

## Informationsvorlage Nr. I-056/2019

**Einreicher:**

Dezernat 6/Amt 66

**Gegenstand:**

Sachstand zur Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)

zur Kenntnis an	Sitzungstermine	Status öffentlich/ nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	03.12.2019	nicht öffentlich
Stadtrat	18.12.2019	öffentlich

An der Erarbeitung der Vorlage wurden beteiligt:


*i.V. Ralph Burghart*

Unterschrift

**Sachverhalt:****Sachstand zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)****1) Ausgangspunkt und Anlass der Fortschreibung**

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist die strategische Grundlage der Verkehrsplanung für die Stadt Chemnitz und bildet den gesellschaftlich-politischen Konsens zur Gestaltung von Mobilität und Verkehr im Stadtgebiet ab. Der gültige VEP datiert aus dem Jahr 2006 (Beschlussnummer: B-069/2006) und fokussiert auf den Planungszeitraum bis 2015.

Aufgrund des langen Zeitraums seit der Erarbeitung des VEP 2015 und mit Blick auf neue globale und lokale Herausforderungen, welche die Verkehrsplanung berühren, besteht der Bedarf den VEP zu evaluieren<sup>1</sup>, die nachfolgenden globalen bis lokalen Herausforderungen angemessen zu berücksichtigen und die strategische Ausrichtung der Verkehrsplanung für Chemnitz weiterzuentwickeln.

- Der globale Klimawandel in Folge der fortschreitenden, von Menschen mindestens teilweise zu verantwortenden Erderwärmung, zu deren Begrenzung auf 1,5 bis 2,0 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter sich die Weltgemeinschaft 2017 in Paris vereinbart hat, fordert unter anderem im Verkehrssektor Anstrengungen zur Minderung des Energiebedarfes und zur Vermeidung der Treibhausgasemissionen (Klima- und Umweltschutz).
- Die gestiegene Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Lärm- und Luftschadstoffimmissionen und deren Würdigung in Lärmaktions- und Luftreinhalteplanungen fordern eine Neuorientierung in der Verkehrsplanung, um die definierten Grenzwerte der Europäischen Union sicher einhalten zu können (Gesundheitsschutz und -vorsorge).
- Die nationalen Ziele der Verkehrsentwicklung, definiert u.a. im Bundesverkehrswegeplan, Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz (GVFG) und im Regionalisierungsgesetz (RegG) wurden auf den Planungshorizont 2030 fortgeschrieben und angepasst. Die Auswirkungen werden direkt auf die Stadt Chemnitz wirken (bspw. Neubau Südverbund, Teil 4) bzw. indirekt wirksam werden (bspw. die Reduzierung der RegG-Mittel für alle ostdeutschen Bundesländer, aus denen sich der SPNV finanziert wird zwangsläufig zu Veränderungen führen).
- Die Digitalisierung erfasst in zunehmenden Maß den Verkehrssektor: automatisiertes und autonomes Fahren befinden sich in der Entwicklung, digitale Informations- und Buchungsplattformen verändern den ÖPNV, echtzeitbasierte Informationen ermöglichen intermodales Reisen und App-basierte Fahrdienste sowie elektrische Kleinstfahrzeuge ergänzen die klassischen Verkehrsmittel.
- Die Bevölkerungsentwicklung ist für Chemnitz bis dato deutlich positiver verlaufen als prognostiziert. Hieraus resultieren gestiegene Anforderungen an soziale Infrastrukturen (Wohn-, Betreuungs-, Bildungseinrichtungen, etc.) und deren Verkehrsverflechtungen im Stadtgebiet.

<sup>1</sup> Die Evaluierung zum VEP 2015 wurde mit der Informationsvorlage I-012/2018 vorgelegt und dient als Grundlage des weiteren Fortschreibungsprozesses.

## 2. Organisation und Zeitschiene

Die Fortschreibung des VEP wird federführend durch das Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsplanung bearbeitet. Das Organisationsmodell des Fortschreibungsprozesses ist in Abbildung 1 dargestellt.

