

Stadt Chemnitz  
Tiefbauamt  
Abteilung Verkehrsplanung  
Bearbeiter: Alexander Kirste  
Datum: 19.07.2021

**Mobilitätsplan 2040** (Entwurf (Version 1.4, Stand: 14.07.2021))

hier: Auflistung, Interpretation, Beispiele und Kostenwirkung der Prioritären Strategien (PS)

	Inhalt (Vollzitat)	Interpretation	Beispiele	Kostenwirkung / Finanzierung
<p><b>PS-01</b> Kap. 6.1 Seite 25</p>	<p>„Die Stadt Chemnitz erkennt die Bedeutung des Mobilitätsmanagements an und misst ihm ein erhebliches Potenzial zur Etablierung multimodalen und nachhaltigen Mobilitätsverhaltens bei. Infolge des vorrangig auf Kommunikation und Dialog orientierten Ansatzes bedarf das Mobilitätsmanagement zusätzlicher personeller und finanzieller Ressourcen. Die Stadt Chemnitz <b>ist bestrebt</b>, ein neues Team „Mobilitätsmanagement“ bestehend aus zwei Vollzeit-Stellen zunächst innerhalb der Abteilung Verkehrsplanung <b>aufzubauen</b>. Dem Mobilitätsmanagement soll jährlich ein Budget von 25.000 Euro für Kommunikation und Dialog zur Verfügung gestellt werden. Die Aufgaben des Teams <b>bestünden</b> in der Kommunikation der Ziele des Mobilitätsplans 2040 nach innen und außen, in der Entwicklung und Umsetzung zielgruppenorientierter Informations- und Dialogangebote, der Koordinierung aller beteiligten Partner:innen sowie der Motivation weiterer Akteur:innen. Es übernimmt ferner die Evaluierung und Weiterentwicklung der fachlichen Aspekte des Mobilitätsmanagements.“</p>	<p>Als Mobilitätsmanagement werden alle Handlungsansätze zusammengefasst, die Personen und/oder Gruppen von Personen motivieren, dass eigene Mobilitätsverhalten wahrzunehmen, zu reflektieren und ggf. zu verändern. Ziel ist es, die Bekanntheit aller verfügbaren Mobilitätsalternativen und Verkehrsmittel zu erhöhen und somit vorrangig auf den Pkw orientiertes Mobilitätsverhalten zu verringern.</p> <p>Das Mobilitätsmanagement wäre eine neue freiwillige Aufgabe für die Stadtverwaltung. Die erforderlichen Personalressourcen können nicht durch Reorganisation bestehender Personalstellen generiert werden und müssten zusätzlich geschaffen werden.</p> <p>Das Mobilitätsmanagement soll die „klassischen“ Instrumente der Verkehrsplanung (Infrastruktur und Organisation) als dritte Säule ergänzen und die Inanspruchnahme des Umweltverbundes im Dialog mit potenziellen Nutzer:innen stärken.</p>	<p>Siehe Mobilitätsplan, Version 1.4, Seite 24.</p>	<p>Die Kosten für zwei unbefristet Vollzeitstellen (E10) betragen überschlägig rund 140.000 Euro pro Jahr (DA 1008, Anlage 2, Seite 1).</p> <p>Die Sachkosten für Arbeitsmaterial würden zunächst aus dem Regelbudget der Abteilung Verkehrsplanung bereit gestellt.</p>
<p><b>PS-02</b> Kap. 6.1 Seite 28</p>	<p>„Die Stadt Chemnitz <b>ist bestrebt</b> zur Minderung verkehrsbedingter Unfälle im Stadtgebiet in Zusammenarbeit mit der Polizei im Mobilitätsmanagement ein Programm aus Information und Dialog zur Motivation aller Menschen, die in der Stadt unterwegs sind, für ein rücksichtsvolles, defensives Verkehrsverhalten und für besondere Aufmerksamkeit gegenüber den Risiken, die ordnungswidriges Verkehrsverhalten zur Folge haben kann, <b>aufzubauen</b>. Sie <b>würde</b> dazu u. a. das subjektive Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmenden <b>erfassen</b> und mit den</p>	<p>Von vielen Bürger:innen wird eine zunehmende Rücksichtslosigkeit im Verkehr gegenüber der Politik und Stadtverwaltung angezeigt. Im täglichen Erleben sind ordnungswidrige Verhaltensweisen bei allen Verkehrsmitteln zu beobachten. Dies führt zu sicherheitskritischen Situation und schlimmstenfalls zu Unfällen mit verletzten oder getöteten Personen.