Stadtverkehr integriert werden?
- Hat die Mobilität der Zukunft weniger oder mehr Verkehr zur Folge?
- Welche Grenzen erfordern neue Mobilitätsformen?
- Welche Kooperationsmodelle der Mobilitätsanbieter sind erforderlich und denkbar?

5 – Mobilitätsmanagement

Leitfragen:

- Lässt sich die Mobilität in Chemnitz und der Region beeinflussen?
- Welche Instrumente und Ansätze stehen hierfür zur Verfügung? Was ist zu beachten?
- Welche Wirkung kann erreicht werden?

6 – Verkehrsmanagement

Leitfragen:

- Wie kann der Verkehrsfluss verbessert werden?
- Welche Prioritäten sind im urbanen Raum sinnvoll?
- Gilt das Motto: schneller, immer schneller für alle und immer?
- Welche Chancen ergeben sich im Verkehrsmanagement durch die Digitalisierung – Stichwort: Echtzeitdaten?
- Welche Kooperationen zwischen Mobilitätsanbietern und Infrastrukturbetreibern sind erforderlich und denkbar?

Baustein 3

Öffentlichkeitsbeteiligung

Bürgerratschlag November 2020

Mit einem sogenannten Bürgerratschlag sollte ein möglichst repräsentativer Querschnitt der Stadtbevölkerung in die öffentliche Debatte über die Ziele des Mobilitätsplans 2040 einbezogen werden.

Im Hinblick darauf wurden im Oktober insgesamt tausend Chemnitzerinnen und Chemnitzer mit Hilfe einer Zufallsstichprobe aus dem Melderegister ausgewählt und von der zuständigen städtischen Fachverwaltung schriftlich zum Dialog eingeladen. In dem Einladungsschreiben wurde den Empfängerinnen und Empfängern jedoch freigestellt, sich an dem Diskussionsprozess zu beteiligen. Das war sowohl in schriftlicher Form möglich als auch durch persönliche Teilnahme.

Rund fünf Prozent, also etwa fünfzig der per Zufallsauswahl eingeladenen Personen bekundeten ihre generelle Bereitschaft an der Mitwirkung. Diese unerwartet breite Resonanz zeigt das große Interesse der Chemnitzer Bevölkerung an der Entwicklung von Mobilität und Verkehr in ihrer Stadt (Abb. 11).

Der Bürgerratschlag fand Ende November – wegen der pandemiebedingten Einschränkungen nur als Videokonferenz – statt. Noch immer mehr als dreißig Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten sich digital zugeschaltet, um in einer nahezu zweistündigen lebhaften Diskussion ihre Positionen darzulegen. Die im Rahmen der Veranstaltung aufgeworfenen Fragen und Hinweise dienten unter ande-

rem dazu, sowohl Teilaspekte des Leitbilds als auch verschiedene Punkte des gesamten Planwerks zu präzisieren oder zu ergänzen.

Interessennetzwerk Dezember 2020

Zu einem weiteren öffentlichen Dialog über den Mobilitätsplan lud die Stadt Chemnitz im Dezember 2020 ein Interessennetzwerk aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppierungen ein. Aufgrund der Corona-Pandemie fand die Veranstaltung wie auch die des Bürgerratschlags im digitalen Format statt.

Zu dem Interessennetzwerk zählten die Vorsteher der Ortschaftsräte, Vertreterinnen und Vertreter von Bürgerplattformen und sonstigen Interessen, die Beauftragten für die Gemeinwesen-Koordination und diejenigen für das Quartiers- und Stadtteilmanagement sowie die Stadtteilpiloten. Ziel der Zusammenkunft war der Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern der zuständigen Fachverwaltung der Stadt Chemnitz über die fünf Leitziele des Mobilitätsplans. Der Einladung folgten mehr als zwanzig Personen aus dem Kreis der angesprochenen Netzwerkgruppe (Abb. 12).

Online-Dialog 2021

Eine abschließende Online-Beteiligung zum Entwurf des Mobilitätsplans 2040 war im März 2021 über das Beteiligungsportal Sachsen möglich. Trotz des fortgeschrittenen Prozesses konnten auf diesem Weg nochmals Bedenken und Anregungen zu dem Planwerk geäußert werden. Ein großer Teil der vorliegenden Ergebnisse wie auch die der vorherigen Dialogveranstaltungen soll – nach interner Abwägung – in den endgültigen Entwurf des Mobilitätsplans mit einfließen.