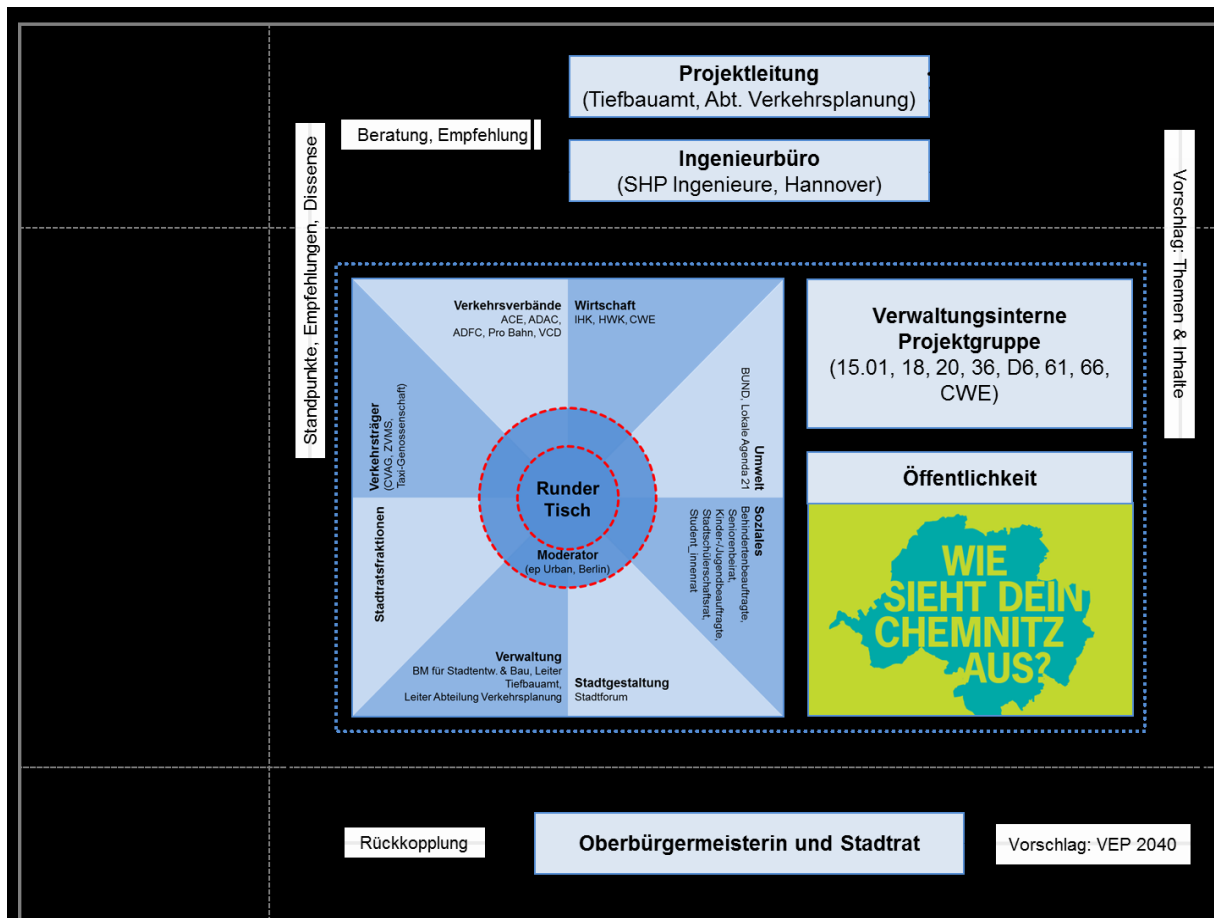


Abbildung 1 – Organisationsmodell zum Fortschreibungsprozess des VEP 2040

Zur Unterstützung der Projektleitung wurde ein renommiertes Ingenieurbüro gebunden, welches Expertisen und Handlungsempfehlungen in den Arbeitsprozess einbringt, Vorschläge der Projektleitung und Dritter gutachterlich bewertet sowie die redaktionelle Erarbeitung des VEP verantwortet.