</p> <p>Verkehrssicherheit ist durch regelkonforme Verkehrsanlagen zu begünstigen, kann jedoch nur anhaltend gewährleistet werden, wenn die Nutzer:innen aller Verkehrsmittel sich</p>	<p>Beispiel 1: Die Straßenverkehrsordnung (StVO) wird regelmäßig aktualisiert und weiterentwickelt. So sind bei vorangegangenen Novellen bspw. zusätzliche Führungsformen für den Radverkehr eingeführt worden. Im Sinne der Verkehrssicherheit sind derartige Neuerungen und die damit einhergehenden Verhaltensweisen viel stärker und auf die Belange unterschiedlicher Personengruppen zugeschnitten zu kommunizieren. Es darf nicht davon ausgegangen werden, dass Nutzer:innen StVO-Novellen eigenständig recherchieren und durchdringen. Hier kann PS-02 einen wertvollen</p>	<p>Die konkreten Finanzbedarfe dieses Handlungsansatzes sind in Ermangelung eines abgestimmten konkreten Projekt-/Maßnahmenplans der berührten Akteur:innen derzeit nicht zu beziffern.</p> <p>Nach Beschluss des Mobilitätsplans 2040 und der damit einhergehenden Mandatierung der Stadtverwaltung für derartige Arbeitsansätze, würde ein entsprechendes Netzwerk aufgebaut und eine zielorientierte Vorgehensweise abgestimmt.</p>

	Betreiber:innen der betreffenden Verkehrsangebote Verbesserungsmaßnahmen <b>erarbeiten.</b>	<p>ordnungsgemäß verhalten und bei Bedarf ihre persönlichen Interessen zurückstellen.</p> <p>Hinsichtlich des ordnungsgemäßen Verhaltens besteht nach Ansicht der Autor:innen des Entwurfes für den Mobilitätsplan 2040 Handlungsbedarf, alle Menschen in Chemnitz die jeweils aktuellen Verhaltensregeln für unterschiedliche Verkehrsmittel darzustellen und auf das Gefährdungspotenzial bei unsachgemäßer / ordnungswidriger Nutzung von Verkehrsmitteln hinzuweisen.</p> <p>Ziel ist es, die Menschen in Chemnitz (wieder) für ein rücksichtsvolles, sicherheitssensibles Verhalten im Verkehr zu motivieren.</p> <p>Hierzu sollen in Kooperation bspw. mit der Polizei, dem Ordnungsamt und der Verkehrswacht verschiedene „Werkzeuge“ (Plakataktionen, Soziale Medien, Aktionstage) genutzt werden, um die Menschen vor Ort zu erreichen.</p>	<p>Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.</p> <p>Beispiel 2: Zunehmend häufig und alle Verkehrsmittel betreffend sind Rotlichtverstöße (Fahren / Gehen bei Rot) im täglichen Verkehrsablauf zu beobachten.</p> <p>Mit Hilfe von bspw. Plakatkampagnen (ähnlich der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“) sollen Verkehrsteilnehmer:innen für die Gefahren dieses Verhaltens angesprochen werden. Hierbei sind die Gefahrenpotenziale in einfacher, bildhafter Sprache darzustellen, um alle Altersgruppen von Verkehrsteilnehmer:innen zu erreichen.</p>	<p>Seitens der Stadt Chemnitz sollen die zwei Stellen „Mobilitätsmanagement“ (siehe PS-01) den Handlungsansatz bearbeiten.</p> <p>Die Sachkosten für Arbeitsmaterial würden zunächst aus dem Regelbudget der Abteilung Verkehrsplanung bereit gestellt bzw. entsprechend der bei den betreffenden Akteur:innen verfügbaren Budgets in Anspruch genommen. Die Umsetzung konkreter Projekte / Maßnahmen würde sich daran definieren.</p> <p>Insofern ist dieser prioritäre Handlungsansatz zunächst kostenneutral.</p>
<p><b>PS-03</b></p> <p>Kap. 6.2</p> <p>Seite 30</p>	<p>„Die Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Mobilität werden bereits bei der Überplanung bestehender Siedlungsstrukturen sowie der Planung neuer Quartiere geschaffen. Im Rahmen der Bauleitplanung <b>soll</b> die Stadt Chemnitz die Flächen für alle relevanten Verkehrsmittel <b>sichern</b>. Besonderes Augenmerk <b>soll</b> der Schaffung von Quartierszentren gelten, die fußläufig mit einzelnen Teilbereichen des Quartiers vernetzt <b>sein sollen</b>. Erforderliche Flächen, insbesondere für Durchwegungen im Fuß- und Radverkehr, <b>sollen</b> durch die Stadt Chemnitz festgelegt <b>und</b> gesichert <b>werden</b>. <b>Sie sollen</b> als öffentliche Wege nutzbar gemacht <b>werden</b>.