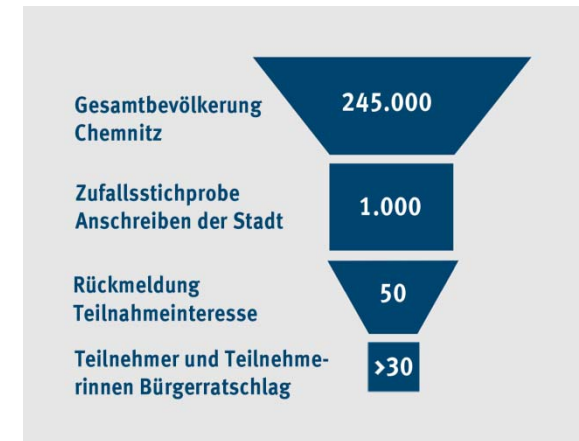


Abbildung 10: Auswahlprozess zum Bürgerratschlag



Abbildung 11: Beteiligte am Netzwerk-Dialog

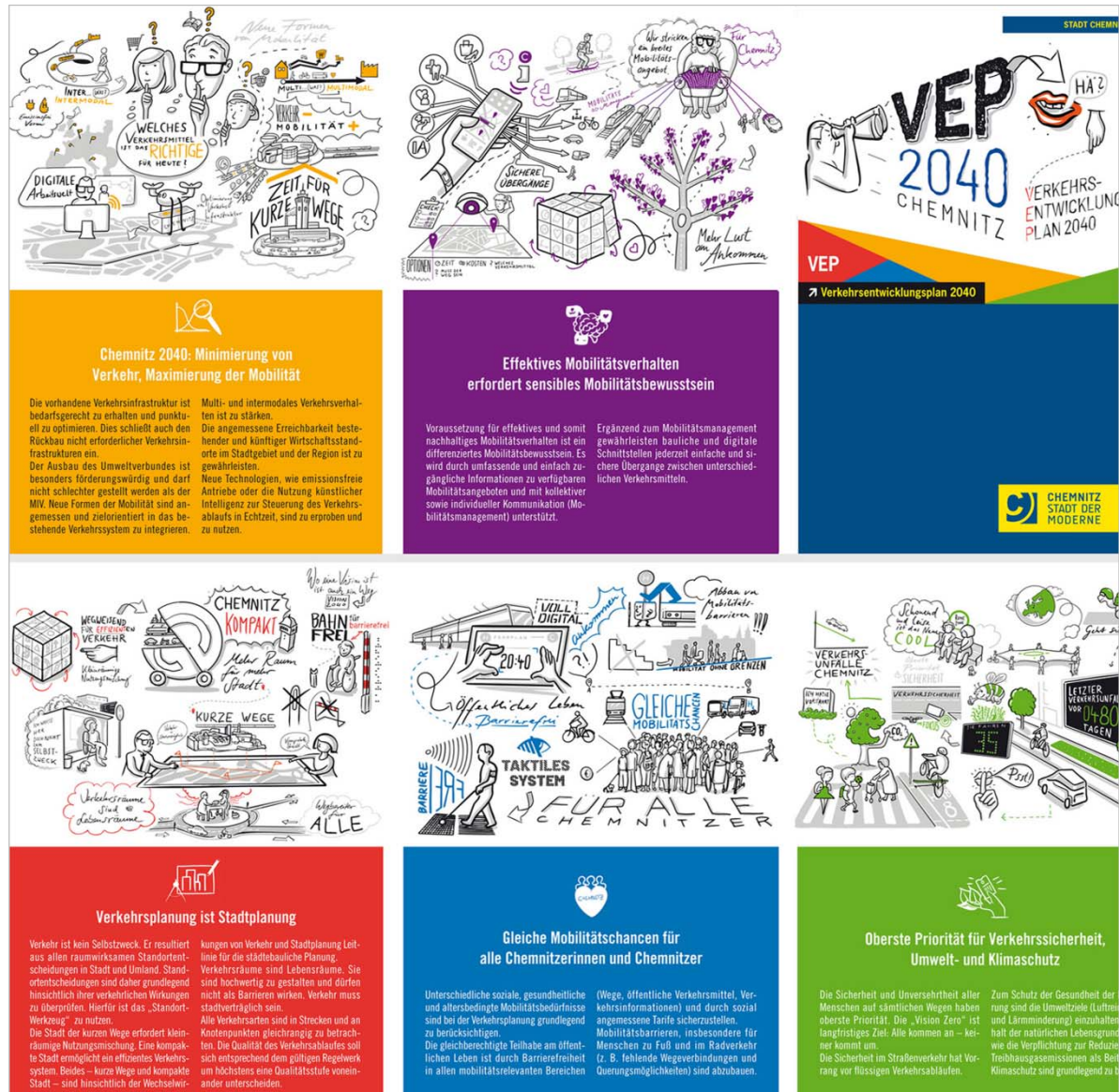
Baustein 4

Faltblatt

Im Sommer 2020 wurde die Erstellung eines Faltblattes zur allgemeinverständlichen Darstellung der fünf Leitbildziele des Mobilitätsplans 2040 von der Stadt Chemnitz ausgeschrieben. Nach Beauftragung einer ortsansässigen Agentur erfolgte die Abstimmung über Inhalte und Darstellung mit allen an der Bearbeitung des Planwerks Beteiligten einschließlich der für die Bürgerbeteiligung zuständigen Stelle der Stadt. Nach Abschluss der Bearbeitung wurde das Faltblatt in hoher Auflage gedruckt und im Herbst 2020 an alle Haushalte in der Stadt verteilt (Abb. 13).

Format und Darstellung des Faltblattes folgen dem Ziel, die für nicht-fachkundige und vor allem junge Menschen zum Teil schwer verständliche Fachsprache des Mobilitätsplans – hier noch unter der ursprünglichen Bezeichnung VEP 2040 – zu verbildlichen. Auf fünf farblich voneinander abgesetzten Feldern wird jedes der Leitbildziele in Textform wiedergegeben und mit anschaulichen Handskizzen im Stil von Comics illustriert. Ein besonderes Anliegen war es dabei, die komplexen Zusammenhänge des alltäglichen Mobilitätsgeschehens in eine unkomplizierte Bildsprache zu übersetzen. Das reicht von der Verkehrsmittelwahl bis zum individuellen Mobilitätsverhalten und umfasst darüber hinaus auch Themen wie die Stadt der kurzen Wege oder die Verkehrssicherheit.

Abbildung 12: Faltblatt, Vorder- und Rückseite (Ausschnitt)



Baustein 5

Internetseite zum Mobilitätsplan 2040

Die Internetseite zum Mobilitätsplan 2040 – bisher VEP 2040 – www.chemnitz.de/vep2040 bietet in vier Menüpunkten Informationen zum Bearbeitungsprozess des Planwerks sowie zu dessen einzelnen Verfahrensbausteinen (Abb. 14).

Ein erster Menüpunkt widmet sich dem geplanten Verfahrensablauf bis zu dem für Herbst 2021 vorgesehenen Beschluss des Planwerks durch den Stadtrat und zu dessen Bedeutung als eines verbindlichen Rahmens für die Mobilitätsentwicklung in Chemnitz.

Unter den weiteren Menüpunkten finden sich Hinweise zum Fortschreibungsverfahren und zu dessen Ergebnissen, zum Beteiligungskonzept und zu den unterschiedlichen Formaten der öffentlichen Debatte während des Bearbeitungsprozesses.

Per Download abrufbar sind zahlreiche Dokumente. Dazu zählen eine knappe Zusammenfassung der Arbeitsschwerpunkte des Runden Tisches wie auch die Kurzprotokolle der sechs Werkstattgespräche sowie deren jeweiliger Ergebnisse. Verfügbar sind ferner der Evaluierungsbericht zum VEP 2015 sowie die jeweils aktuelle Entwurfsfassung des Mobilitätsplans 2040. Das gilt auch für die synoptische Zusammenstellung der dazu eingegangenen Anregungen und Hinweise und für die Auswertung der Resultate der beiden öffentlichen Dialogveranstaltungen.