Um den vielschichtigen Diskussionsbedarfen der Verkehrsplanung gerecht zu werden und eine kontinuierliche Einbindung relevanter, von Mobilität und Verkehr berührter Akteure zu gewährleisten wurde der Runde Tisch zum Verkehrsentwicklungsplan (Runder Tisch) eingerichtet. Der Runde Tisch setzt sich aus Mitgliedern der im Stadtrat vertretenen Fraktionen, Vertretern von Mobilitätsanbietern und Interessenvertretungen sowie aus Repräsentanten der Stadtverwaltung Chemnitz zusammen. Der Runde Tisch wird durch einen externen, unabhängigen Moderator geleitet. Der Moderator gewährleistet eine gleichberechtigte Diskussion aller am Runden Tisch beteiligten Akteure und ermöglicht den kritischen Diskurs zu den inhaltlichen Vorschlägen der Projektleitung. Der Runde Tisch berät in nicht öffentlicher Sitzung die Projektleitung zu relevanten Aspekten des VEP, die abschließende Entscheidungskompetenz bleibt dem Stadtrat vorbehalten. Die Information der Verwaltungsspitze, Stadtpolitik und Öffentlichkeit zu Arbeitsständen und abgestimmten Vorschlägen des Runden Tisches erfolgt durch Informationen an den Stadtrat und verschiedene Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung. Eine projektbezogene Internetseite unter [www.chemnitz.de](http://www.chemnitz.de) ist geplant und soll möglichst noch in 2019, spätestens zum geplanten Dialog in der Stadtgesellschaft umgesetzt werden.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt bislang im Rahmen des Bearbeitungsprozesses zur „Chemnitz Strategie“. Aufgrund der zeitlichen und inhaltlichen Nähe beider Planungsprozesse bietet sich die Verschneidung der Öffentlichkeitsarbeit an. Darüber hinaus kann somit einer Überforderung der Öffentlichkeit durch zu häufige Beteiligungsangebote entgegen gewirkt werden. Zu den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung sei auf Punkt 4 dieser Vorlage verwiesen.

Innerhalb der Stadtverwaltung wurde eine Projektgruppe zum VEP etabliert, in der sich Ämter bzw. Abteilungen mit Berührungspunkten zu Mobilität und Verkehr austauschen können.

Die Projektgruppe soll im Vorfeld der Sitzungen des Runden Tisches tagen, um verschiedene Aspekte des Verwaltungshandelns in den Diskussionsprozess einbringen zu können. Die Projektgruppe hat bislang einmal getagt. Aus organisatorischen Gründen, muss bis auf weiteres auf die Einberufung der Projektgruppe verzichtet werden. Die Projektgruppe wird ab sofort elektronisch in den VEP-Prozess eingebunden und erhält die Vorschläge der Projektleitung prozessbegleitend zur Kenntnis und Bewertung bzw. Ergänzung. Darüber hinaus werden alle Verwaltungsteile im Rahmen des geplanten Dialogs mit der Stadtgesellschaft zum Entwurf des VEP beteiligt.

Wesentliches Merkmal eines strategischen Planwerks ist die Ausrichtung der Zielstellungen und Handlungsansätze auf einen konkreten Planungshorizont. Die Projektleitung beabsichtigt diesen auf das Jahr 2040 zu datieren, um eine Synchronität mit dem Planungshorizont der „Chemnitz-Strategie“ zu gewährleisten. Darüber hinaus bietet ein Umsetzungszeitraum von rund 20 Jahren die Möglichkeit, Entwicklungen anzustoßen und deren Wirkung wahrzunehmen.

Die Projektleitung strebt an, die inhaltliche Bearbeitung des VEP bis Ende 2019 / Anfang 2020 zu beenden und anschließend mit dem Entwurf des VEP 2040 den stadtgesellschaftlichen Dialog sowie die politische Entscheidungsfindung zu initiieren. Ziel ist es, den Bearbeitungsprozess bis Ende 2020 nach vorheriger Beteiligung der anerkannten Bürgerplattformen, Ortschaftsräte und relevanten Ausschüsse durch den Stadtrat beschließen zu lassen (vgl. Abbildung 2 - Zeitschiene).

	18	2019												2020												21
		Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	
Evaluierung VEP 2015	■																									
Vorbereitung Fortschreibung VEP	■	■	■																							
1. Sitzung Runder Tisch				■																						
2. Sitzung Runder Tisch					■																					
3. + 4. Sitzung Runder Tisch										■																
5. Sitzung Runder Tisch											■															
6. Sitzung Runder Tisch													■													
7. Sitzung Runder Tisch																								■		
Monitoring Runder Tisch																									■	
Werkstattgespräche					■	■																				
Auftakt Chemnitz-Strategie				■																						
Lange Tafeln Chemnitz-Strategie									■																	
Dialog in Bürgerplattformen															■	■	■	■	■							
Dialog in Ortschaftsräten															■	■	■	■	■							
Dialog in Ausschüssen des Stadtrates															■	■	■	■	■							
Online-Beteiligung																										
Beschlussfassung durch Stadtrat																								■	■	

Abbildung 2 – Zeitschiene zum VEP 2040 (Stand: 09/2019)

### 3. Zwischenbericht zu den Arbeitsergebnissen

#### 3.1 Der Runde Tisch zum VEP

Die konstituierende Sitzung des Runden Tisches fand am 26.03.2019 statt. Inhaltlich fokussierte die erste Sitzung auf organisatorische Angelegenheiten, die Vereinbarung einer gemeinsamen Arbeitsweise innerhalb des Gremiums und die Evaluierung des VEP 2015 (vgl. Anlage 1 – Evaluierung zum VEP 2015).