“</p>	<p>Verkehr ist eine dienende Funktion, das heißt Verkehr findet dann statt, wenn verschiedene Nutzungen (z.B. wohnen und arbeiten) an unterschiedlichen Orten angesiedelt sind und die Nutzer:innen den dazwischen liegenden Raum mit Verkehrsmitteln überwinden (müssen).</p> <p>Im Sinne der Verkehrsvermeidung bzw. Verkehrsverlagerung auf die Nahmobilität (zu Fuß gehen, Rad fahren) ist die Stadtplanung sehr relevant: Siedlungsstrukturen, die das räumliche Nebeneinander von bspw. Wohnen, Bilden, Betreuen oder Arbeiten ermöglichen, mindern den Bedarf, längere Distanzen (mit dem Auto) zu überwinden und leisten somit einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Das diese nahmobilen Stadtstrukturen nicht im gesamten Stadtgebiet und/oder „über Nacht“ geschaffen werden können, ist selbsterklärend mindert aber in keiner Weise die Bedeutung dieses prioritären Handlungsansatzes.</p>	<p>Wohnquartiere, die in unmittelbarer Nachbarschaft (fußläufige Entfernung) bspw. Kindergärten, Grundschulen, Nahversorgungseinrichtungen, etc. aufweisen, ermöglichen die Erledigung von Wegen im Alltag ohne die Nutzung eines Autos.</p> <p>Somit wirkt die Siedlungsstruktur unmittelbar auf das Verkehrsverhalten. Das hierbei nicht alle relevanten Nutzungen an jedem Standort verfügbar sein können und sollen, ist selbstverständlich.</p> <p>Dennoch, jeder Weg der zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird, stärkt die Mobilitätskompetenzen der Nutzer:innen und ist ein Beitrag zu nachhaltiger Mobilität.</p>	<p>Der Handlungsansatz generiert keine unmittelbaren, zusätzlichen Kosten.</p> <p>Die Stadtplanung ist eine Pflichtaufgabe der Kommune. Dies wird absehbar auch in Zukunft so sein. Entsprechende Ressourcen werden seitens der Stadtverwaltung vorgehalten.</p> <p>Der Handlungsansatz versteht sich als Philosophie, die im Rahmen der strategischen Siedlungsplanung Bedeutung hat und zunehmend stärker in den Fokus genommen werden soll.</p>
<p><b>PS-04</b></p> <p>Kap. 6.2</p>	<p>„Die Stadt Chemnitz plant Straßen, Wege und Plätze prinzipiell nach dem Planungsgrundsatz des Entwerfens vom Bebauungsrand zur Fahrbahnmitte (vgl. Abbildung 13). Bei Neu- und</p>	<p>Der Raum für öffentliche Verkehrsanlagen ist aufgrund unterschiedlicher Belange (bspw. Eigentumsverhältnisse, Begrenzung Flächeninanspruchnahme) immer streng</p>	<p>Siehe Spalte „Interpretation“.</p>	<p>Der Handlungsansatz generiert keine unmittelbaren, zusätzlichen Kosten.</p> <p>Die Verkehrsplanung bzw. Planung von</p>

Seite 31	<p>Umbauten ist die städtebauliche Bemessung des Straßenraums stets entsprechend diesem Grundsatz zu prüfen. Die Fläche für den MIV ist auf das nach dem Regelwerk erforderliche Maß zu begrenzen. Ist der verfügbare Straßenraum nicht ausreichend, um den Mindestanforderungen aller relevanten Nutzungen zu genügen, <b>sollen</b> verträgliche Nutzungsüberlagerungen, insbesondere der Mischverkehr von Radverkehr und MIV auf der Fahrbahn bei reduzierter Geschwindigkeit<sup>1</sup>, <b>vorgesehen</b> und/oder Ansprüche <b>priorisiert werden</b>. Der Straßenraum <b>soll</b> nach Möglichkeit als Wasserspeicher und Klimaanlage <b>genutzt werden</b>. Die Belange des Lärmschutzes sind zu beachten.“</p>	<p>begrenzt und kann nur sehr schwer erweitert werden.</p> <p>Aufgrund dieser Einschränkung können zumeist nicht alle Flächenansprüche der Verkehrsmittel gleichermaßen berücksichtigt werden. In der Vergangenheit und in Umsetzung des Leitbilds der autogerechten Stadt, wurden deshalb zunächst die Fahrbahnen (und Gleisanlagen) angelegt und auf den „restlichen“ Flächen, sofern verfügbar, Gehwege und Radverkehrsanlagen errichtet. Dies führte dazu, dass Gehwege und Radverkehrsanlagen häufig nicht den Stand der Technik entsprechen. Zukünftig soll eine veränderte Planungsphilosophie umgesetzt werden. Entsprechend der örtlichen und netzweiten Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs im Planungsraum sollen zunächst die Flächenbedarfe der vorgenannten Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Danach die Bedarfe aller weiteren relevanten Verkehrsmittel. Da sich die technischen Maße von Kraftfahrzeugen (Kfz) nicht verringern werden, besteht ein nicht unterschreitbares Mindestmaß an die Fahrbahnbreite, welches bei Flächenkonflikten zur Betrachtung verträglicher Mischnutzungen führen wird.