Abbildung 13: Internetseite zum VEP 2040

Menü ausblenden ✕


Unsere Stadt

- Stadtportrait
- Chemnitz-Strategie
- Geschichte
- Ehrenbürger
- Friedenstag
- Chemnitz International
- Stadtmarketing
- Stadtentwicklung
- **Verkehr**
- Bus und Bahn
- Auto, Krad und LKW
- **Verkehrsplanung**
- **Verkehrsentwicklungsplan**
- VEP 2040
- Aktueller Fortschreibungsprozess
- Beteiligungskonzept
- Öffentliche Debatte
- Mobilitätsverhalten
- Nahverkehrsplan
- Verkehrskonzept Tierpark
- Fußgänger und Radfahrer
- Aktuelle Vorhaben
- Handyparken
- Umwelt
- Grünes Chemnitz
- Ordnung und Sicherheit
- Stadtplan
- Wir bauen

Kontakt 👤

Stadt Chemnitz
Tiefbauamt
Abteilung Verkehrsplanung
09106 Chemnitz
☎ Tel: 0371 488-6660
✉ E-Mail senden

Verkehrsentwicklungsplan - VEP 2040



Durch veränderte Rahmenbedingungen, neue Innovationen, ein anderes Verkehrsverhalten und ein neues Mobilitätsbewusstsein der Bevölkerung ist es an der Zeit, die kommunale Verkehrspolitik- und -planung für die künftigen Herausforderungen neu zu positionieren.

Hierfür schreibt die Stadt Chemnitz ihren Verkehrsentwicklungsplan fort. Die Erarbeitung des Entwurfes für den VEP 2040 erfolgte seit 2019 zunächst in einem ko-kreativen Prozess.

Nun sollen die daraus entstandenen fünf Leitbilder für die zukünftige Verkehrsentwicklung, auch mit der Öffentlichkeit diskutiert werden.

Gestalten Sie Chemnitz mit. Wir freuen uns über Ihre Ideen und Anregungen, um die zukünftige Mobilität in unserer Stadt besser entwickeln zu können.

VEP - Was ist das und warum?




Der Verkehrsentwicklungsplan, kurz: VEP, ist das verkehrliche Leitbild für Chemnitz und soll die Frage beantworten, wie sich Mobilität und Verkehr in Chemnitz entwickeln sollen. Damit leitet und steuert er die kommunale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung.
[mehr >](#)

Das Beteiligungskonzept



Die Erarbeitung des vorliegenden Entwurfs für den VEP 2040 erfolgt in einem ko-kreativen Prozess zwischen der Stadt Chemnitz, einem beauftragten externen Gutachter und einem Runden Tisch. Ergänzend zum Runden Tisch wurden sechs Werkstattgespräche durchgeführt.
[mehr >](#)

Aktueller Fortschreibungsprozess



Die Fortschreibung zum aktualisierten VEP 2040 wurde im Jahr 2017/2018 mit der Evaluierung des derzeit gültigen VEP 2015 begonnen. Für den neu zu erstellenden VEP wurde ein Planungshorizont von ca. 20 Jahren für das Jahr 2040 festgelegt.
[mehr >](#)

Die öffentliche Debatte



Die öffentliche Debatte zum Entwurf des VEP 2040 hat begonnen. Hierfür werden im Entwicklungsprozess zum VEP 2040 verschiedene Beteiligungsmöglichkeiten angeboten, unter anderem Interessensnetzwerke und eine Online-Beteiligung.
[mehr >](#)

- 14 -

Arbeitsprozess

Bearbeitungsstruktur

Die Erarbeitung des Mobilitätsplans 2040 erfolgte – entsprechend der oben erläuterten Bearbeitungsstruktur – in einem kooperativen Prozess mit verteilten Rollen (siehe Seite 7, Abb. 5). Strukturiert und vorangetrieben wurde er von der Projektleitung in Abstimmung mit dem beauftragten Gutachterbüro, das mit der fachlichen Bearbeitung des Planwerks betraut war, sowie mit dem Moderator des Runden Tisches. In seinen Händen lag die Leitung des diskursiven Prozesses.

Dank ihrer Erfahrung aus einer Vielzahl vergleichbarer Projekte in anderen deutschen Städten konnten die Gutachter eine beratende Schlüsselrolle im gesamten Arbeits- und Erörterungsprozess übernehmen. Besondere Bedeutung im kooperativen Zusammenspiel hatten neben dem Runden Tisch auch die Expertise der an den Werkstattgesprächen teilnehmenden Fachleute sowie die zahlreichen Beiträge aus den öffentlichen Dialogveranstaltungen.

Bearbeitungsebenen

Die Bearbeitung des Mobilitätsplans 2040 umfasst drei miteinander verknüpfte Ebenen (Abb.10).

Erste Ebene: Leitbild

Mit dem Leitbild und seinen insgesamt fünf Oberzielen werden maßgebliche Koordinaten für den mobilitätspolitischen und -planerischen Kurs der Entwicklung in Chemnitz innerhalb des zeitlichen Horizonts bis 2040 formuliert.

Zweite Ebene: Strategien

Die Strategien sind wesentliche Grundlage des integrierten Handlungskonzepts, das auf die Umsetzung des Mobilitätsplans entsprechend den vorgegebenen Zielen ausgerichtet ist. Den vorrangigen Strategien gilt dabei besonderes Augenmerk.

Das integrierte Handlungskonzept ist in dreizehn für die Mobilitätsentwicklung in Chemnitz relevante Handlungsfelder und die ihnen zugeordneten Strategien untergliedert. Einbezogen wurden überdies das Monitoring als Instrument der Umsetzungskontrolle sowie die für die Umsetzung des Mobilitätsplans relevanten Finanzierungsinstrumente.

Diejenigen Handlungsansätze, die weder durch die Stadt Chemnitz noch durch ihre Tochterunternehmen umzusetzen wären, werden im Gegensatz zu den Strategien als Positionen bezeichnet. Das gilt auch für diejenigen Entwicklungen, deren Verlauf und zeitlicher Horizont derzeit noch nicht absehbar ist. Generell sind diese Handlungsansätze erst im Zuge der Umsetzung des Mobilitätsplans 2040 weiterzuentwickeln.

Dritte Ebene: Leuchtturm-Projekte

Als Wegweiser mit Modellcharakter sind »Leuchtturm-Projekte« vorgesehen. Sie sollen innerhalb von drei bis fünf Jahren nach Beschluss des Mobilitätsplans 2040 umgesetzt werden und die Chance bieten, erste Erfahrungen aus der Umsetzung für nachfolgende Projekte zu nutzen.

Für den Mobilitätsplan 2040 relevante Einzelmaßnahmen und Projektvorschläge sind erst im Rahmen der jeweiligen Fachkonzepte vorgesehen.