Die zweite Sitzung wurde am 17.04.2019 durchgeführt und stand im Fokus der Erarbeitung eines Leitbildes und der übergeordneten Ziele für den VEP 2040. Der Runde Tisch verständigte sich auf folgende Thesen (vgl. Anlage 2 – Entwurf Leitbild und Ziele für den VEP 2040):

- **Verkehrsplanung ist Stadtplanung:** Verkehr ist das Ergebnis raumwirksamer Entscheidungen und kann als Maß für den Grad der funktionalen Integration von Standorten interpretiert werden. Verkehrsräume sind wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Stadtraums und haben einen hohen Gestaltungsanspruch. Mithilfe von Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten kann Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl teilweise beeinflusst werden. Der Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und geteilte Mobilität) ist besonders zu stärken.
- **Gleiche Mobilitätschancen für alle Chemnitzerinnen und Chemnitzer:** Die Gewährleistung der gesellschaftlichen Teilhabe für alle Menschen in Chemnitz ist ein Aspekt der Verkehrsplanung. Mithilfe barrierefreier Informationen, Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel wird Mobilität gesichert. Mobilitätskosten sind sozialverträglich zu gestalten.
- **Oberste Priorität für Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaschutz:** Die Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmenden ist zu gewährleisten, erforderlichenfalls durch Eingriffe in den fließenden Verkehr. Die Anzahl der bei Unfällen im Verkehr getöteten Menschen in Chemnitz soll auf null reduziert werden (Vision Zero).  
Der Erhalt der natürlichen Lebensgrundlage sowie der Schutz der persönlichen Gesundheit sind essenzielle Voraussetzung für eine generationengerechte und nachhaltige Stadtentwicklung.
- **Chemnitz 2040: Minimierung von Verkehr, Maximierung der Mobilität:** Verkehrsinfrastrukturen sind bedarfsgerecht zu unterhalten und punktuell zu optimieren. Überhängende Verkehrsinfrastruktur ist funktionalverträglich zurückzubauen. Dem Umweltverbund ist das Primat einzuräumen. Multi- und Intermodales Verkehrsverhalten<sup>2</sup> ist zu stärken.
- **Nachhaltiges Mobilitätsverhalten erfordert sensibles Mobilitätsbewusstsein:** Mithilfe umfassender, möglichst Echtzeit basierter Informationen und baulicher Übergangspunkte (Schnittstellen) kann die gewohnte, individuelle Orientierung auf ein Verkehrsmittel gemindert und eine anlassbezogene Verkehrsmittelwahl gefördert werden (Mobilitätsmanagement).

Mit Rücksicht auf die Kommunalwahlen 2019 fanden zwischen Mai und September 2019 keine

<sup>2</sup> **Multimodales Verkehrsverhalten:** Die nutzende Person nutzt auf verschiedenen Wegen unterschiedliche Verkehrsmittel.

**Intermodales Verkehrsverhalten:** Die nutzende Person nutzt auf einem Weg verschiedene Verkehrsmittel.

Sitzungen des Runden Tisches statt. Mit Datum vom 10.10.2019 soll der Diskussionsprozess zum VEP 2040 am Runden Tisch fortgesetzt. Inhaltlich werden sich die 3. und 4. Sitzung des Gremiums auf einen Rückblick zum bisherigen Prozess<sup>3</sup>, die Ergebnisse der Werkstattgespräche (vgl. Punkt 3.2 dieser Vorlage) und den Entwurf der Handlungsfelder konzentrieren. Über die Ergebnisse der 3. bis 5. Sitzung des Runden Tisches wird mit einer weiteren Informationsvorlage informiert werden.