</p> <p>Im Sinne nachhaltiger Mobilität ist darauf hinzuwirken, dem Umweltverbund regelkonforme Verkehrsanlagen zur Verfügung zu stellen und die Flächen für den Kfz-Verkehr auf das absehbar erforderliche Maß zu begrenzen.</p>		<p>Verkehrsanlagen sind Pflichtaufgaben der Kommune. Dies wird absehbar auch in Zukunft so sein. Entsprechende Ressourcen werden seitens der Stadtverwaltung vorgehalten.</p> <p>Der Handlungsansatz versteht sich als Philosophie, die im Rahmen der strategischen Verkehrsplanung bzw. bei der konkreten Objektplanung Bedeutung hat und zunehmend stärker in den Fokus genommen werden soll.</p>
<p><b>PS-05</b> Kap. 6.3 Seite 34</p>	<p>„Um die Stadt der kurzen Wege zu stärken, ist der besondere Stellenwert der Nahmobilität in der Stadt- und Verkehrsplanung hervorzuheben. Einrichtungen des täglichen Bedarfs sollen vom Wohnstandort schnell und ohne Umwege fußläufig (Entfernung &lt; 1 km bzw. 10 bis 15 Gehminuten) oder mit dem Fahrrad (Entfernung &lt; 5 km) erreichbar sein. Chemnitz <b>soll</b> die Stadt der kurzen Wege <b>werden</b>.“</p>	<p>Fußverkehr ist sehr stark entfernungsabhängig. Das System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) der TU Dresden zeigt für Chemnitz deutlich, dass zu Fuß gehen nur bis zu einer Wegelänge von 1 km relevant ist. Der Handlungsansatz konkretisiert PS-03 im Hinblick auf die maßgebenden Wegelängen und gibt Orientierung zu den Einzugsbereichen relevanter Nutzungen.</p>	<p>Siehe Spalte „Interpretation“.</p>	<p>Der Handlungsansatz generiert keine unmittelbaren, zusätzlichen Kosten.</p> <p>Die Stadt- und Verkehrsplanung sind Pflichtaufgaben der Kommune. Dies wird absehbar auch in Zukunft so sein. Entsprechende Ressourcen werden seitens der Stadtverwaltung vorgehalten.</p> <p>Der Handlungsansatz versteht sich als Philosophie, die im Rahmen der strategischen Siedlungs- und Verkehrsplanung bzw. bei der konkreten Objektplanung Bedeutung hat und</p>

<sup>1</sup> Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist gegenwärtig nur möglich soweit diese nach § 45 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 StVO zulässig ist. Sofern es im Wirkungszeitraum des Mobilitätsplans 2040 gelingt, die innerstädtische Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h abzusenken (siehe P-19) entfallen derartige limitierende Faktoren.

				zunehmend stärker in den Fokus genommen werden soll.
<p><b>PS-06</b></p> <p>Kap. 6.4</p> <p>Seite 38</p>	<p>„Die Stadt Chemnitz ist bestrebt in Zusammenarbeit mit der Region und unter Beachtung landesplanerischer Vorgaben zum Radverkehr (Radschnellwegekonzeption) ein flächendeckendes und durchgängiges Radverkehrsnetz für den Alltags-, Freizeit und touristischen Radverkehr aufzubauen und zu erhalten. Hierbei sind regelkonforme Radverkehrsanlagen maßgebend. Unterschreitungen des Regelmaßes, welches grundsätzlich als Mindestmaß angesehen wird, <b>sollen</b> nur an unvermeidbaren Engstellen (Länge bis max. 50 m) zur Anwendung <b>kommen</b>. Häufige Wechsel der Führungsformen und Netzlücken von Radverkehrsanlagen <b>sollen</b> vermieden <b>werden</b>. An Hauptverkehrsstraßen und an Sammelstraßen außerhalb von Tempo-30-Zonen (vgl. Kapitel 6.6) <b>soll</b> der Radverkehr auf baulich getrennten Radwegen oder Radfahrstreifen geführt <b>werden</b>. Schutzstreifen <b>sollen</b> nur ausnahmsweise und mindestens in Regelbreite vorgesehen <b>werden</b>. Können