Abbildung 14: Dreistufige Bearbeitungssystematik des Mobilitätsplans 2040 einschließlich nachgeordneter Maßnahmenebene

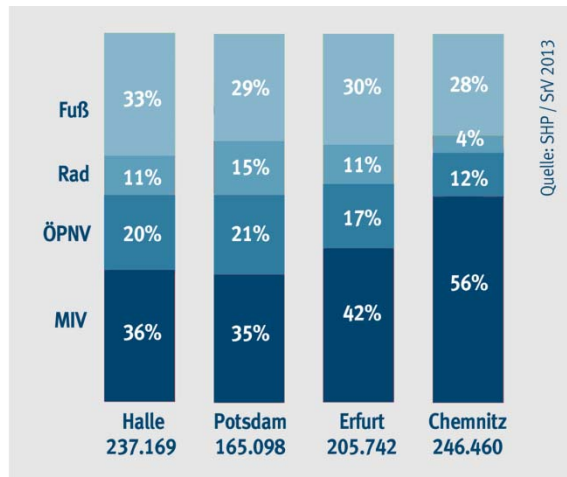


Abbildung 15: Modal Split 2013

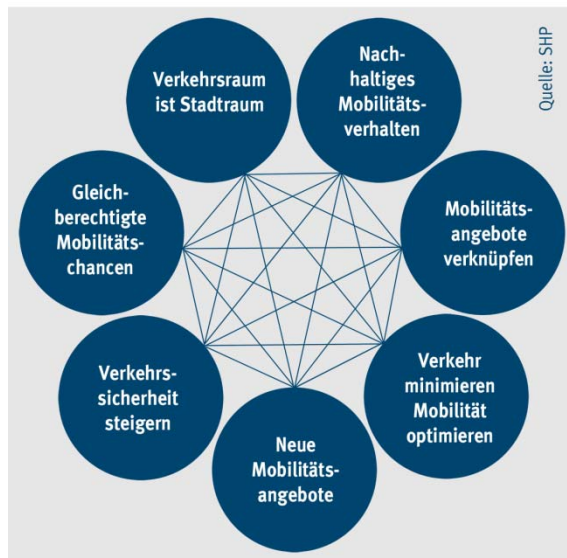


Abbildung 16: Grundsätze künftiger Verkehrsentwicklung

Ergebnisse

Drei Bearbeitungsebenen

Die Ergebnisse des zeitlich knapp bemessenen Bearbeitungsprozesses innerhalb des Zeitraums von Mai bis November 2019 sind den folgenden drei Ebenen zuzuordnen (siehe Abb. 14 vorherige Seite):

Ebene 1: Leitbild und Ziele

Der verkehrspolitische Kurs des Mobilitätsplans wird durch Ziele definiert. Sie sind maßgeblich für die notwendige Neujustierung von Verkehrssystem und Mobilität innerhalb des bis 2040 gesetzten Zeithorizonts. Zugleich bilden sie die Voraussetzung für verkehrspolitische Entscheidungen, für Verwaltungshandeln und das Zusammenwirken der Stadt mit zahlreichen Institutionen und Körperschaften.

Ausgangspunkt der Leitbild- und Zieldiskussion war der schon im Evaluierungsbericht erwähnte, bis zur SrV-Erhebung 2013 stetig gestiegene MIV-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen in Chemnitz. Der Vergleich mit drei größeren ostdeutschen Städten (Halle, Potsdam, Erfurt) zeigte eine Diskrepanz von bis zu 20 Prozentpunkten. Im Kontrast dazu stehen die wiederum im Vergleich deutlich geringeren Anteile sowohl beim Radverkehr als auch beim ÖPNV (Abb. 15).

Diese Zahlen spiegeln sich im gegenwärtigen Mobilitätsverhalten der Chemnitzer Bevölkerung, und sie stehen im Widerspruch zu den erheblichen öffentlichen Investitionen der vergangenen Jahre in Fahrzeuge und Infrastruktur des ÖPNV.

Das veränderte Leitbild einer mobilen, nicht allein auf den motorisierten Verkehr ausgerichteten Stadtgesellschaft erfordert Umdenken und Neuorientierung. Gegenüber der Planungsdoktrin der »autogerechten Stadt« früherer Jahre gilt in den kommenden Jahren den Straßen als Lebensräumen und ihrer Neuaufteilung nach Kriterien der Flächengerechtigkeit besondere Priorität. Höhere Verkehrssicherheit, kurze Wege und Mobilitätsmanagement sowie die Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sollen stärker als bisher Verkehr und Mobilität in Chemnitz bestimmen.

In der Quintessenz besteht das Ziel darin, ein Maximum an Mobilität bei einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr zu gewährleisten, verbunden mit Nachhaltigkeit, Sicherheit und optimaler Erreichbarkeit für die Vielzahl am Verkehrsgeschehen beteiligter Menschen, Institutionen und Unternehmen.

In diesem Sinn bildeten die sieben miteinander vernetzten Grundsätze künftiger Verkehrsentwicklung die Diskussionsgrundlage für Leitbild- und Ziele (Abb. 16).

Sie sind Basis der mit dem Runden Tisch erörterten verbindlichen fünf Leitbildaspekte (siehe Anlage 2).

1. Verkehrsplanung ist Stadtplanung.
2. Gleiche Mobilitätschancen für alle Chemnitzerinnen und Chemnitzer.
3. Oberste Priorität für Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaschutz.
4. Minimierung von Verkehr, Maximierung der Mobilität.
5. Effizientes und suffizientes Mobilitätsverhalten erfordert sensibles Mobilitätsbewusstsein.



Abbildung 17: Straßen als Verkehrs- oder als Stadtraum



Abbildung 18: Kreuzung Brühl / Eisenstraße in Chemnitz



Abbildung 19: Sallplatz in Hannover

1	Mobilitätsmanagement, Mobilitätskosten und Mobilitätskultur
2	Stadt- und Straßenraumgestaltung
3	Fußverkehr
4	Radverkehr
5	Öffentlicher Personenverkehr
6	Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz
7	Ruhender Verkehr
8	Wirtschaftsverkehr
9	Neue Formen der Mobilität
10	Multi- und Intermodalität / Vernetzte Mobilität
11	Digitale Mobilität / Digitalisierung im Verkehr
12	Intelligente Verkehrssysteme
13	Alternative Antriebe und Kraftstoffe
14	Runder Tisch und Monitoring
15	Finanzierungsinstrumente im Verkehrswesen