### 3.2 Werkstattgespräche

Zur inhaltlichen Vertiefung einzelner verkehrlicher Aspekte wurden im Zeitraum Mai bis Juni 2019 sechs Werkstattgespräche durchgeführt. An diesen waren neben der Projektleitung einzelne Akteure die im Runden Tisch mitwirken und teilweise externe Experten sowie weitere Vertreter der Stadtverwaltung beteiligt. Im Ergebnis konnten in den Werkstattgesprächen folgende Thesen erarbeitet werden:

- Werkstattgespräch „**Stadt- und Verkehrsplanung**“ (vgl. Anlage 3):
  - Der Wirtschaftsverkehr sei eine relevante Größe der städtischen Wertschöpfung, dessen Durchführung zu gewährleisten.
  - Zur nachhaltigen Gestaltung der Pendlerverflechtungen mit dem Umland sei der ÖPNV auszubauen und intermodales Reisen mithilfe von Schnittstellen (Park-&-Ride) zu stärken.
  - Stadtentwicklung und Straßenraumgestaltung sollten die Belange des Fuß- und Radverkehrs (Nahmobilität) stärker berücksichtigen, das Leitbild der „Funktionalen Stadt“ sei anzustreben.
  - Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums im MIV sei zu gewährleisten, dies schließe verkehrsorganisatorische Optimierungen nicht aus.
  
- Werkstattgespräch „**Stadtraumgestaltung**“ (vgl. Anlage 4):
  - Straßenraum präge das Erscheinungsbild und Image einer Stadt und bedürfe daher einer sensiblen Gestaltung. Insbesondere die Aufenthaltsfunktion von Straßenräumen sei zu stärken, bspw. mithilfe einer stärkeren Begrünung.
  - Die Belange des Fuß- und Radverkehrs (Nahmobilität) seien stärker zu berücksichtigen, um die Mobilität im Quartier zu stärken bzw. konzentrieren. Dies umfasse auch deren Verkehrsablauf an Querungsstellen und Lichtsignalanlagen.
  - Die Dimensionierung von Verkehrsanlagen sei kritisch zu hinterfragen und ggf. bis zum „Shared Space“ weiterzuentwickeln, dies umfasse auch die Diskussion um straßenbündige Bahnkörper. Die funktionale Gewährleistung der Pendlerverflechtungen sei zu beachten.
  - Es sei das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ anzustreben.
  - Es sei ein kontinuierlicher, ergebnisfokussierter Dialog mit der Öffentlichkeit zu erhalten bzw. auszubauen, neue technische Möglichkeiten (Visualisierung) seien intensiver zu nutzen.
  
- Werkstattgespräch „**Mobilität der Zukunft – Digitalisierung**“ (vgl. Anlage 5):
  - Ein moderner, zukunftsfähiger ÖPNV sei durch digitale (Echtzeit-) Informationen über die gesamte Reise- und Servicekette gekennzeichnet.
  - On-Demand-Verkehre würden zunehmend relevant für den ÖPNV.

<sup>3</sup> Der Rückblick dient der Einbeziehung bislang nicht am Runden Tisch vertretener Fraktionen des Stadtrates und der Gewährleistung eines gemeinsamen Informationslevels der Mitwirkenden.

- Digitalisierung böte die Möglichkeit, Zugangshemmnisse zum ÖPNV abzubauen und die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV zu stärken. Darüber hinaus seien Technologien (Intelligente Verkehrssysteme) absehbar, um Wirtschaftsverkehre verträglicher und effizienter durchzuführen. Diese böten auch Potenziale zur Optimierung des Verkehrsflusses im Radverkehr.
  - Vernetzung der verkehrsrelevanten Daten sei im Sinne des Kunden (eine Informationsquelle) und aus Effizienzgründen erforderlich. Die Aspekte Datenschutz und Vermeidung von Datenmissbrauch seien zu beachten.
- Werkstattgespräch „**Mobilität der Zukunft – New Mobility**“ (vgl. Anlage 6):
    - Car-Sharing sei die vierte Säule des Umweltverbundes und Teil nachhaltiger Mobilität.
    - Angebotsoffensiven im Umweltverbund und Restriktionen im MIV würden eine verkehrslenkende Wirkung erzielen.
    - Die räumliche und zeitliche Vernetzung von Angeboten des Umweltverbundes müsse gestärkt werden, bspw. in Mobilitätsstationen. Die Potenziale einzelner Mobilitätsangebote seien sinnstiftend zu kombinieren, um die Zielstellungen „mehr Mobilität, weniger Verkehr“ sowie „autofreies Leben“ zu begünstigen.
    - Informationen zu allen verfügbaren Mobilitätsangeboten seien in einer digitalen Plattform zu bündeln, um Nutzenden ein Höchstmaß an Komfort zu bieten.
  - Werkstattgespräch „**Mobilitätsmanagement**“ (vgl. Anlage 7):
    - Mobilitäts- und Verkehrsverhalten könne beeinflusst werden. Wesentliche Ansatzpunkte seien der Erhalt und die Optimierung von Verkehrsinfrastruktur und -angeboten sowie die kontinuierliche Information bzw. Marketing zu vorhandenen Mobilitätsalternativen.
    - Die Kostentransparenz im Verkehr sei zu erhöhen.
    - Neue Mobilitätsangebote (bspw. Ride-Pooling, Ride-Hailing, On-Demand-Mobility) seien sinnstiftend in den Umweltverbund zu integrieren. Dies gelte vor allen in räumlichen und/oder betrieblichen Grenzlagen des ÖPNV.
  - Werkstattgespräch „**Verkehrsmanagement**“ (vgl. Anlage 8):
    - Verkehrsmanagement wirke in zwei Aspekten: Steuerung des Verkehrs und Verkehrsinformationen. Verkehrsinformationstafeln (Leit- und Informationssysteme) und Radio als Kommunikationskanal seien sehr wirksam um Verkehrsteilnehmende im MIV zu erreichen.
    - Mithilfe intelligenter Verkehrssteuerung (daten- und echtzeitbasierte, künstliche Intelligenz) seien Effizienzsteigerungen im Verkehrsablauf zu erschließen.
    - Intermodale Mobilität erfordere umfangreiche Informationen für den Nutzenden. Beides solle gestärkt werden.