keine Radverkehrsanlagen errichtet werden und steht keine alternative Route für den Radverkehr zur Verfügung, <b>soll</b> der Radverkehr im Mischverkehr und bei Vorliegen der verkehrsrechtlichen Voraussetzungen mit gleichzeitiger Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h<sup>2</sup> <b>geführt werden</b>. Im Nebennetz ist der Radverkehr vorrangig im Mischverkehr, möglichst bevorzugt zu führen (Fahrradstraße, Fahrradzone). Es wird darauf hingewirkt, Routen im Nebennetz wirksam und komfortabel zu verbinden. Ziel ist es, dem Radverkehr komfortable, stetige und somit sichere Verkehrsanlagen bieten zu können und das Sicherheitsgefühl von Radfahrer:innen, zu erhöhen.“</p>	<p>Die Stärkung des Radverkehrs als tragende Säule im Umweltverbund ist ein zentrales Anliegen des Entwurfes für den Mobilitätsplan 2040. Sie wird darüber hinaus bei verkehrsaffinen öffentlichen Beteiligungsformaten immer wieder als vorrangiger Entwicklungsbedarf seitens der Bürger:innen thematisiert.</p> <p>Der Handlungsansatz beschreibt auf einer strategischen, das heißt sehr grundsätzlichen, übergeordneten Ebene, wie Radverkehr in 2040 „aussehen“ soll. Dahinter steht die Motivation, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split auf 20 Prozent gegenüber 2018 annähernd zu verdreifachen (siehe Entwurf Mobilitätsplan 2040, Seite 6, Abbildung 2). Hierfür bedarf es eines durchgehenden, sicheren und möglichst komfortablen Radverkehrsnetzes, dass alle Möglichkeiten der regelkonformen Radverkehrsführung ausschöpft und sinnstiftend miteinander kombiniert.</p> <p>Die fachliche und ortskonkrete Vertiefung dieser prioritären Strategie erfolgt in der Radverkehrskonzeption. Diese wird vsl. Ende 2022 auch konkrete Maßnahmen, zur baulichen Umsetzung des beschriebenen Netzes beinhalten.</p>	<p>Siehe Spalte „Interpretation“.</p>	<p>Der Handlungsansatz generiert keine unmittelbaren, zusätzlichen Kosten.</p> <p>Die Verkehrsplanung bzw. Planung von Verkehrsanlagen sind Pflichtaufgaben der Kommune. Dies wird absehbar auch in Zukunft so sein. Entsprechende Ressourcen werden seitens der Stadtverwaltung vorgehalten.</p> <p>Der Handlungsansatz versteht sich als Philosophie, die im Rahmen der strategischen Verkehrsplanung bzw. bei der konkreten Objektplanung Bedeutung hat und zunehmend stärker in den Fokus genommen werden soll.</p> <p>Finanzierungsbedarfe entstehen bei der ortskonkreten Umsetzung von Maßnahmen. Diese sind im Rahmen der Haushaltsplanung der Stadt Chemnitz zu berücksichtigen.</p> <p>Sofern eine Berücksichtigung im Haushalt nicht bzw. nicht sofort möglich ist, können Planungen auch „auf Vorrat“ erstellt werden, um auf neue Förderprogramme reagieren zu können.</p>
<p><b>PS-07</b></p> <p>Kap. 6.5</p> <p>Seite 44</p>	<p>„Die Stadt Chemnitz und die CVAG <b>sind bestrebt</b>, die Bedienstandards des NVP und das Liniennetz mit Blick auf die Verbesserung des quartiersübergreifenden Verkehrsbedarfs <b>weiterzuentwickeln</b>. Beim Liniennetz <b>sollen</b> die bestehenden und künftigen Straßenbahnlinien</p>	<p>Die Stadt Chemnitz hat bei der CVAG einen ÖPNV bestellt, der den bundesweiten Vergleich nicht scheuen muss: jährlich werden rund um die Uhr (24/7) Verkehrsleistungen angeboten, die in Summe rund 9 Mio. Fahrplankilometer umfassen. Und dennoch liegt der Anteil des</p>	<p>Das beste Beispiel für den beschriebenen Handlungsansatz ist die Ringbuslinie 82. Diese ist über alle Erwartungen hinaus erfolgreich, da sie relevante Querverbindungen, bspw. zwischen dem Kaßberg bzw. Sonnenberg und der TU Chemnitz (Reichenhainer Straße) abbildet.</p>	<p>Der Handlungsansatz generiert keine unmittelbaren, zusätzlichen Kosten.</p> <p>Die Verkehrsplanung, in diesem Fall die strategische ÖPNV-Planung, ist Pflichtaufgabe der Kommune und der CVAG. Dies wird</p>

<sup>2</sup> Siehe Fußnote 20.