Abbildung 20: Strategische Handlungsfelder

Ebene 2: Strategien

Mit den Strategien wird die Grundlage für ein integriertes Handlungskonzept formuliert. Es ist auf die Umsetzung des Mobilitätsplans entsprechend den fünf Leitbildaspekten ausgerichtet und umfasst insgesamt fünfzehn Handlungsfelder (Abb. 20). Ihre Kernpunkte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Mobilitätsmanagement:** Informations-, Kommunikations-, Beratungs- und Marketingangebote sind erforderlich, um eine Minimierung des Verkehrs durch effektives und kostenbewusstes Mobilitätsverhalten fördern zu können. Ziel ist es, Jung und Alt damit eine bewusste Verkehrsmittelwahl und das Ausprobieren von Alternativen zu erleichtern.
- **Straßenraumgestaltung:** Straßen sind in Zukunft außer als bloße Verkehrsflächen auch als Lebensräume, Wirtschaftsstandorte und städtische »Klimaanlagen« zu gestalten (Abb. 17-19, vorherige Seite).
- **Fußverkehr:** Im Fokus steht die Sicherheit und Bequemlichkeit für junge wie ältere Menschen zu Fuß, also hohe Aufenthaltsqualität von Straßenräumen und Gehwegen, sichere Geh- und Überwege auch bei Eis und Schnee sowie bessere Querungen von Knotenpunkten ohne Umwege (Abb. 21).
- **Radverkehr:** Radfahren muss attraktiver, die Rad-Infrastruktur ertüchtigt werden: Das heißt: Wahrnehmung von Menschen auf dem Fahrrad als gleichberechtigt am Verkehr Beteiligte aber auch Beseitigung von Lücken im Radverkehrsnetz und mehr witterungsgeschützte Radabstellanlagen (Abb. 22).

■ **Öffentlicher Personenverkehr:** Notwendig sind die Erschließungsoptimierung des Angebotsnetzes auch in Tagesrandzeiten und – im Vergleich zum MIV – kürzere Zu- und Abgangs- wie auch Reisezeiten; ferner die bessere Verknüpfung verfügbarer ÖPV-Angebote – auch unter Einbeziehung weiterer Mobilitätsalternativen zum privaten Auto (Abb. 23).

■ **Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz:** Die Bedeutung des privaten Autos wird bis 2040 abnehmen. Es wird zwar als individuelles Fortbewegungsmittel relevant bleiben, doch bei voranschreitender Multimodalität mit veränderter Antriebstechnik und abnehmendem Privatbesitz voraussichtlich nur eines unter mehreren verfügbaren Verkehrsmitteln sein. Das erfordert auch eine Neubewertung von Straßen, Netzen und Verkehrssteuersystemen.

■ **Ruhender Verkehr:** Wegen begrenzter Verfügbarkeit und der Konkurrenz um ihre Nutzung sind Flächen in der Stadt als Parkplätze eigentlich zu wertvoll. Auf das Parken im öffentlichen Raum besteht zudem kein Rechtsanspruch. Als Alternativen sind daher die Parkraumbewirtschaftung sowie privatfinanzierte Quartiersgaragen zu forcieren (Abb. 24).

■ **Wirtschaftsverkehr:** Gemäß dem Leitbild der »produktiven Stadt« erfordert ein stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr die Erschließung peripherer Gewerbe und Industriestandorte auch durch die Verkehrsarten des Umweltverbundes. Priorität haben überdies ein emissionsarmer Lieferverkehr zu innerstädtischen Standorten sowie alternative Formen der Güterverteilung auf der »letzten Meile« (Abb. 25).

■ **Neue Formen der Mobilität:** Zeitgemäße Modelle individueller Mobilität als Ergänzung – nicht als Konkurrenz – zum ÖPNV verlangen Regularien, vor allem aber Integrations- und Kooperationsansätze.

■ **Multi- und Intermodalität / Vernetzte Mobilität:** Echtzeitbasierte Informationen zu sämtlichen verfügbaren Verkehrsmitteln erleichtern rasche Mobilitätsentscheidungen und die Wahl des kürzesten Weges. Sie sollten idealerweise über eine zentrale Informationsplattform vernetzt werden (Abb. 26).

■ **Digitale Mobilität / Digitalisierung im Verkehr:** Minutenaktuelle Fahrgast- und Verkehrsinformationen im ÖPNV, durchgehende Mobilitätsketten und untereinander verknüpfte Mobilitätsdienste sind nur realisierbar durch Ausbau der digitalen Infrastruktur.

■ **Intelligente Verkehrssysteme (IVS):** Die bessere Organisation sowie eine effizientere und sicherere Leitung der Verkehrsströme im bestehenden Netz ist mittels Einsatz von künstlicher Intelligenz optimierbar.

■ **Alternative Antriebe und Verkehrssysteme:** Mit der Umstellung des gesamten kommunalen Fuhrparks wird die Stadt Chemnitz Vorbild sein und entsprechende private Initiativen zugleich strategisch unterstützen.

■ **Runder Tisch und Monitoring:** Umsetzung und Monitoring des Mobilitätsplans sind unter Einbeziehung des erweiterten Runden Tisches vorgesehen.

■ **Finanzierungsinstrumente im Verkehrswesen:** Die Stadt Chemnitz engagiert sich bei der Prüfung und Umsetzung von Alternativen des Einsatzes verfügbarer knapper Mittel zur Verkehrsfinanzierung.



Abbildung 21: Gehwegvorstreckungen mit Radbügeln



Abbildung 22: Kleinere Radabstellanlage in Frankfurt



Abbildung 23: Mobilitätsstation in München



Abbildung 24: Parkhaus in Wiesbaden



Abbildung 25: Lastenfahrrad mit Brennstoffzellenantrieb

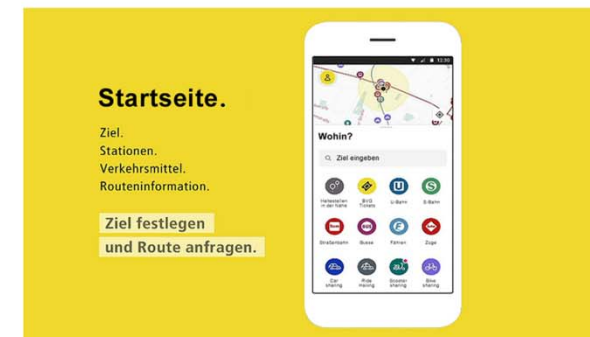


Abbildung 26: Mobilitätsplattform »Jelbi«, BVG Berlin

Ebene 3: Leuchtturm-Projekte

Die strategischen Ziele des Mobilitätsplans 2040 sollen durch »Leuchtturmprojekte« erlebbar werden, die zugleich die Chance bieten, zu lernen und zu verbessern. Ihr Beispielcharakter erfordert einen knapp bemessenen Realisierungszeitraum von kurzfristig drei bis mittelfristig höchstens fünf Jahren. Sie sollen unter öffentlicher Beteiligung umgesetzt und von einer regen Medienberichterstattung begleitet werden.