#### 4. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt bislang in der Chemnitz-Strategie. Der ko-kreative Beteiligungsprozess unter Federführung der Stabsstelle Morgenstadt spricht die Chemnitzer\*innen in vielfältiger und zahlreicher Weise zu allen Themen der Stadtwahrnehmung und -entwicklung an. Aufgrund der Aktualität und Dringlichkeit werden verkehrsplanerische Themen in der Chemnitz-Strategie kommuniziert, die durch die Projektleitung zum VEP vor Ort aufgenommen oder durch die Projektleitung der Chemnitz-Strategie nachgelagert zur Kenntnis gegeben werden. Mit dieser Vorgehensweise konnte eine Mehrfachbeteiligung der Öffentlichkeit zu identischen Themen vermieden und die Ressourceneffizienz der Stadtverwaltung verbessert werden.

Die Auftaktveranstaltung zur Chemnitz-Strategie fand am 27.03.2019 im Das TIETZ statt. Mit rund 200 Chemnitzer\*innen wurden unterschiedliche Beteiligungsformate bearbeitet, die folgende Erkenntnisse zum VEP 2040 erbrachten:

- Stärkung Radverkehr, durch Schließung von Netzlücken, Verstetigung von Führungsformen und Ausbau des Radverkehrsnetzes.
- Stärkung der Nahmobilität, durch kleinräumige Erschließung der Quartiere mit sozialer und Versorgungsinfrastruktur und Gewährleistung der Nutzbarkeit von Gehwegen und Querungsmöglichkeiten.
- Abschließende Entscheidung der Stadtgesellschaft zu Verkehrsinfrastrukturprojekten: Lückenschluss Innenstadtring, Verlängerung Südverbund in den Teilabschnitten III und V.
- Ruhender Verkehr / Parken im MIV wurde nicht als kritisches Thema benannt.

Weitere Beteiligungsmöglichkeiten werden am 27. und 28.09.2019 bei den „Langen Tafeln“ der Chemnitz-Strategie angeboten. Zu den Erkenntnissen mit verkehrsplanerischer Relevanz werden mit der nächsten Information zum Sachstand des VEP 2040 kommuniziert.

Mit der Fertigstellung des Entwurfes der Projektleitung zum VEP 2040 Anfang 2020 sind eine zeitliche Entkopplung des VEP-Prozesses von der Chemnitz-Strategie und eine eigenständige Beteiligung der Öffentlichkeit geplant. Diese soll vor allem durch öffentliche Dialoge in den anerkannten Bürgerplattformen und Ortschaftsräten erfolgen. Ergänzend soll ein Internet-basiertes Beteiligungsformat angeboten werden. Dieses wird zeitnah konzipiert und rechtzeitig online gestellt werden. Im Rahmen der nächsten Information zum Sachstand erfolgt eine detaillierte Vorstellung der Online-Beteiligung.

### **Anlagenverzeichnis**

Anlage 2	Leitbild
Anlage 3	WSG Stadt und Verkehrsplanung
Anlage 4	WSG Stadtraumgestaltung
Anlage 5	WSG Mobilität der Zukunft - Digitalisierung
Anlage 6	WSG Mobilität der Zukunft – New Mobility
Anlage 7	WSG Mobilitätsmanagement
Anlage 8	WSG Verkehrsmanagement