	<p>sowie die Linien des Chemnitzer Modells die Verbindungen zur Innenstadt <b>herstellen</b> (Radialen). Diese <b>würden</b> durch quartiersverbindende Buslinien (Tangentiale) ergänzt. An zu definierenden Schnittstellen <b>wären</b> Radial- und Tangentiallinien getaktet miteinander bzw. untereinander zu verknüpfen.“</p>	<p>ÖPNV am Modal Split bei nur rund elf Prozent. Ziel des Entwurfes für den Mobilitätsplan 2040 ist es, diesen Anteil auf 20 Prozent annähernd zu verdoppeln.</p> <p>Hierzu bedarf es nach Ansicht der Autor:innen einer Überarbeitung des heutigen Liniennetzes in der beschriebenen Weise. Insbesondere soll es gelingen, mehr „Querverbindungen“ (Tangentiale) einzurichten, um wege- und zeitintensive Fahrten zwischen Quartieren über das Stadtzentrum zu vermeiden. Auf diese Weise würde die Reisezeit für eine Vielzahl von Verbindungen reduziert und die Qualität des ÖPNV gesteigert.</p>		<p>absehbar auch in Zukunft so sein. Entsprechende Ressourcen werden seitens der Stadtverwaltung und der CVAG vorgehalten.</p> <p>Die Umsetzung des Handlungsansatzes würde zunächst theoretisch erfolgen und keine Auswirkungen auf die mit dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) bestellten Leistungen haben. Mithilfe eines Ingenieurbüros (Finanzierung aus Regelbudget Abteilung Verkehrsplanung) würde ein neues Liniennetz entworfen werden und dessen Wirkungen (Fahrgäste, Reisezeiten, Anzahl Fahrzeuge, Anzahl Dienste, Anzahl Fahrpersonal, Kosten) ermittelt. Hierbei stellen die ohnehin beauftragten rund 9 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr eine sehr gute Ausgangsbasis dar. Ziel wäre es, das Liniennetz im beschriebenen Sinne zu optimieren.</p> <p>Das überarbeitete Liniennetz würde dann dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt (Fortschreibung Nahverkehrsplan). In diesem Rahmen wäre die Finanzierung von ggf. erforderlichen Mehrleistungen zu diskutieren / zu sichern.</p>
<p><b>PS-08</b> Kap. 6.5 Seite 44</p>	<p>„Die Stadt Chemnitz und die CVAG <b>sind bestrebt</b>, ein auf das Liniennetz (vgl. PS-07) abgestimmtes Angebotskonzept <b>zu entwickeln</b>. Dafür <b>wäre</b> im Tagesverkehr bei Straßenbahnen und besonders bedeutsamen Buslinien ein 10-Minuten-Takt oder bei Bedarf kürzere Taktfolgen vorzusehen. Für alle übrigen Verkehrsangebote <b>soll</b> im Tagesverkehr maximal ein 20-Minuten-Takt <b>gelten</b>. Der Zeitraum des Tagesverkehrs <b>wäre</b> so zu gestalten, dass im werktäglichen Berufsverkehr wie auch im Freizeitverkehr ein attraktives Verkehrsangebot gesichert ist.“</p>	<p>Aufbauend auf PS-07 besteht ein weiterer Handlungsansatz zur Steigerung des Modal Split-Anteils im ÖPNV in der Taktverdichtung, um die Angebotsfrequenz zu erhöhen.</p> <p>So besteht bei einer 10-Minuten-Takt-Linie sechsmal pro Stunde eine Fahrmöglichkeit, bei einer 20-Minuten-Takt-Linie dreimal. Wichtig ist, das (potenzielle) ÖPNV-Nutzer:innen möglichst zügig in den ÖPNV „einsteigen“ können und die Fahrplan bedingten Wartezeiten (gleich Verlustzeiten) minimiert werden.</p> <p>Auf diese Weise würde die Verfügbarkeit des Verkehrsangebotes erhöht und die Qualität des ÖPNV gesteigert.</p>	<p>Siehe Spalte „Interpretation“.</p>	<p>Der Handlungsansatz generiert keine unmittelbaren, zusätzlichen Kosten.</p> <p>Die Verkehrsplanung, in diesem Fall die strategische ÖPNV-Planung, ist Pflichtaufgabe der Kommune und der CVAG. Dies wird absehbar auch in Zukunft so sein. Entsprechende Ressourcen werden seitens der Stadtverwaltung und der CVAG vorgehalten.</p> <p>Die Umsetzung des Handlungsansatzes würde zunächst theoretisch erfolgen und keine Auswirkungen auf die mit dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) bestellten Leistungen haben. Mithilfe externer Expertise (Finanzierung aus Regelbudget Abteilung Verkehrsplanung) würde ein neues Verkehrsangebot, passend zum Liniennetz nach PS-07 entworfen werden und dessen Wirkungen (Fahrgäste, Anzahl Fahrzeuge, Anzahl Dienste, Anzahl Fahrpersonal, Kosten) ermittelt.</p>

				Das überarbeitete Verkehrsangebot würde dann dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt (Fortschreibung Nahverkehrsplan). In diesem Rahmen wäre die Finanzierung von ggf. erforderlichen Mehrleistungen zu diskutieren / zu sichern.