Als kurzfristige Projekte sind vorgeschlagen:

- Bau einer Mobilitätsstation in Kooperation von CVAG und privaten Mobilitätsunternehmen an zentralem Standort. Ziel ist die Verknüpfung des ÖPNV mit unterschiedlichen Mobilitätsangeboten in Kombination mit Elektrolademöglichkeiten.
- Fußgängerfreundlicher Umbau einer Straßenkreuzung oder eines Straßenabschnitts unter Einbeziehung von sicheren Querungsmöglichkeiten, Radabstellanlagen und einer attraktiven Gestaltung des Straßenraums sowie Maßnahmen zur Vermeidung ordnungswidrigen Autoparkens.
- Umgestaltung einer Hauptverkehrsstraße mit radverkehrsfreundlichen, verkehrssicheren und regelkonformen Radverkehrsanlagen (Abb. 27).
- Verkehrsberuhigung und Gestaltung eines Bereichs zum Bringen und Abholen der Schulkinder vor einer Grund- oder Förderschule in Verbindung mit einer attraktiven Straßengestaltung. Ziel ist die erhöhte Verkehrssicherheit im Quartier und im näheren Schulumfeld sowie Vermeidung von »Elterntaxis« unmittelbar vor der Schule (Abb. 29).

- Informationssystem für freie Park & Ride-Plätze im Stadtgebiet über die Internetseiten der Stadt Chemnitz, der CVAG und des VMS sowie zusätzliche Hinweisschilder an wichtigen Einfallstraßen mit dynamischen Informationen zu freien Parkplätzen und den nächsten ÖPNV-Abfahrtszeiten.

Mittelfristig sind als Leuchtturmprojekte angedacht:

- Bau eines Fahrradparkhauses an einem zentralen Standort (Abb. 28)
- Schaffung der Voraussetzungen für Bau und Betrieb einer privat finanzierten Quartiersgarage in einem hochverdichtenden Wohnquartier als Teil eines ganzen Maßnahmenbündels zur Minderung des Parkdrucks.
- Bau einer Fußgängermagistrale vom Marktplatz zum Brühl in Verbindung mit einer verbesserten Querbarkeit an Knotenpunkten.
- Einrichtung einer Radvorrangroute oder eines Rad-schnellwegs zwischen Universität und Innenstadt oder auch zwischen verschiedenen Universitätsstandorten.
- Entwicklung eines an einer Hauptverkehrsstraße gelegenen Quartierszentrums in Verbindung mit deren Rückbau zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich.
- Umgestaltung des Zentrumsrings mit dem Ziel einer Minderung der Trennwirkung, der Verbesserung für den Fußverkehr und der Einordnung von Radverkehrsanlagen.
- Intermodale Informationsplattform mit Buchungsfunktion.



Abbildung 27: Friedrich-Ebert-Straße in Kassel



Abbildung 28: Fahrradparkhaus Münster, Hauptbahnhof



Abbildung 29: Elternhaltestelle im Schulumfeld

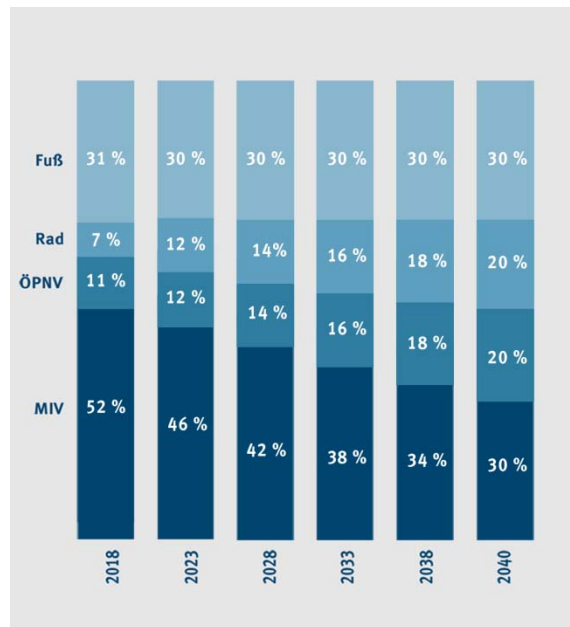


Abbildung 30: Angestrebte Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Chemnitz bis zum Jahr 2040

Zusammenfassung

In der Zusammenschau weist der Bearbeitungsprozess des Mobilitätsplans 2040 die folgenden besonderen Merkmale auf:

- Im Unterschied zu vielen anderen Städten mit ähnlichen Vorhaben lag zu Beginn der Bearbeitung ein umfangreicher Evaluierungsbericht zu dem 2006 vom Stadtrat beschlossenen VEP 2015 vor. Die Evaluationsergebnisse waren wichtige Vorgaben für eine genauere Positionsbestimmung, wie auch für die Definition der bisher erreichten und der künftig anzustrebenden Ziele der Mobilitätsentwicklung in Chemnitz. Das betraf auch Empfehlungen zur Beteiligung unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen am Bearbeitungsprozess.
- In Abstimmung aller unmittelbar für die Bearbeitung Verantwortlichen – Projektleitung, Gutachterbüro und Moderator des Runden Tisches – wurde zu Beginn des Gesamtprozesses eine straffe Strukturierung für dessen gesamten Verlauf einschließlich einer verbindlichen Zeitschiene festgelegt. Das betraf auch die klare Rollenverteilung – Leitung und fachliche Bearbeitung des Projektes, Einbeziehung von Stadtverwaltung, Ratsfraktionen sowie lokaler und externer Expertise über den Runden Tisch wie auch im kleinen Kreis im Rahmen von sechs Werkstattgesprächen.
- Bereits zur konstituierenden Sitzung des Runden Tisches lag eine Übersicht über die Themenschwerpunkte für jede der geplanten Sitzungen vor. Dies sowie deren präzise Vorbereitung und ergebnisorientierte Leitung, war Basis für eine sowohl zeitsparende und vertrauensvolle als auch eine effektive Zusammenarbeit aller am Runden Tisch Beteiligten.
- Als Oberziel für den Mobilitätsplan 2040 gilt die Erhöhung des Anteils der Verkehrsarten des Umweltverbundes auf 70 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2040 (Abb.30).
- Entsprechend diesem Oberziel war die Bearbeitung des Planwerks auf drei Ebenen angelegt: Eine intensive, Leitbild-Diskussion auf einer ersten und ein fünfzehn Handlungsfelder umfassendes strategisches Konzept auf einer zweiten Ebene mit insgesamt 135 Strategien – davon zwölf mit besonderem Vorrang sowie 34 Positionen, also weder durch die Stadt noch durch ihre Tochterunternehmen umzusetzende Handlungsansätze. Schließlich auf einer dritten Ebene die aus einem größeren Beteiligtenkreis generierten Vorschläge für »Leuchtturmprojekte« mit Wegweiserfunktion für die Umsetzung des Mobilitätsplans 2040.
- Die geplante unverzügliche Umsetzung dieser Wegweiserprojekte wird dazu beitragen, sichtbare Stationen einer sich immer deutlicher abzeichnenden Verkehrswende erkennbar zu machen.
- Wie bereits während des demnächst abgeschlossenen Bearbeitungsprozesses wird die Information wie auch die Beteiligung der Öffentlichkeit auch in Zukunft bei der Umsetzung und Erfolgskontrolle des Mobilitätsplans 2040 – namentlich bei der Realisierung der »Leuchttürme« – besondere Bedeutung behalten.