<b>PS-09</b> Kap. 6.6 Seite 54	<p>„In den zurückliegenden Jahren konnten erste überhängende Kapazitäten im MIV zugunsten anderer Nutzungen, insbesondere des Radverkehrs, beispielsweise durch Reduzierung von Fahrspuren, gemindert werden. Im Sinne der Flächengerechtigkeit <b>soll</b> die Stadt Chemnitz überhängende Kapazitäten im Straßennetz <b>identifizieren</b> und für deren Umnutzung zugunsten anderer Verkehrsmittel oder deren Umgestaltung <b>vorantreiben</b>.“</p>	<p>In Chemnitz stehen in einigen Abschnitten des Straßennetzes sehr großzügige, teilweise über den tatsächlichen Bedarf hinausgehende Verkehrsräume (Fahrbahnen) zur Verfügung. Hingegen sind insbesondere im Fuß- und Radverkehr nicht selten keine bzw. nicht ausreichende Verkehrsanlagen vorhanden. Die Gestaltung von Straßenräumen stand in den zurückliegenden Dekaden weniger im Fokus.</p> <p>Hieraus ergeben sich Flächenkonflikte, die durch diesen Handlungsansatz gemindert werden sollen.</p> <p>Ergänzend zu PS-04 sollen bspw. über das Regelmaß hinausgehende und/oder nicht erforderliche mehrstreifige Richtungsfahrbahnen zu Gunsten anderer Nutzungen (Fuß- und Radverkehr, Begrünung) zurückgebaut und die frei werdenden Flächen neu verteilt bzw. anderweitig genutzt werden.</p>	<p>Die Wladimir-Sagorski-Straße ist im Bestand durch einen vierstreifigen Ausbau charakterisiert.</p> <p>Die aktuellen und künftig absehbaren Verkehrsbelastungen (Kfz-Verkehr) lassen eine Reduzierung auf jeweils eine Richtungsfahrbahn (zzgl. Abbiegestreifen an den Knotenpunkten) zu. Hiermit könnten Flächen für Radverkehrsanlagen und erhebliche Gestaltungspotenziale (begrünte Allee) generiert werden. Auf diese Weise würde der Straßenraum dem tatsächlichen Bedarf entsprechend aufgeteilt und weniger verkehrlich überprägt gestaltet werden können.</p>	<p>Der Handlungsansatz generiert keine unmittelbaren, zusätzlichen Kosten.</p> <p>Die Verkehrsplanung bzw. Planung von Verkehrsanlagen sind Pflichtaufgaben der Kommune. Dies wird absehbar auch in Zukunft so sein. Entsprechende Ressourcen werden seitens der Stadtverwaltung vorgehalten.</p> <p>Im Rahmen der Unterhaltung von Verkehrsanlagen ergeben sich immer wieder Zeitpunkte, an denen diese grundhaft erneuert werden müssen, um im verkehrssicheren Zustand zu verbleiben. Diese Zeitpunkte sollen genutzt werden, um die Bedeutung der betreffenden Verkehrsanlagen sowie deren Ausbaustandard kritisch zu hinterfragen und ggf. zu verändern.</p> <p>Die vorgelagerten Planungen werden aus dem Regelbudget des Tiefbauamtes finanziert. Die konkrete Umsetzung von Projekten ist im Haushalt der Stadt Chemnitz vorzusehen und durch den Stadtrat zu beschließen (Haushalt und Baubeschluss).</p>
<b>PS-10</b> Kap. 6.7 Seite 62	<p>„Die Stadt Chemnitz <b>kann</b> das Instrument der Parkraumbewirtschaftung für den [...] öffentlichen Parkraum <b>in Quartieren mit hoher Nutzungskonkurrenz im ruhenden Verkehr und/oder hohem Parkdruck</b>, vorrangig im Stadtzentrum <b>anwenden</b>. Die <b>Bewirtschaftung kann</b> das Bewohnerparken, eine zeitliche Begrenzung und/oder die monetäre Bewirtschaftung <b>umfassen</b>. Fachliche Grundlage ist das Parkraumkonzept <b>Innenstadt und bei Bedarf</b> ergänzende quartiersbezogene Parkraumbewirtschaftungskonzepte. [...] Ziel ist es, den ruhenden Verkehr sowie den Parksuchverkehr <b>in den betreffenden Quartieren</b> auf das geringstmögliche Maß zu begrenzen und den Umweltverbund zu stärken. [...]“</p>	<p>Die Parkraumbewirtschaftung ist ein bewährtes Instrument, um Nutzungskonkurrenzen im ruhenden Kfz-Verkehr zu mindern. Durch eine Bepreisung des Parkens werden Anreize geschaffen, den verfügbaren Parkraum effizienter zu nutzen, den ersten verfügbaren Stellplatz zu nutzen (Minderung Parksuchverkehr) und/oder alternative Verkehrsmittel in Betracht zu ziehen.</p> <p>Das Instrument kann nur zum Einsatz gebracht werden, wenn die Nutzungskonkurrenz zwischen quartierseigenen und quartiersfremden Nutzer:innen hinreichend und nachvollziehbar dokumentiert ist.</p>	<p>Der Handlungsansatz befindet sich bereits in der Umsetzung. Mit dem Parkraumkonzept für die Innenstadt Chemnitz wurde eine erste quartiersbezogene Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Weitere Informationen: <a href="https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/verkehr/auto-krad-lkw/parken/parkraumkonzept.html">https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/verkehr/auto-krad-lkw/parken/parkraumkonzept.html</a></p>	<p>Der Handlungsansatz generiert keine unmittelbaren, zusätzlichen Kosten.</p> <p>Die Verkehrsplanung ist eine Pflichtaufgabe der Kommune. Dies wird absehbar auch in Zukunft so sein. Entsprechende Ressourcen werden seitens der Stadtverwaltung vorgehalten.</p> <p>Die verkehrsplanerische Betrachtung / Konzeption von Parkraumbewirtschaftungsquartieren würde durch das Tiefbauamt, ggf. unter Einbindung externer Expertise (Finanzierung Regelbudget Verkehrsplanung) erfolgen. Hierbei würden die konkreten Maßnahmen vor Ort ermittelt und kostenseitig untersetzt.</p>

				Das finale Konzept wäre durch den Stadtrat zu beschließen. In diesem Rahmen wäre die Finanzierung zu diskutieren / zu sichern.
<b>PS-11</b> Kap. 6.8 Seite 64	<p>„Liefen und Laden: Die Stadt Chemnitz <b>soll</b> die Belange des Liefer-, Ver- und Entsorgungverkehrs sowie des Pflegeverkehrs <b>beachten</b> und im öffentlichen Straßenraum bedarfsgerecht Liefer- und/oder Ladezonen <b>einrichten</b>. Dies <b>soll</b>, falls erforderlich, zu Lasten des ruhenden Verkehrs <b>erfolgen</b>. Liefer- und Ladezonen sollen möglichst einem Abstand von höchstens 100 m zum Lieferziel aufweisen. Ein Abstand von 200 m ist nicht zu überschreiten. Sie <b>sollen</b> bei entsprechender Eignung außerhalb der Lieferzeiten zum Parken genutzt werden. Gleichmaßen <b>sollen</b> Investor:innen und Betreiber:innen von relevanten Nutzungen zur Einrichtung von Liefer- und Ladezonen motiviert <b>werden</b>.“</p>	<p>Der Wirtschaftsverkehr im Allgemeinen und der Liefer-, Ver- und Entsorgungverkehr im Speziellen sind wichtige Aspekte im urbanen Verkehrsgeschehen. Künftig ist u.a. als Folge des weiter steigenden Online-Handels und damit unmittelbar verknüpfter Liefervorgänge mit einem weiteren Anstieg des Lieferverkehrs zu rechnen.</p> <p>Mit Blick auf die Zielstellung des Entwurfes für den Mobilitätsplan 2040, den Umweltverbund zu stärken und mehr Radverkehr zu generieren sowie unter Beachtung der PS-04 und PS-09 bedarf es einer planerischen Würdigung des Lieferverkehrs. Mithilfe von Liefer- und Ladezonen soll der Lieferverkehr separat berücksichtigt und angemessen durchgeführt werden.</p> <p>Der Handlungsansatz beschreibt hierzu erste Kriterien, die bei ortskonkreten Planungen zu verfeinern und umzusetzen sein werden.</p>	<p>Aktuell plant der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) in Zusammenarbeit mit der CVAG und der Stadt Chemnitz das Chemnitzer Modell, Stufe 4, Planfeststellungsabschnitt 1 im Bereich der Innenstadt von Chemnitz. Im Rahmen der planerischen Betrachtungen werden Liefer- und Ladezonen vorgesehen und realisiert. Weitere Informationen: <a href="https://www.chemnitzer-modell.de/downloads/lageplaene-stufe-4/">https://www.chemnitzer-modell.de/downloads/lageplaene-stufe-4/</a></p>	<p>Der Handlungsansatz generiert keine unmittelbaren, zusätzlichen Kosten.</p> <p>Die Verkehrsplanung bzw. Planung von Verkehrsanlagen sind Pflichtaufgaben der Kommune. Dies wird absehbar auch in Zukunft so sein. Entsprechende Ressourcen werden seitens der Stadtverwaltung vorgehalten.</p> <p>Liefer- und Ladezonen sollen nach Bedarf und vorrangig bei ohnehin in Planung befindlichen Projekten umgesetzt werden. In Ermangelung ortskonkreter Planungen bzw. Kostenberechnungen können gegenwärtig keine Finanzierungsbedarfe benannt werden.</p>