Quellen

1. Stadt Chemnitz, Tiefbauamt
Verkehrsentwicklungsplan 2015 - Beschluss
Broschüre, 2007
2. Stadt Chemnitz Tiefbauamt, Abteilung
Verkehrsplanung
Evaluation des Verkehrsentwicklungsplanes VEP
2015
November 2017
3. Stadt Chemnitz Tiefbauamt, Abteilung Verkehrs-
planung
Konzept Werkstattgespräche
Stand: März 2019
4. Stadt Chemnitz Tiefbauamt, Abteilung Verkehrs-
planung
Entwurf Mobilitätsplan 2040, Version 1.3;
Stand: Februar 2021
5. Website der Stadt Chemnitz
Menüpunkt Verkehrsentwicklungsplan VEP 2040
<https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsentwicklungsplan/index.html>
6. Runder Tisch VEP 2040, Protokolle der Sitzungen 1 –
6 vom 26.03.2019 bis 17.12.2020
7. Haus E im Auftrag der Stadt Chemnitz
Flyer zum VEP 2040
Stand: Oktober 2020

Anhang 1: Arbeitsvereinbarung für den Runden Tisch

Runder Tisch Mobilitätsplan 2040 Arbeitsvereinbarung

Präambel

Angesichts der Vielfalt der am Runden Tisch vertretenen Interessen sind unterschiedliche Sichtweisen nicht ausgeschlossen. Das erfordert den Verzicht darauf, Recht zu behalten ebenso wie auf die Diskreditierung solcher Positionen, die von den eigenen abweichen.

Alle Debatten am Runden Tisch dienen der Abwägung des Pro und Kontra. Anstatt eines »einzig richtigen Wegs« sind gemeinsam gangbare Pfade zu erkunden. Ergebnisse haben keine »ewige« Gültigkeit; sie sind Stationen in einem Lernprozess.

1. Der Runde Tisch begleitet als Arbeitsgremium die Erarbeitung des Mobilitätsplans 2040 Chemnitz.
2. Aufgabe des Gremiums ist die Unterstützung des Bearbeitungsprozesses durch lokale Expertise sowie durch unterschiedliche fachliche Kenntnisse und Sichtweisen.
3. Die Sitzungen des Runden Tisches sind nicht öffentlich.
4. Das Gremium tagt unter dem Vorsitz des Bürgermeisters für Stadtentwicklung und Bau. Es wird von einem unabhängigen Moderator geleitet, der für einen ergebnisorientierten Sitzungsverlauf Sorge trägt.
5. Die Ergebnisse des Runden Tisches werden in Protokollen festgehalten.
6. Mitglieder des Runden Tisches sind Vertreterinnen oder Vertreter von Stadtverwaltung, Verbänden, Interessengruppen und Stadtratsfraktionen.
7. Jedes Mitglied hat gleiches Rederecht.
8. Die Mitglieder des Runden Tisches sollen an allen Sitzungen des Gremiums bis zum Abschluss-des Verfahrens teilnehmen; sie können sich jedoch vertreten lassen.
9. Eine Erweiterung des Teilnehmerkreises erfolgt nur im gegenseitigen Einvernehmen.
10. Zu Sitzungsfolge und Themenschwerpunkten legt die Projektleitung Vorschläge vor. Diese sind im Detail gemeinsam abzustimmen.
11. Die zur Sitzungsvorbereitung erforderlichen Materialien und Protokolle werden rechtzeitig auf elektronischem Weg übermittelt.
12. Am Runden Tisch gilt nicht das Mehrheitsprinzip. Bei kontroversen Positionen wird nach einem Konsens gesucht; weiter bestehender Dissens wird dokumentiert.
13. Die Mitglieder des Runden Tisches verpflichten sich zu Fairness und Offenheit bei der Diskussion der jeweils aufgerufenen Themen und dazu, Dissense qualifiziert zu begründen.
14. Sie verpflichten sich ferner, alle die Verkehrsentwicklung betreffenden Informationen aus ihrem Arbeits- oder Interessenbereich auf aktuellem Stand einzubringen.
15. Auch tragen sie Sorge dafür, dass die Arbeitsergebnisse des Runden Tisches in ihren jeweiligen Institutionen oder Gremien im Vorfeld interner Entscheidungen zur Kenntnis genommen werden.
16. Umgekehrt werden sie am Runden Tisch über solche Entscheidungen informieren, die den Bearbeitungsprozess des Mobilitätsplans möglicherweise beeinflussen könnten.
17. Alle am Runden Tisch erörterten Themen und Ergebnisse sind vertraulich zu behandeln und nicht an die Öffentlichkeit zu geben.
18. Neben den Sitzungen des Runden Tisches werden einzelne Themen in Werkstatt-Gesprächen mit Experten vertiefend behandelt.
19. Die Ergebnisse dieser Gespräche fließen in die Arbeit des Runden Tisches ein.

Anhang 2: Mitglieder des Runden Tisches

Vorsitz

Bürgermeister für Stadtentwicklung und Bau
Michael Stötzer

Projektleitungsteam

Leiter Tiefbauamt
Bernd Gregorzyk
Tiefbauamt, Leiter Abteilung Verkehrsplanung
Alexander Kirste
Tiefbauamt
Susann Michel

Gutachterbüro

SHP Ingenieure, Hannover
Prof. Dr. Ing. Wolfgang Haller
Felix von der Lieth

Moderation

planungsgruppe epUrban, Berlin
Erhart Pfothenhauer

Stadtratsfraktionen

AfD-Fraktion (ab 05/2019)
Stadtrat Steffen Wegert
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Stadtrat Bernhard Herrmann
CDU -Fraktion
Stadtrat Falk Ulbrich
FDP-Fraktion
Stadtrat Dr. Dieter Füsslein
Fraktionsgemeinschaft DIE LINKE / Die Partei
Stadtrat Heiko Schinkitz
Fraktionsgemeinschaft VOSI / PIRATEN
(bis 05/2019)
Stadtrat Lars Fassmann
SPD-Fraktion
Stadtrat Jürgen Renz

Wirtschaft

Industrie- und Handelskammer Chemnitz (IHK)
Dietmar Richter
Handwerkskammer Chemnitz (HWK)
Sören Ruppik, Dr. Olaf Richter
Chemnitzer Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungs GmbH (CWE)
Anett Sowada

Verkehrsträger

Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG)
Stefan Tschök, Juliane Kirste
Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS)
Matthias Korda, Olaf Obtmeier, Kathleen Görres
Taxi-Genossenschaft Chemnitz eG.
Wolfgang Oertel

Verkehrsverbände

Allgem. Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC)
Markus Löffler
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V. (ADFC)
Ralph Sontag
Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Olaf Nietzel
Auto Club Europa e.V. Kreis Sachsen-Süd (ACE)
Jörg Vieweg

Sonstige öffentliche Belange

Behindertenbeauftragte der Stadt Chemnitz
Petra Liebetrau, Julia Wunsch
Kinder- und Jugendbeauftragte der Stadt Chemnitz
Ute Spindler
Seniorenbeirat der Stadt Chemnitz
Peter Klingst
Student_innenrat TU Chemnitz
Florian Melcher
BUND Regionalgruppe Chemnitz
Rainer Amme
Lokale Agenda 21 für Chemnitz e.V.
Melanie Hartwig
Stadtforum Chemnitz
Frank Kotzerke
Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Alexander Hoffmann, Markus Haubold

Anhang 3: Leitbild Mobilitätsplan 2040

Stadt Chemnitz – Mobilitätsplan 2040

Leitbild für Verkehrspolitik und Verkehrsplanung

■ Verkehrsplanung ist Stadtplanung

- Verkehr ist kein Selbstzweck. Er resultiert aus allen raumwirksamen Standortentscheidungen in Stadt und Umland. Standortentscheidungen sind daher grundlegend hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen zu überprüfen.
- Die Stadt der kurzen Wege erfordert die kleinräumige Mischung verträglicher Nutzungen. Eine kompakte Stadt ermöglicht ein effizientes Verkehrssystem. Beides – kurze Wege und kompakte Stadt – ist hinsichtlich der Wechselwirkungen von Verkehr und Stadtplanung Leitlinie für die städtebauliche Planung.
- Verkehrsräume sind Lebensräume. Sie sind hochwertig zu gestalten und dürfen nicht als Barrieren wirken. Verkehr muss stadtverträglich sein.
- Alle Verkehrsarten sind in Strecken und an Knotenpunkten gleichrangig zu betrachten. Die Qualität des Verkehrsablaufs soll sich entsprechend dem gültigen Regelwerk um höchstens eine Qualitätsstufe voneinander unterscheiden.

■ Gleiche Mobilitätschancen für alle Chemnitzerinnen und Chemnitzer

- Unterschiedliche soziale, gesundheitliche und altersbedingte Mobilitätsbedürfnisse sind bei der Verkehrsplanung grundlegend zu berücksichtigen.
- Die gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben ist durch Barrierefreiheit in allen mobilitätsrelevanten Bereichen (Wege, öffentliche Verkehrsmittel, Verkehrsinformationen) und durch sozial angemessene Tarife sicherzustellen.
- Mobilitätsbarrieren, insbesondere für Menschen zu Fuß und im Radverkehr (z. B. fehlende Wegeverbindungen und Querungsmöglichkeiten) sind abzubauen.

■ Oberste Priorität für Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaschutz

- Die Sicherheit und Unversehrtheit aller Menschen auf sämtlichen Wegen haben oberste Priorität.
- Die »Vision Zero« ist langfristiges Ziel: Alle kommen an – keiner kommt um.
- Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.
- Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung sind die Umweltziele (Luftreinhaltung und Lärminderung) einzuhalten. Der Erhalt der natürlichen Lebensgrundlage sowie die Verpflichtung zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen als Beitrag zum globalen Klimaschutz sind grundlegend zu beachten.

■ Minimierung von Verkehr, Maximierung der Mobilität

- Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist bedarfsgerecht zu erhalten und punktuell zu optimieren. Dies schließt auch den Rückbau nicht erforderlicher Verkehrsinfrastrukturen ein.
- Der Umweltverbund ist besonders förderungswürdig und gegenüber dem MIV deutlich besser zu stellen.
- Neue Formen der Mobilität sind angemessen und zielorientiert in das bestehende Verkehrssystem, vorzugsweise als Ergänzung des Umweltverbunds zu integrieren.
- Multi- und intermodales Verkehrsverhalten ist zu stärken.
- Die angemessene Erreichbarkeit bestehender und künftiger Wirtschaftsstandorte im Stadtgebiet und der Region ist zu gewährleisten. Neue Wirtschaftsstandorte sind stadtverträglich einzuordnen.
- Neue Technologien, wie emissionsfreie Antriebe oder die Nutzung künstlicher Intelligenz zur Steuerung des Verkehrsablaufs in Echtzeit, sind zu erproben und zu nutzen.

■ Effizientes und suffizientes Mobilitätsverhalten erfordert sensibles Mobilitätsbewusstsein

- Voraussetzung für effizientes, suffizientes und somit nachhaltiges Mobilitätsverhalten ist ein aufgeschlossenes Mobilitätsbewusstsein. Es wird durch umfassende und einfach zugängliche Informationen zu verfügbaren Mobilitätsangeboten und mit kollektiver sowie individueller Kommunikation (Mobilitätsmanagement) unterstützt.
- Ergänzend zum Mobilitätsmanagement gewährleisten bauliche und digitale Schnittstellen jederzeit einfache und sichere Übergänge zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln.