

# Stadt Chemnitz

## Mobilitätsplan 2040

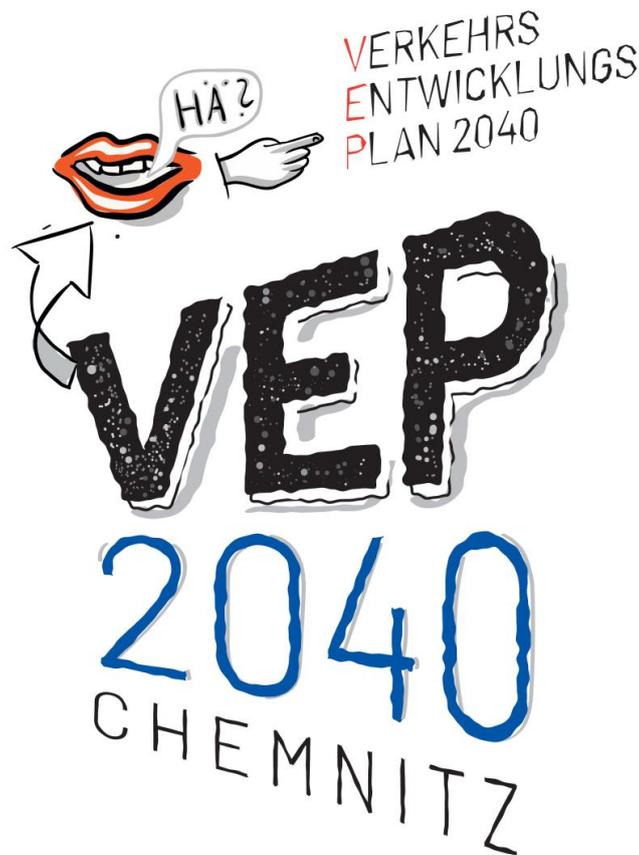


Abbildung 1: Titelbild Mobilitätsplan 2040  
(Grafik wird nach Beschluss des Mobilitätsplans 2040 geändert)

Entwurf (Version 1.3, Stand: 05.02.2021)

Hinweis zur sprachlichen Gleichstellung:

Im nachfolgendem Text wird geschlechtergerechte (oder geschlechtersensible) Sprache angewandt. Der Doppelpunkt (:) innerhalb von Personenbeschreibungen deutet die geschlechtliche Vielfalt an und adressiert alle Geschlechter gleichermaßen.

## Änderungsmanagement

Redaktionell bedeutsame Änderungen zur Vorgängerversion 1.2 bzw. neue Texte sind rot gekennzeichnet.

Die Nummerierung der Handlungsansätze wurde von Version 1.2 zu Version 1.3 vollständig erneuert, um eine durchgehende Nummerierung zu erreichen. Die Zuordnung der Nummerierung sind der Nummerierungstabelle (siehe [www.chemnitz.de/vep2040](http://www.chemnitz.de/vep2040)) zu entnehmen.

Kommentare der Projektleitung sind hellblau hinterlegt.

Datum	Version	Anmerkungen
23.01.2020	1.0	erster Entwurf
03.02.2020	1.0.1	redaktionelle Überarbeitung nach Anmerkungen 66.0
06.04.2020	1.1	redaktionelle Überarbeitung; Inhalte ergänzt; Querbezüge ergänzt
10.10.2020	1.2	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Inhalte aus Beteiligung Runder Tisch ergänzt, Diskussionsbedarfe und Alternativvorschläge ergänzt,</li><li>▪ Clean Vehicle Directive ergänzt</li><li>▪ Änderung StVO 2020 ergänzt</li><li>▪ 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung 2035 ergänzt</li><li>▪ Beteiligungsformate ergänzt</li></ul>
05.02.2021	1.3	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Überarbeitung Nummerierung</li><li>▪ Überarbeitung nach Beteiligung Stadtverwaltung Chemnitz, Träger öffentlicher Belange und öffentlicher Debatte (Bürger:innenratschlag und Interessennetzwerk)</li><li>▪ Neufassung Karten 17 und 18</li></ul>
vsl. III/2021	1.4	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Überarbeitung nach Online-Beteiligung</li><li>▪ Beschlussvorlage an den Stadtrat</li></ul>

## Impressum

Verfasser:

**Stadt Chemnitz**

Tiefbauamt

Friedensplatz 1, 09111 Chemnitz

Tel.: 0371 / 488 6601

[vep2040@stadt-chemnitz.de](mailto:vep2040@stadt-chemnitz.de)

Alexander Kirste

Susann Michel

Mitwirkende: :

**SHP Ingenieure** (fachliche Begleitung)

Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover

Tel.: 0511 / 3584 450

Fax: 0511 / 3584 477

[info@shp-ingenieure.de](mailto:info@shp-ingenieure.de)



Wolfgang Haller

Felix von der Lieth

**epUrban** (Moderation Runder Tisch)

Kantstraße 134, 10625 Berlin

Tel.: 030 / 312 11 52

[info@epUrban.com](mailto:info@epUrban.com)

Erhard Pfothhauer

### **Runder Tisch zum VEP 2040**

Mitwirkende gemäß Kapitel 3 und Abbildung 4

**Stefan Tschök** (Moderation öffentliche Debatte)

Stefan Tschök

**TU Chemnitz** (Kapitel 4, Entwurfes für den Mobilitätsplan 2040)

Forscherguppe Allgemeine & Arbeitspsychologie

Wilhelm-Raabe-Straße 43, 09120 Chemnitz

Madlen Günther

# Inhalt

1 Einführung .....	5
2 Anlass, Ziele, Wirkung und Rahmenbedingungen.....	7
3 Aufbau und Methodik .....	11
4 Zur Beeinflussbarkeit der Verkehrsmittelwahl .....	15
5 Leitbild für Verkehrspolitik und Verkehrsplanung.....	17
6 Strategien .....	23
6.1 Mobilitätsmanagement, Mobilitätskosten und Mobilitätskultur.....	23
6.2 Stadt- und Straßenraumgestaltung.....	29
6.3 Fußverkehr.....	33
6.4 Radverkehr.....	37
6.5 Öffentlicher Personenverkehr .....	43
6.6 Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz.....	54
6.7 Ruhender Verkehr .....	62
6.8 Wirtschaftsverkehr.....	64
6.9 Neue Formen der Mobilität .....	67
6.10 Multi- und Intermodalität, vernetzte Mobilität.....	71
6.11 Digitale Mobilität / Digitalisierung im Verkehr .....	74
6.12 Intelligente Verkehrssysteme.....	77
6.13 Alternative Antriebe und Kraftstoffe .....	78
6.14 Runder Tisch und Monitoring.....	81
6.15 Finanzierungsinstrumente im Verkehrswesen.....	82
6.16 Überblick funktionale Wirkung .....	84
7 Leuchttürme.....	85
7.1 Kurzfristige Leuchtturmprojekte .....	85
7.2 Mittelfristige Leuchtturmprojekte.....	86
8 Maßnahmen.....	87
8.1 Maßnahmen ohne Diskussionsbedarf .....	87
8.2 Maßnahmen mit Diskussionsbedarf.....	87
9 Quellenangaben, Bildnachweis und Abkürzungsverzeichnis.....	88

# 1 Einführung

**Das Bild für die Zukunft** - Chemnitz 2040: Die Stadt hat sich (wie schon so oft in ihrer Vergangenheit) grundlegend gewandelt. In den **vergangenen 20 Jahren** ist es **Chemnitz** durch das engagierte gemeinsame Wirken aller Beteiligten der Stadtgesellschaft gelungen, reinen Verkehr zu reduzieren und dabei gleichzeitig mehr Mobilität hervorzubringen. Damit ist bewiesen, dass Veränderungen, so herausfordernd sie auch scheinen mögen, zum Wohle aller zu bewältigen sind. Die vorwiegend autogerechte Stadt der Anfangsjahre des Jahrhunderts wurde zu einer modernen Stadt mit multimodalem, vernetztem Mobilitätssystem und hoher Aufenthaltsqualität gewandelt.

Jetzt bewegen sich die Menschen in Chemnitz im Quartier am liebsten zu Fuß, entdecken abwechslungsreich und einladend gestaltete Straßenräume und schlendern durch kleinteilig strukturierte Geschäftsstraßen, in denen Einzelhandel und Gastronomie zum Verweilen anregen. Der öffentliche Raum hat sich zum Ort der Begegnungen und der Kommunikation entwickelt. Er macht gesellschaftliche Teilhabe einfach und barrierefrei möglich. Begrünte Quartiere und Regenrückhaltetechnologien erfrischen den Stadtraum.

Auch für längere Wege wird nun viel häufiger das eigene (Lasten-)Fahrrad genutzt. Alternativ stehen zahlreiche öffentliche Verkehrsmittel in der Nähe des jeweiligen Start- und Zielortes zur Verfügung. Der **Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)**, ergänzt durch autonom fahrende Quartiers-Shuttle, und zum Beispiel Fahrrad-, Roller- und Scooter-Verleihsysteme ermöglichen eine individuelle Mobilität jeden Tag rund um die Uhr und sind Garant der mobilen Teilhabe. Alle öffentlichen (Leih-)Verkehrsmittel sind räumlich in Mobilitätsstationen und digital in einer App miteinander vernetzt und bilden ein zusammenhängendes Mobilitätssystem, das es den Menschen in Chemnitz ermöglicht, Verkehrsmittel einfach, schnell, und komfortabel zu nutzen. Der Besitz eines Autos und/oder anderer Verkehrsmittel ist immer weniger wichtig, bleibt aber ohne Einschränkungen möglich. Im Endeffekt geht es für jeden Einzelnen um die Beantwortung der Frage, welches Verkehrsmittel für welchen Zweck am besten und nachhaltigsten geeignet ist, das gewünschte Bedürfnis zu befriedigen.

Die Folgen dieses Wandels nimmt jede:r in Chemnitz positiv wahr: Durch die zunehmende Nutzung des **Umweltverbundes**<sup>1</sup> nimmt die Anzahl der Autos im Straßenraum (sowohl parkend in Seitenlage der Straße als auch sich auf den Straßen bewegend) ab. Und das kommt allen Menschen in Chemnitz zu Gute: zum Beispiel verringert sich die Anzahl der Unfälle, Staus im Berufsverkehr verschwinden, Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe erreichen ihren Kund:innen termintreu und finden schnell einen Parkplatz am Zielort und der Einzelhandel sowie die Gastronomie profitieren von mehr Laufkundschaft. Außerdem wird die Stadt leiser, die Luft wird sauberer. Und ganz nebenbei wird ein nicht unwesentlicher Beitrag zum globalen Klima- und Umweltschutz geleistet, ohne Mobilität oder Lebensstandard zu mindern.

---

<sup>1</sup> Gruppe der umweltverträglicheren Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV, geteilte Mobilität)

**Schritt für Schritt in die Zukunft:** Die Umsetzung des **Mobilitätsplans** 2040 bedeutet nicht die Verbannung des Autos. Vielmehr besteht die Herausforderung darin, die Menschen in Chemnitz sowie die Gäste der Stadt in allen Lebenssituationen und Tätigkeitsbereichen für die Nutzung verfügbarer Mobilitätsalternativen zu gewinnen und altvertraute Gewohnheiten der Nutzung des Autos freiwillig hinterfragen zu helfen und schrittweise zu verändern. Hierfür bedarf es neben einem hinreichend gut ausgebauten, attraktiven Mobilitätssystem vor allem eines: des Dialogs und der konstruktiven Zusammenarbeit all jener, die in Chemnitz unterwegs sind. Und „unterwegs sein“ ist durchaus nicht nur auf die rein räumliche Fortbewegung im Stadtraum bezogen; es bedeutet auch die planerische Tätigkeit bei der Gestaltung von Bau- und Verkehrsprojekten, die digitale Nutzung von Datenströmen, die Aufstellung **des Flächennutzungsplans**, die Entwicklung und Nutzung neuer Tarifsysteme, die frühzeitig einsetzende Verkehrserziehung und vieles mehr. Damit und mit vielen weiteren kommunikativ wirkenden Maßnahmen soll die Neugier zum Ausprobieren neuer und/oder bisher ungenutzter Verkehrsmittel geweckt und letztendlich eine dauerhafte Änderung des Mobilitätsverhaltens angestoßen werden.

Übergeordnetes Ziel des **Mobilitätsplans** 2040 ist es, den **Modal Split<sup>2</sup>** bis zum Zielhorizont deutlich zugunsten des Umweltverbundes zu verändern und den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei der Verkehrsmittelwahl auf **rund 30** Prozent aller Wege und gleichermaßen die **Verkehrsleistung<sup>3</sup>** im MIV zu reduzieren (vgl. Abbildung 2). Vergleichbare bzw. noch deutlich ambitioniertere Ziele werden in zahlreichen deutschen Städten verfolgt.

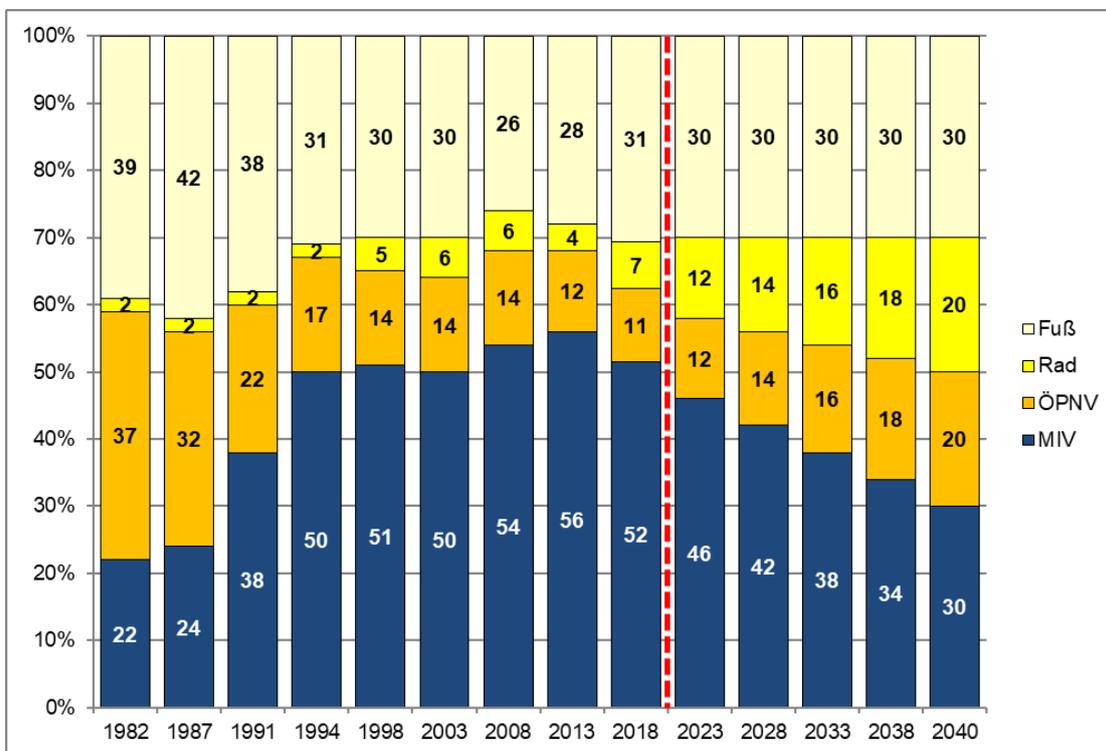


Abbildung 2: Modal Split – Historie (bis 2018) und Planung (2023 – 2040)<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Verteilung der **Wege** auf verschiedene Verkehrsmittel

<sup>3</sup> Strecke aller Verkehrsteilnehmer pro Tag.

<sup>4</sup> Das SrV wird regelmäßig alle fünf Jahre durchgeführt. Die Evaluierung der Zielwerte für den Modal Split im Jahr 2040 wäre mit den Erhebungen 2038 und 2043 möglich.

## 2 Anlass, Ziele, Wirkung und Rahmenbedingungen

### Anlass

Der VEP 2015 datiert aus dem Jahr 2006<sup>5</sup>. Er beschreibt die beabsichtigte Entwicklung im Verkehr bis zum Prognosejahr 2015 und ist im Wesentlichen auf die Verkehrsarten Fuß-, Rad-, ÖPNV und MIV ausgerichtet. Mit Hilfe zahlreicher Maßnahmen sollte die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel bei gleichzeitigen Verbesserungen im Straßennetz zur Entlastung städtischer Teilbereiche erreicht werden.

Im Dezember 2018 wurde der Bericht zur Evaluierung des VEP 2015<sup>6</sup> vorgelegt. Im Ergebnis wird dargelegt, dass das Leitbild und die Ziele zu schärfen und Prioritäten bei der Umsetzung von Maßnahmen unter Beachtung begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen zu setzen seien. Die im VEP bearbeiteten Aspekte von Mobilität und Verkehr seien zu aktualisieren, zu ergänzen und integriert zu betrachten. Hierbei sei auch der Einbindung der Chemnitzer Bevölkerung bei der Erstellung des Planwerks wie auch bei dessen Umsetzung hinreichend Rechnung zu tragen.

### Ziele und Wirkung

Bei der Weiterentwicklung des VEP sollten in einem **partizipativen Prozess**<sup>7</sup> – so die Empfehlung – ein verkehrliches Leitbild für das Jahr 2040 herausgearbeitet und die erforderlichen Schritte dorthin aufgezeigt werden. Das Planwerk soll auf Basis eines gesellschaftlichen Konsenses einen verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Rahmen abbilden und gleichermaßen ein Arbeitsprogramm zur Etablierung nachhaltiger Mobilität in Chemnitz und in der Region darstellen.

Der **Mobilitätsplan** 2040 ist sowohl an die Kommunalpolitik und die Stadtverwaltung gerichtet (Wirkung nach innen) als auch an die Chemnitzer Bevölkerung und die Gäste der Stadt sowie nachrichtlich an die Region (Wirkung nach außen).

### Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für die Mobilitäts- und Verkehrsplanung haben sich seit 2006 maßgeblich verändert. Neue globale, nationale und lokale Herausforderungen sind im **Mobilitätsplan** 2040 angemessen zu berücksichtigen:

- Der globale Klimawandel erfordert unter anderem im Verkehrssektor erhebliche Anstrengungen zur Minderung der Treibhausgasemissionen (Klima- und Umweltschutz). Er ist Folge der fortschreitenden, von Menschen mindestens teilweise durch CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verantwortenden Erderwärmung, zu deren Begrenzung auf deutlich unter 2 Grad Celsius, möglichst 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter, sich die Weltgemeinschaft 2017 in

---

<sup>5</sup> **Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Chemnitz, Beschluss** B-069/2006, abrufbar unter [www.chemnitz.de/vep2040](http://www.chemnitz.de/vep2040)

<sup>6</sup> Information I-012/2018, abrufbar unter [www.chemnitz.de/vep2040](http://www.chemnitz.de/vep2040)

<sup>7</sup> partizipativer Prozess: Verfahren zur Fortschreibung des Mobilitätsplans in dem verschiedene Akteure beteiligt sind

Paris verpflichtet hat.<sup>a</sup> Da **in Deutschland und in Chemnitz rund 20 Prozent** aller Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor verursacht werden<sup>bc</sup>, besteht ein maßgebendes, jedoch bisweilen kaum genutztes Potenzial für den Klima- und Umweltschutz.

- Der weltweite Verbrauch natürlicher Ressourcen<sup>8</sup> liegt weit über deren natürlicher Reproduktionsfähigkeit und erschöpft diese in rapide zunehmendem Maß. Mit Blick auf den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wohlstand **heutiger und nachfolgender Generationen** ist eine drastische Reduzierung des Ressourcenverbrauchs für Mobilität und Verkehr vordringlich.
- Die Digitalisierung erfasst in zunehmendem Maß den Verkehrssektor. Automatisiertes und autonomes Fahren befindet sich im fortgeschrittenen Entwicklungsstadium und wird voraussichtlich in naher Zukunft eingeführt. Digitale Informations- und Buchungsplattformen verändern die Nutzung des ÖPNV, echtzeitbasierte Informationen ermöglichen intermodales Reisen und App-basierte Fahrdienste sowie elektrische Kleinstfahrzeuge erweitern das Spektrum der klassischen Verkehrsmittel.
- Die Digitalisierung der Arbeitswelt könnte sich unter anderem auch auf das Mobilitätsverhalten der Berufstätigen auswirken: Eine zunehmende Flexibilisierung der Arbeitszeiten und des Arbeitsortes (Home-Office) können zur Minderung bzw. Vermeidung von Verkehrsspitzen (Berufsverkehr) beitragen und somit einen Beitrag zur effizienten Organisation des Verkehrs leisten.
- Alternative Antriebe und Kraftstoffe werden dazu beitragen, verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen zunächst deutlich zu mindern und künftig weitestgehend zu vermeiden. Wichtige Voraussetzung dafür ist die Bereitstellung erneuerbarer Energien (Sektorenkopplung). Rebound-Effekte<sup>9</sup> sind zu vermeiden.
- Die Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Lärm- und Luftschadstoffimmissionen ist gestiegen. Deren Problematisierung in Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen erfordert eine Neuorientierung in der Verkehrsplanung. Den Rahmen dafür geben die definierten Grenzwerte der Europäischen Union (EU) vor, deren Einhaltung bindend ist (Gesundheitsschutz und -vorsorge).
- Das Europäische Parlament hat in 2019 die Clean Vehicle Directive<sup>d</sup> (aus dem englischen: Weisung zu sauberen Fahrzeugen, CVD) verabschiedet. Die CVD sieht vor, dass ab 2025 **bei Neubeschaffungen von Bussen für den ÖPNV**

---

<sup>8</sup> Unter natürlichen Ressourcen sollen beispielsweise alle auf der Erde vorhandenen und durch den Menschen nutzbaren Flächen, alle von Natur aus vorkommenden Rohstoffe sowie alle vorhandenen Energieträger (fossil und regenerativ) zusammengefasst werden.

<sup>9</sup> Rebound-Effekt: Durch klimaneutrale Antriebe und/oder Kraftstoffe steigt die Nutzung von Kraftfahrzeugen weiter an. Dies verursacht einen steigenden Energieverbrauch und führt zu einer zunehmenden Anzahl von Kraftfahrzeugen. Der positive Effekt wird (teilweise) wieder aufgehoben. Zur Vermeidung von Rebound-Effekten muss die Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund vordergründig vorangetrieben werden.

mindestens 45 Prozent mit alternativen Antrieben auszurüsten sind. Ab 2030 mindestens 65 Prozent. Die CVD ist durch die Mitgliedsstaaten binnen zwei Jahren in nationales Recht umzusetzen. [...]

- Barrierefreiheit im Verkehr hat mit dem Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG)<sup>e</sup> und dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)<sup>f</sup> einen rechtlich verbindlichen Rahmen erhalten. Die Belange der Barrierefreiheit sind bei allen verkehrlichen Maßnahmen grundlegend zu berücksichtigen.
- Im Jahr 2020 erfolgte eine Novellierung der Straßenverkehrsordnung<sup>g</sup> (StVO), die im Wesentlichen darauf abzielt, den Radverkehr besser zu schützen und somit dessen zunehmende Bedeutung zu würdigen. Konkret wurde der Überholabstand innerorts auf 1,50 m und außerorts auf 2,00 m definiert, welcher für alle Formen des Mischverkehrs, insbesondere auch bei Schutzstreifen, zwingend einzuhalten ist. Darüber hinaus wurde das Nebeneinanderfahren gestattet und neue Möglichkeiten der Bevorrechtigung des Radverkehrs eingeführt (bspw. Grünpfeil für den Radverkehr, Fahrradzonen als Weiterentwicklung der Fahrradstraße).
- Das Mobilitätsverhalten insbesondere junger, städtisch geprägter Menschen verändert sich: Zunehmend werden verschiedene Verkehrsmittel aus jeweils unterschiedlichem Anlass in Anspruch genommen, anstatt ein oder einige wenige Verkehrsmittel selbst zu besitzen. Dieser sogenannten „Geteilten Mobilität“ (englisch: Shared Mobility) ist ein sehr großes Potenzial bei der nachhaltigen Gestaltung künftiger Mobilität beizumessen. Im günstigsten Fall können weniger Fahrzeuge gleiche Mobilität für eine Vielzahl von Menschen gewährleisten.
- Die Bevölkerungsentwicklung in Chemnitz ist in den vergangenen Jahren deutlich positiv verlaufen. Die Stadt Chemnitz geht davon aus, dass bis 2030 ein geringes und stetiges Bevölkerungswachstum bestehen wird. Schätzungsweise werden dann rund 250.000 bis 260.000 Menschen<sup>h</sup> im Stadtgebiet leben.

Im Gegensatz dazu sieht die 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung<sup>i</sup> des Freistaates Sachsen aus 2020 einen deutlich anderen Trend für Chemnitz: Demnach setzt ein neuerlicher Bevölkerungsrückgang ein, der die Einwohner:innenzahl bis 2035 auf rund 237.000 Einwohner:innen (Variante 1) bis rund 225.000 Einwohner:innen (Variante 2) absinken lässt.

In diesem Spannungsfeld (Bevölkerungswachstum vs. -rückgang) werden Entscheidungen zu sozialen, technischen und ökologischen Infrastrukturen und deren Verkehrsverflechtungen im Stadtgebiet zu treffen sein.

- Die globalen Verflechtungen der Wirtschaft, welche durch den zunehmenden internetbasierten Handel (Online-Handel) weiter gestärkt werden, sind auch im Stadtgebiet zu spüren: Der Güterverkehr insgesamt und insbesondere auf der Straße hat in den vergangenen Jahrzehnten deutlich zugenommen und wird bis 2030 noch weiter ansteigen.<sup>j</sup> Damit einher gehen Herausforderungen bei der

Bewältigung des künftigen **Verkehrsaufkommens**<sup>10</sup> und der daraus resultierenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie der Organisation des kleinräumigen Güterverkehrs zur Feinverteilung der Güter im Stadtgebiet und der Region.

- Getragen von der Erkenntnis, dass einzelne Kommunen im globalen Wettbewerb um Unternehmen, Märkte und Personen weniger erfolgreich sein können als kompetenzübergreifende Verbände, steht die regionale Kooperation in Chemnitz und der Region seit Jahren im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung. Künftig wird die Zusammenarbeit in der Region noch weiter auszubauen und beispielsweise bei der Gestaltung nachhaltiger Mobilität auf die administrative Ebene zu erweitern sein.
- Die fortschreitende Alterung der Bevölkerung wirkt sich auf die Mobilität aus (geringfügig abnehmende Zahl der Wege pro Tag<sup>k</sup>) und wird zu einem veränderten Verkehrsaufkommen führen. Darüber hinaus sind die Anforderungen an die Gestaltung von Stadtstrukturen (kurze Wege), Stadträume (Aufenthalt und Pausieren) und Verkehrsinfrastrukturen (Barrierefreiheit) zunehmend von Bedeutung.
- Die Unterhaltung und Modernisierung der bestehenden kommunalen (Verkehrs-) Infrastrukturen gestaltet sich zunehmend schwierig, da hierfür keine ausreichenden Finanzmittel bereitgestellt werden (können). In den zurückliegenden Dekaden war eine sach- und zeitgerechte Unterhaltung von Straßen, Wegen und Ingenieurbauwerken kaum mehr leistbar, sodass für die Zukunft erhebliche Anstrengungen in die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur getätigt werden müssten, um den Status Quo zu erhalten.

---

<sup>10</sup> Anzahl der Fahrzeuge pro Zeiteinheit

### 3 Aufbau und Methodik

Der **Mobilitätsplan** 2040 dokumentiert das Ergebnis eines umfangreichen öffentlichen Planungs- und Diskussionsprozesses und gibt damit einen für die Stadt Chemnitz maßgeblichen verkehrspolitischen sowie verkehrsplanerischen Rahmen vor. Er soll darüber hinaus den umliegenden Landkreisen und Gemeinden als Orientierung dienen und Ansätze für deren eigene sowie eine gemeinsame Verkehrsentwicklung bieten.

Der **Mobilitätsplan** 2040 soll verständlich und nachvollziehbar sein. Inhaltlich ist das Planwerk auf den Zielhorizont 2040 ausgerichtet. Die bisherigen planerischen Grundlagen und deren Bearbeitungsstand zum Jahr 2017 sind dem VEP 2015 sowie dem Bericht zur Evaluierung des VEP 2015 zu entnehmen.

Der **Mobilitätsplan** 2040 umfasst vier Ebenen (vgl. Abbildung 3), die sich wechselseitig beeinflussen:

- Im **Leitbild** wird ein übergeordneter Zielrahmen als Ergebnis der verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Entwicklung beschrieben.
- Die **Strategien** beschreiben konkrete Handlungsansätze, um den im Leitbild definierten Zielrahmen zu erreichen. Sie können ihrerseits Teilziele und Zielkennwerte definieren, die erreicht werden sollen. Strategien sind im Folgenden als S-01, S-02 usw. gekennzeichnet. Besonders bedeutsame Strategien für die Umsetzung des **Mobilitätsplans** 2040 sind als prioritäre Strategien im Folgenden als **PS-01**, **PS-02** usw. gekennzeichnet.

Sofern Handlungsansätze nicht durch die Stadt Chemnitz und deren Tochterunternehmen selbst, sondern weitestgehend bzw. ausschließlich durch Dritte umzusetzen wären und sich die Rolle der Stadt Chemnitz und deren Tochterunternehmen auf beratende Tätigkeiten beschränken muss, werden zunächst **Positionen** formuliert. Gleiches gilt für Entwicklungen, die noch nicht hinreichend absehbar sind. Letzteres gilt beispielsweise bei neuen Themen, die im Rahmen der Verkehrsplanung zu bearbeiten sind und für die noch keine fachplanerischen Konzepte vorliegen. Diese Positionen dienen einer ersten thematischen Annäherung. Sie sind bei der Umsetzung des **Mobilitätsplans** 2040 weiterzuentwickeln. Positionen sind im betreffenden Abschnitt als P-01, P-02 usw. gekennzeichnet.

- **Leuchttürme** sind konkrete Projekte mit Modell- und Vorbildcharakter. Sie sollen innerhalb von drei bis fünf Jahren nach Beschluss des **Mobilitätsplans** 2040 zur Umsetzung gebracht werden und dienen einer exemplarischen Verdeutlichung der formulierten planerischen Ansätze.
- Als **Maßnahmen** werden eine Vielzahl gesammelter Projektvorschläge dokumentiert, die einen Beitrag zur Umsetzung des **Mobilitätsplans** 2040 leisten können, die mit Blick auf erforderliche Prioritäten aber als nicht vordringlich

einzuschätzen sind. Ihre Umsetzung ist über nachgelagerte Fachkonzepte voranzutreiben und im Rahmen der Haushaltsplanung zu sichern.

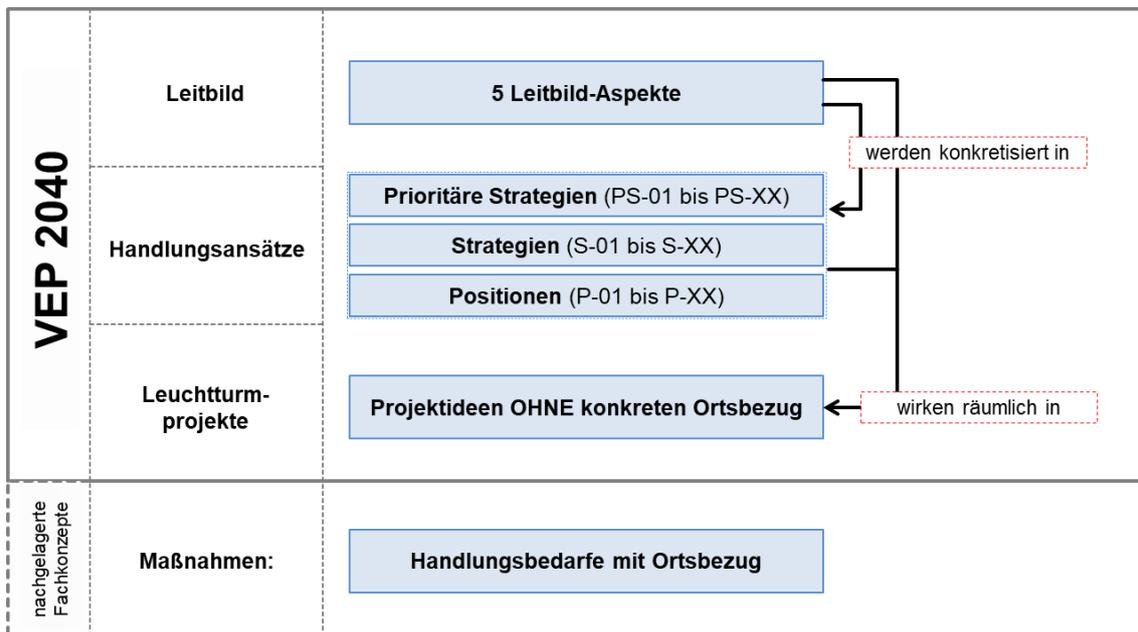


Abbildung 3: Ebenen-Modell des **Mobilitätsplans** 2040

**Fachbegriffe** sind kursiv fett gekennzeichnet und werden im Regelfall im fachlichen Kontext knapp erläutert. Ihre ausführliche Definition ist der einschlägigen Fachliteratur zu entnehmen, in Online-Datenbanken verfügbar oder bei der Stadtverwaltung, Abteilung Verkehrsplanung, zu erfragen.

Der Planungshorizont 2040 des **Mobilitätsplans** gewährleistet die zeitliche Kongruenz mit der ebenfalls auf das Jahr 2040 ausgerichteten „Chemnitz-Strategie“<sup>11</sup>. Diese wird derzeit als strategisches Instrumentarium und identitätsstiftendes Zukunftsbild durch die Stadt Chemnitz erarbeitet und ist als übergeordnete Ebene für alle Fachplanungen gedacht. Ungeachtet dessen erscheint ein Planungszeitraum von rund 20 Jahren geeignet, um die **Handlungsansätze** anzuwenden und deren Wirkung erkennen zu können.

Die inhaltliche Erarbeitung des VEP 2040 (**seit Version 1.3 Mobilitätsplan 2040**) erfolgte in einem **ko-kreativen Prozess** (gemeinsames Erarbeiten von Inhalten) zwischen der Stadt Chemnitz, einem beauftragten externen Gutachter (SHP Ingenieure, Hannover) und einem Runden Tisch, der extern moderiert wurde (Moderation: epUrban, Berlin). Teilnehmer:innen des Runden Tisches waren neben den Mitgliedern der im Stadtrat vertretenen Fraktionen Vertreter:innen von Mobilitätsanbietern und Interessenvertretungen sowie Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung Chemnitz (vgl. Abbildung 4). Der Runde Tisch tagte **zunächst** fünfmal. Die protokollierten Anregungen aus den fünf Sitzungen des Runden Tisches sind in den Entwurf VEP 2040 (Version 1.0 und 1.1) eingeflossen. Die Hinweise des Runden

<sup>11</sup> <https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/chemnitz-strategie/index.html>

Tisches zum Entwurf VEP 2040 (Version 1.1) wurden in einer Synopse zum VEP 2040 gebündelt, bewertet und teilweise in den Entwurf übernommen (Version 1.2).

Ergänzend zum Runden Tisch wurden sechs Werkstattgespräche durchgeführt, die gleichermaßen einen ko-kreativen Ansatz verfolgten und weitere Akteur:innen aus Forschung, Planung und Wirtschaft in den Prozess einbanden. Die protokollierten Anregungen aus den Werkstattgesprächen sind in den Entwurf VEP 2040 (Version 1.0 und 1.1) eingeflossen.

Mit dem Entwurf VEP 2040 (Version 1.2) wurde die öffentliche Debatte zum Planwerk eröffnet. Die öffentliche Debatte wurde grundsätzlich als konsultatives Angebot durchgeführt, das heißt es konnten von den Teilnehmenden Hinweise und Meinungen formuliert werden, die gleichermaßen in der Synopse zum VEP / **Mobilitätsplan** 2040 gesammelt, bewertet und teilweise in den Entwurf (ab Version 1.3) übernommen wurden. Die öffentliche Debatte umfasste vier Angebote, die zwischen Herbst 2020 und Frühjahr 2021 stattfanden<sup>12</sup>:

- Beteiligung der Stadtverwaltung und deren Tochterunternehmen, sowie der Träger öffentlicher Belange
- Bürger:innenratschlag mit ausgewählten Chemnitzer:innen
- Interessennetzwerk mit ausgewählten Netzwerken, Organisationen, Verbänden und Vereinen
- Online-Beteiligung **zur Erreichung einer breiten Öffentlichkeit**

Die **Beteiligungsformate Bürger:innenratschlag und Interessennetzwerk** wurden im November und Dezember 2020 als moderierte Videokonferenzen durchgeführt. Der Bürger:innenratschlag setzte sich aus über 30, repräsentativ ausgewählten Chemnitzer:innen zusammen. Das Interessennetzwerk bildeten die Ortsvorsteher der Ortschaftsräte, Vertreter:innen der Bürgerplattformen, des Gemeinwesens und des Quartiersmanagements sowie weitere Interessengruppen.

Die Diskussion wurde an den fünf Leitbild-Aspekten und deren Visualisierungen geführt und zeigte ganz überwiegend große Zustimmung zu den Inhalten des VEP / **Mobilitätsplans 2040**.

Vertiefende Informationen zu beiden Veranstaltungen sind unter [www.chemnitz.de/vep2040](http://www.chemnitz.de/vep2040) abrufbar.

---

<sup>12</sup> Konzeptionelle Details zu den Beteiligungsangeboten sind im Beteiligungskonzept zum VEP 2040, der Umgang mit den formulierten Hinweisen und Meinungen in der Synopse zum VEP / **Mobilitätsplan** 2040, Version 1.3 dokumentiert.

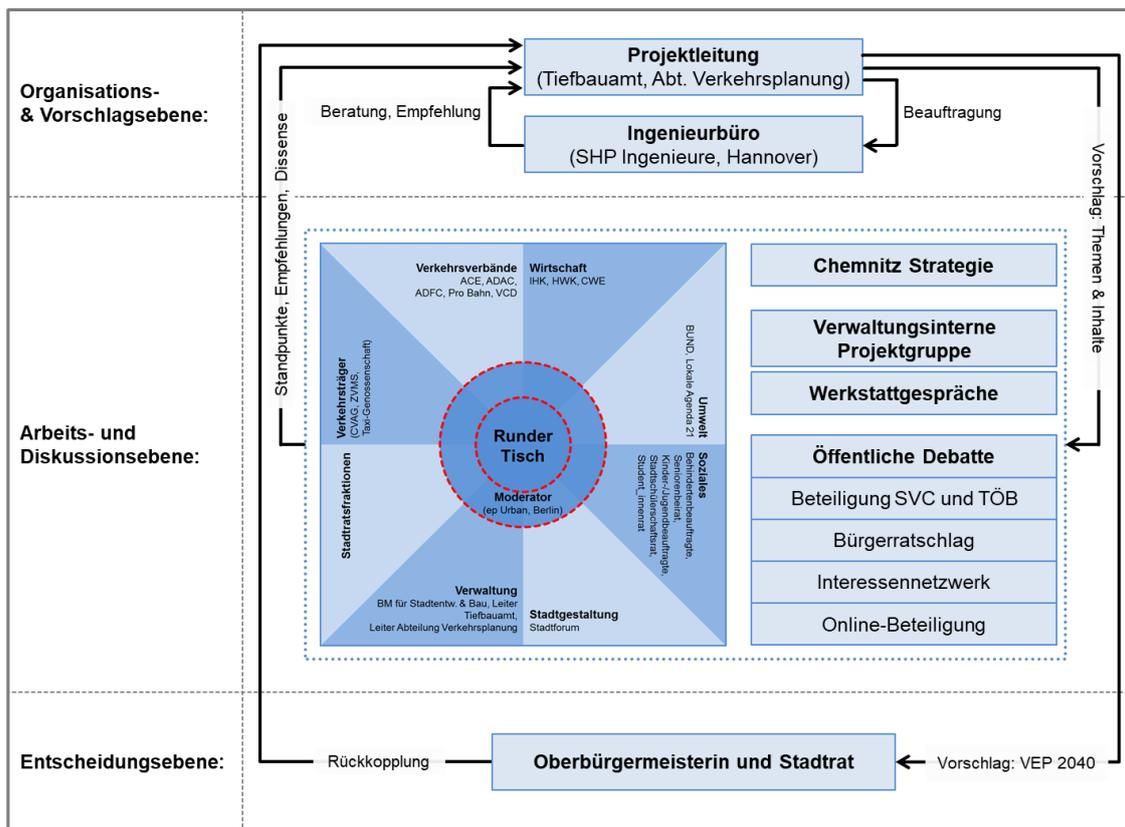


Abbildung 4: Runder Tisch und Prozessorganisation

In Summe wurden in der öffentlichen Debatte zum VEP / **Mobilitätsplan** 2040 rund **1.100** Anregungen, Hinweise und Meinungen zu den verschiedenen Entwürfen vorgebracht und in den **jeweiligen** Synopsen 2040 gesammelt, bewertet und teilweise in das Planwerk eingearbeitet.

Die Synopsen zum **VEP / Mobilitätsplan** 2040 sind unter [www.chemnitz.de/vep2040](http://www.chemnitz.de/vep2040) abrufbar.

## 4 Zur Beeinflussbarkeit der Verkehrsmittelwahl

Gastbeitrag der Technischen Universität (TU) Chemnitz, Forschergruppe Allgemeine & Arbeitspsychologie zur Verdeutlichung der Bedeutung kommunikativer Handlungsansätze in der Verkehrsplanung,

Autorin: Madlen Günther (MSc. Psychologie)

Viele Städte und Kommunen stehen vor der Herausforderung, die städtische Mobilität klimafreundlich zu gestalten ohne zugleich die Mobilität der Bürger:innen einzuschränken. Besonders in Städten mit einem hohen Anteil an motorisiertem Individualverkehr (MIV) formt sich dagegen oft erheblicher Widerstand aus der Bevölkerung.

Um Entscheidungen zur Verkehrsmittelwahl besser verstehen und für ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten motivieren zu können, ist aus wissenschaftlicher Sicht die Betrachtung individueller Bewertungsprozesse zu empfehlen. In diesem Zusammenhang sind drei bedeutende psychologische Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl zu unterscheiden: Werte und Normen einer Person, ferner Einstellungen und schließlich Kontrollüberzeugungen in Bezug auf die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote.

Werte und Normen stehen dabei für Selbstverpflichtungen in Bezug auf (un)angemessenes Verhalten in einer Gesellschaft. Ist beispielsweise in einer Stadt wie Chemnitz die Nutzung des Autos gesellschaftlich akzeptiert, wird die gegenüber sich selbst gesetzte Verpflichtung, Radzufahren deutlich geringer ausfallen als in einer fahrrad-affinen Stadt wie Münster.

Einstellungen als ein weiterer Einflussfaktor korrespondieren mit der subjektiven Bewertung von Objekten und Situationen. Zahlreiche wissenschaftliche Studien konnten belegen, dass eine positive Einstellung zur Nutzung des Autos abhängig ist von dessen tatsächlicher Nutzbarkeit.

Kontrollüberzeugungen sind der wissenschaftlich am besten untersuchte Einflussfaktor auf die Verkehrsmittelwahl. Von ihnen ist die individuelle Umsetzbarkeit der eigenen Mobilitätsziele abhängig. Personen, die kein Auto nutzen, sind stärker davon überzeugt, es auch nicht nutzen zu müssen und ihre Wege gut mit anderen Verkehrsmitteln, beispielsweise mit dem Rad, zurücklegen zu können.

Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität sind dann erfolgversprechend, wenn sie auf eine Veränderung der drei genannten Einflussfaktoren abzielen. Sie können wirksam durch Informationen, Aufklärungen, Beratungen und Anreize unterstützt werden. Diese so genannten „Soft Policies“ (weiche Maßnahmen, freiwillige Anreize) etwa in Form von Mobilitätsmanagement und Mobilitätsmarketing sind zu unterscheiden von struktur-fokussierten Maßnahmen („Hard Policies“, harte Maßnahmen, Restriktionen). Sie kommen als Reaktionen auf Veränderungen in der Raum- und Verkehrsinfrastruktur in Betracht. Die Förderung positiver Werte, Einstellungen und Kontrollüberzeugungen in Bezug auf die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsmittel und Verkehrsangebote ist aus wissenschaftlicher

Sicht die wirksamere und nachhaltigere Maßnahme. Sanktionen und Verbote hinsichtlich der Nutzung des MIV verfehlen dagegen oft den gewünschten Effekt.

Die Angebote im Bereich des Mobilitätsmanagements und Mobilitätsmarketings umfassen ein breites Spektrum. Dazu zählen Maßnahmen zur Reduktion des MIV auf Arbeits- und Schulwegen, ferner Mobilitätsberatungen und Kampagnen für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität beispielsweise über die Förderung von Fahrgemeinschaften und Car-Sharing. Große Bedeutung hat auch das informationsbasierte Marketing für den ÖPNV, etwa durch postalische oder persönliche Kontaktaufnahme und die Ausgabe von Fahrplänen und Testtickets an interessierte Haushalte. Zu nennen sind auch Radfahr-Events und das „Neubürger-Marketing“. Letzteres hat in München zu einer Steigerung der ÖPNV-Nutzung um rund acht Prozent beigetragen und sich damit als eine außerordentlich effiziente Maßnahme bewährt.

Wissenschaftliche Studien belegen in diesem Kontext auch die besondere Bedeutung von Erfahrungen mit alternativen Mobilitätsangeboten. Sie können eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens in positiver Weise unterstützen. Eine möglichst frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit vor und während der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen ist unbedingt empfehlenswert. Die Beteiligung der Bevölkerung in geeigneter Form eröffnet stets Möglichkeiten für eine Teilhabe an mobilitätsbezogenen Entscheidungen und trägt damit zu einem Mentalitätswechsel und einem Wandel in der Verkehrsmittelwahl bei.

## 5 Leitbild für Verkehrspolitik und Verkehrsplanung

Mit dem verkehrspolitischen und -planerischen Leitbild wird das anzustrebende Ideal der künftigen verkehrspolitischen und -planerischen Maßnahmen beschrieben. Es besteht aus fünf nebeneinanderstehenden Leitbild-Aspekten.

### Aspekt 1: 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. Hierfür ist das „Standort-Werkzeug“ (Abbildung 6) zu nutzen.

Die Stadt der kurzen Wege erfordert **die kleinräumige Mischung verträglicher Nutzungen**. Eine kompakte Stadt ermöglicht ein effizientes Verkehrssystem. Beides – kurze Wege und kompakte Stadt – sind 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.

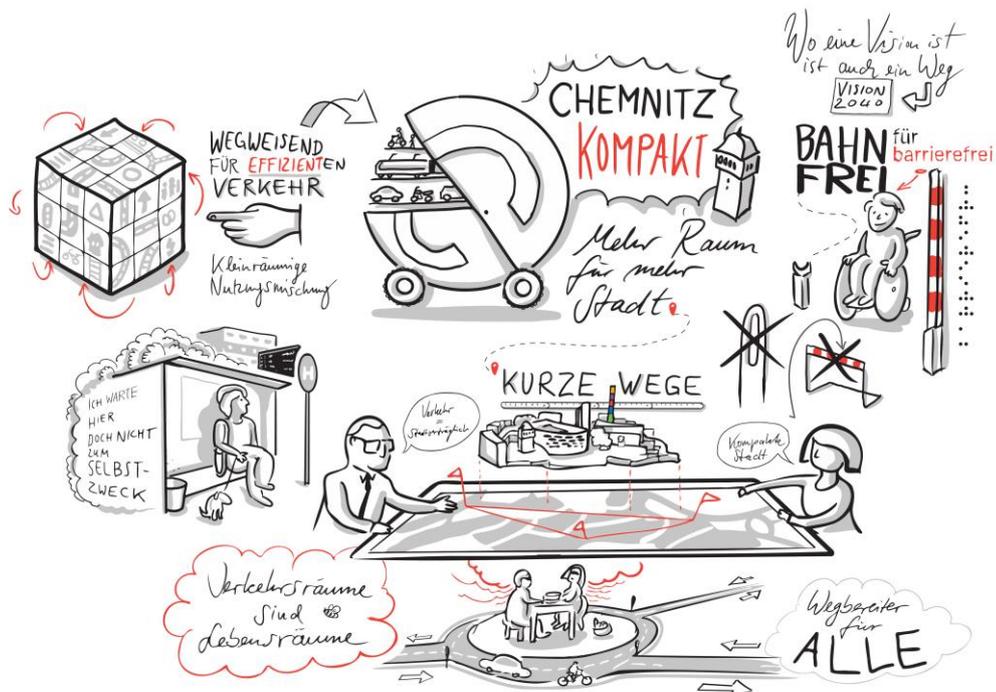


Abbildung 5: Visualisierung Leitbild-Aspekt 1

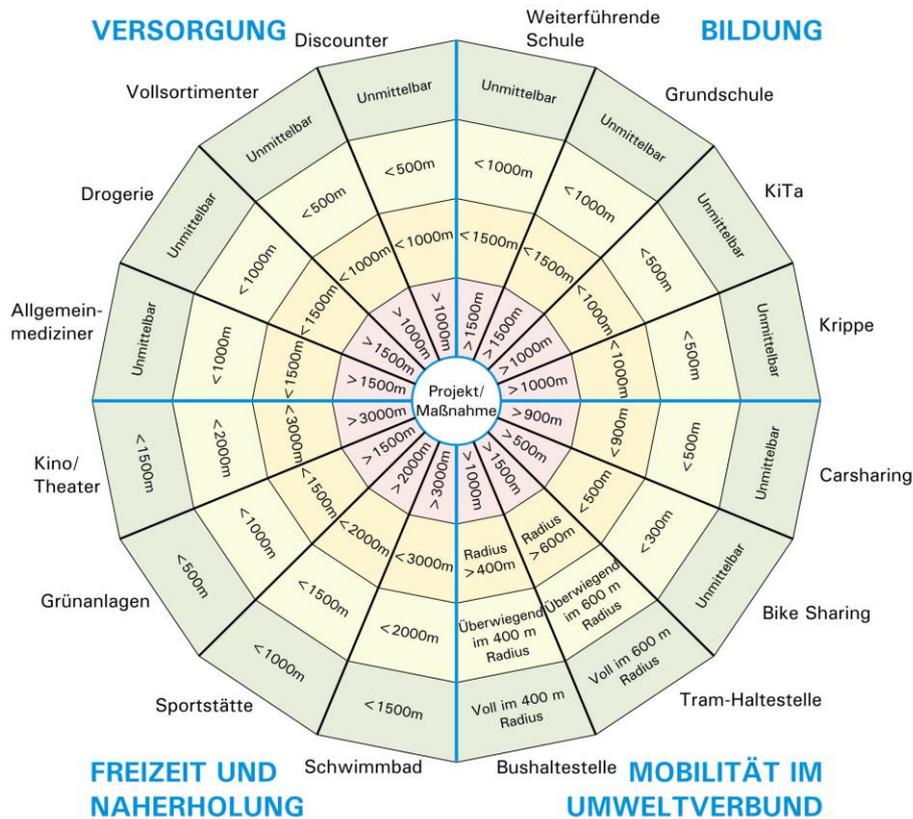


Abbildung 6: Standort-Werkzeug<sup>13</sup>

Hinweise und Beispiele zur Anwendung des Standort-Werkzeugs sind unter [www.chemnitz.de/vep2040](http://www.chemnitz.de/vep2040) abrufbar oder bei der Stadtverwaltung, Abteilung Verkehrsplanung zu erfragen.

<sup>13</sup> Vertiefende Informationen und Anwendungsbeispiele zum Standort-Werkzeug sind der Dokumentation zum Standort-Werkzeug, abrufbar unter [www.chemnitz.de/vep2040](http://www.chemnitz.de/vep2040) zu entnehmen oder bei der Abteilung Verkehrsplanung zu erfragen.

## Aspekt 2: Gleiche Mobilitätschancen für alle Chemnitzer:innen

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.

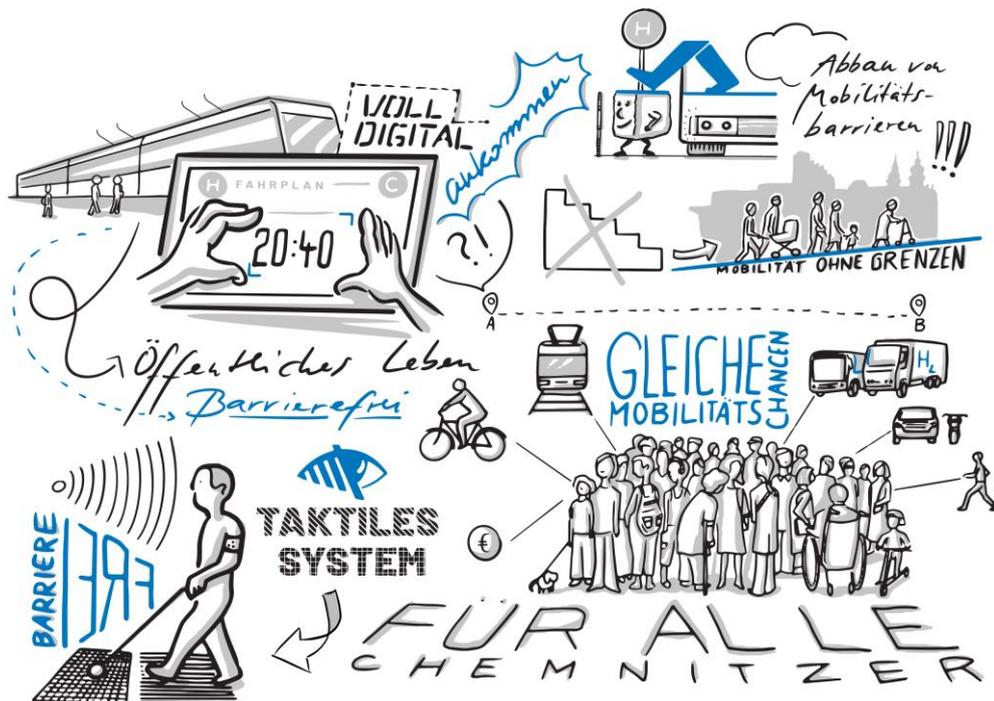


Abbildung 7: Visualisierung Leitbild-Aspekt 2



#### Aspekt 4: **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**<sup>14</sup> 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 (KI) zur Steuerung des Verkehrsablaufs in Echtzeit, sind zu erproben und zu nutzen.



Abbildung 9: Visualisierung Leitbild-Aspekt 4

<sup>14</sup> **Multimodales Verkehrsverhalten:** Die nutzende Person nutzt auf verschiedenen Wegen unterschiedliche Verkehrsmittel.  
**Intermodales Verkehrsverhalten:** Die nutzende Person nutzt auf einem Weg verschiedene Verkehrsmittel.

## Aspekt 5: 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.

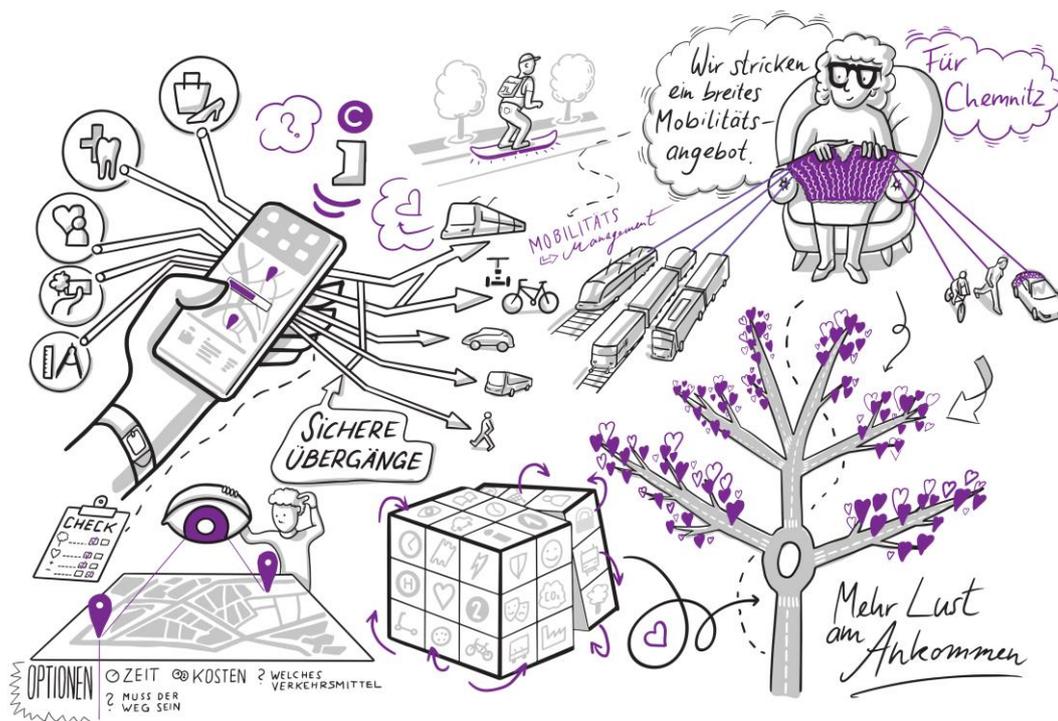


Abbildung 10: Visualisierung Leitbild-Aspekt 5

## 6 Strategien

Die nachfolgenden prioritären Strategien (PS), Strategien (S) und Positionen (P) dienen in ihrer Gesamtheit der Verwirklichung des übergeordneten Leitbilds. Der Beitrag der einzelnen Handlungsansätze zur Umsetzung des Leitbilds und seiner fünf Teilaspekte kann variieren, ebenso wie deren inhaltliche Tiefe. Das funktionale Zusammenwirken aller Handlungsansätze ist in Kapitel 6.16 – Überblick funktionale Wirkung dargelegt.

### 6.1 Mobilitätsmanagement, Mobilitätskosten und Mobilitätskultur

Mobilitätsverhalten unterliegt den bereits genannten Einflussfaktoren. Jeder Mensch entwickelt – als Resultat äußerer Rahmenbedingungen und innerer Einstellungen – ein eigenes mobilitätsorientiertes Werteschema, das sich in der Wahl eines oder mehrerer bevorzugter Verkehrsmittel ausdrückt.

Zwei verdeutlichende Beispiele:

(1) Wenn sich die Schule eines Grundschulkindes in fußläufiger Entfernung zur Wohnung befindet und der Schulweg von den Eltern als sicher und kindgerecht zu bewältigen wahrgenommen wird, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass das Kind selbstständig zur Schule laufen wird und somit frühzeitig eine eigenständige Mobilität erlernt, die es wahrscheinlich sein gesamtes Leben begleiten wird. Ist der Weg zur Schule hingegen zu weit oder wird als unsicher wahrgenommen, kommen andere Verkehrsmittel, bspw. das Auto der Eltern, zur Nutzung.

(2) Ein Chemnitzer Unternehmen ist durch eine 10-Minuten-Takt-Linie des städtischen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erschlossen und dennoch reichen die Stellplätze im Firmengelände nicht mehr aus, um allen Mitarbeitenden einen Stellplatz bereitstellen zu können. Anstatt nun weitere Stellplätze zu errichten, entscheidet sich das Unternehmen (gegebenenfalls mit Unterstützung des kommunalen **Mobilitätsmanagements**<sup>15</sup>) seine Mitarbeitenden über die gute ÖPNV-Erschließung regelmäßig zu informieren und in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Verkehrsverbund **Mittelsachsen (VMS) und der Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG)** ein **Job-Ticket**<sup>16</sup> einzuführen. Infolge dessen entscheidet sich ein Teil der Belegschaft den ÖPNV in seine Alltagsmobilität einzubauen und mindestens tageweise auf das Auto zu verzichten. Auf diese Weise entspannt sich die Stellplatzsituation des Unternehmens, ohne dass die Erreichbarkeit des Standortes eingeschränkt oder die Mobilität der Mitarbeitenden reduziert wurde.

Das Leitbild des **Mobilitätsplans** 2040 basiert unter anderem auf dem Anspruch einer Minimierung des Verkehrs durch effizientes Mobilitätsverhalten. Wesentliche Voraussetzung dafür ist, dass alle Menschen in Chemnitz die Art ihrer

---

<sup>15</sup> Mobilitätsmanagement: zielorientierte Sensibilisierung für das individuelle Mobilitätsverhalten

<sup>16</sup> Job-Ticket: Arbeitgeber abhängiges Abonnement für Mitarbeitende mit rabattierten Tarif und ggf. weiteren Sonderkonditionen

Fortbewegung auf ihren täglichen Wegen kritisch hinterfragen, alternative Verkehrsmittel in Betracht ziehen und diese ausprobieren. Das berührt Beschäftigte auf den Arbeitswegen ebenso wie Schüler:innen, Auszubildende und Menschen, die ihren Geschäften nachgehen, einkaufen, einen Ausflug ins Umland unternehmen oder die zu Besuch in der Stadt sind. Die Wahrnehmung und Nutzung möglicher Mobilitätsalternativen setzt deren Kenntnis und damit auch geeignete Formen der Öffentlichkeitsarbeit voraus. Jedoch erst die mehrmaligen positiven Erfahrungen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln im Alltag werden einen dauerhaften Verhaltenswandel ermöglichen (vgl. Kapitel 4).

Im Folgenden wird das **Mobilitätsmanagement** für Chemnitz skizziert. Neben der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrssteuerung bildet es die dritte zentrale Säule des **Mobilitätsplans** 2040 und wirkt gleichzeitig als verbindendes Element zwischen Verkehrsinfrastruktur, Verkehrssteuerung und den Verkehrsteilnehmer:innen. Mit dem Mobilitätsmanagement soll erstmals für Chemnitz und die Region ein institutionell organisiertes Informations-, Kommunikations-, Beratungs- und Marketingangebot geschaffen werden. Ziel ist die Förderung gemeinschaftlicher wie auch individueller Mobilitätsalternativen vor allem mit Blick auf die Stärkung des Umweltverbundes.

- PS-01 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 baut ein neues Team „Mobilitätsmanagement“ bestehend aus zwei Vollzeit-Stellen zunächst innerhalb der Abteilung Verkehrsplanung auf. Dem Mobilitätsmanagement soll jährlich ein Budget von 25.000 Euro für Kommunikation und Dialog zur Verfügung gestellt werden. Die Aufgaben des Teams bestehen 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.
- S-01 Das Mobilitätsmanagement der Stadt Chemnitz ist ausgerichtet auf die freiwillige Verhaltensänderung von Verkehrsteilnehmer:innen. Es basiert auf Transparenz sowie der Beteiligung aller relevanten und interessierten Akteur:innen.
- P-01 Die Stadt Chemnitz lädt alle angrenzenden Landkreise und Gemeinden, Mobilitätsanbieter, Bildungseinrichtungen sowie Unternehmen und andere Akteur:innen dazu ein, sich im Rahmen des Mobilitätsmanagements zu beteiligen, an dessen Ausgestaltung aktiv mitzuwirken und somit den städtischen Ansatz in die Region zu tragen.

**Mobilitätskompetenzen:** Die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote hängt maßgeblich davon ab, ob dafür (potenziell) in Frage kommende Personen wissen, wo und zu welchen Bedingungen man das jeweilige Verkehrsmittel in Anspruch nehmen kann. Dazu zählen unter anderem Hinweise auf den Standort des Verkehrsmittels und zu den Kosten für dessen Nutzung. Insbesondere bei bisher unbekanntem Verkehrsmitteln stellen fehlende Informationen ein Zugangshemmnis dar, welches mit geeigneten Mitteln abzubauen ist.

S-02 Mit Blick auf die angestrebten positiven Mobilitätserfahrungen (vgl. Kapitel 4) erarbeitet die Stadt Chemnitz in Zusammenarbeit mit der CVAG und anderen Partnern ein "Einsteiger-Programm". Es zielt darauf ab, Personen, die (potenziell) für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, geteilte Mobilität) in Frage kommen, die Möglichkeit zu geben, diese auszuprobieren. Hierbei sind verschiedene Zielgruppen, unter anderem nach sozialer Zugehörigkeit, Alter, Geschlecht oder Sprachkompetenz zu unterscheiden. Ziel ist es, die Mobilitätskompetenzen aller Menschen in der Stadt zu erhöhen.

**Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit:** Wesentliche Voraussetzung für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist der Dialog zwischen allen Beteiligten. Die kontinuierliche, transparente und vertrauensvolle Verständigung zwischen sämtlichen Akteur:innen ist Voraussetzung für das kritische Hinterfragen und bestenfalls Weiterentwickeln des eigenen Mobilitätsverhaltens.

S-03 Die Stadt Chemnitz erarbeitet in Zusammenarbeit mit Partner:innen und (potenziellen) Fahrgästen bzw. Personen, die sonstige Verkehrsmittel nutzen, einen Leitfaden zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit im Mobilitätsmanagement. Bestehende Kommunikationskanäle werden dabei berücksichtigt.

S-04 Das Team Mobilitätsmanagement (vgl. PS-01) wird die zentrale städtische und regionale Kontaktstelle für das Mobilitätsmanagement sein. Sie stimmt sich mit den daran beteiligten Verkehrsträgern ab, initiiert und koordiniert gemeinsame Aktivitäten, berichtet regelmäßig über den Stand des Mobilitätsmanagements und bindet die Öffentlichkeit mit ein.

**Mobilitätsmarketing:** Multimodale Mobilität ist in Chemnitz möglich. Erforderliche Angebote sind vorhanden und können bei entsprechender Nachfrage weiter ausgebaut werden. Multimodale Mobilität in Chemnitz ist praktikabel, betreffende Mobilitätsangebote sind bei den Menschen in der Stadt und der Region weiter bekannt zu machen. Alternative Mobilitätsangebote werden als Produkt Mobilitätsdienstleistung verstanden und mit ihren jeweiligen Vorteilen auf unterschiedliche Zielgruppen ausgerichtet bekanntgemacht und vermarktet.

- S-05 Die Stadt Chemnitz wird gemeinsame Marketing-Aktivitäten mit allen Unternehmen im Bereich alternativer Mobilitätsangebote initiieren bzw. unterstützen, um deren öffentliche Wahrnehmung deutlich zu erhöhen. Hierzu sind auch geeignete **externe Marketingdienstleister** einzubeziehen. Ziel ist es, die Bekanntheit alternativer Mobilitätsangebote durch Kampagnen und/oder Aktionen bzw. Events auf über 75 Prozent zu erhöhen und Neukunden zu gewinnen.
- S-06 Die Stadt Chemnitz wird im Rahmen des Mobilitätsmanagements eine öffentliche Mobilitätsberatung aufbauen. Diese wird in einem ersten Schritt auf die Beratung von Neubürger:innen bei ihrer Anmeldung im Einwohnermeldeamt ausgerichtet sein. Priorität hat die Motivation für die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und geteilte Mobilität. In einem weiteren Schritt sollen auch andere Zielgruppen wie Familien, Schüler:innen und Auszubildenden, Pendler:innen sowie Unternehmen und Behörden mit einbezogen werden. Hierbei sind deren jeweiligen Mobilitätsansprüche maßgeblich zu berücksichtigen
- P-02 Die Stadt Chemnitz ruft alle Unternehmen und Behörden am Ort und in der Region zum Aufbau oder zur Weiterführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements auf. Gezielte Anreize sollen dabei Mitarbeiter:innen zu einem veränderten Mobilitätsverhalten motivieren.

**Mobilitätskosten:** Die Wahrnehmung der Mobilitätskosten unterschiedlicher Verkehrsmittel unterscheidet sich in weiten Teilen der Bevölkerung. Die laufenden Aufwendungen für das Auto (Versicherung, Steuer, Kraftstoff) wie auch zusätzliche, teilweise umfangreiche Reparaturkosten werden **vielfach** als gegeben hingenommen. Dagegen gilt der ÖPNV in der öffentlichen Wahrnehmung fast einstimmig als zu teuer. Ein differenzierender Vergleich zwischen der relativ teuren "Spontan-Nutzung" der Einzelfahrt im ÖPNV, gegenüber der erheblich günstigeren Dauernutzung eines ÖPNV-Abonnements auf der einen und der einmaligen Nutzung eines Mietwagens gegenüber dem dauerhaften Autobesitz auf der anderen Seite erfolgt so gut wie nie. Insgesamt resultiert daraus ein gefühlter – in der Realität jedoch nicht bestehender – Kostenvorteil zugunsten des Autos. Diese fehlerhafte Kostenbewertung ist einer von mehreren, für die Verkehrsmittelwahl ausschlaggebenden Faktoren, die es abzubauen gilt.

- S-07 Im Rahmen des Mobilitätsmanagements werden die tatsächlichen Kosten von Mobilität und Verkehr für Chemnitz und die Region ermittelt, im Vergleich aller Verkehrsmittel gegenübergestellt und regelmäßig aktualisiert. Ziel ist eine Erhöhung der Kostentransparenz im Verkehr und die Sensibilisierung der Allgemeinheit sowie der (politischen) Entscheidungsträger für das Preisgefüge im Verkehr. Gleiches gilt auch für die verkehrsbedingten Folgekosten. Diese sogenannten externen Kosten des Verkehrs sind durch die Gesellschaft, nicht jedoch durch die Verursachenden selbst zu tragen und besser bekannt zu machen. Die

Bearbeitung soll in enger Zusammenarbeit mit wissenschaftlichen Einrichtungen, vorzugsweise aus Chemnitz und Sachsen, erfolgen.

**Mobilitätskultur und Verkehrsverhalten:** Ordnungswidriges Verkehrsverhalten und dessen Tolerierung ist als gesellschaftliches Phänomen in zunehmendem Maß verbreitet. Rotlichtverstöße, Fahren entgegen der Fahrt- und/oder Laufrichtung, überhöhte Geschwindigkeiten, zu geringe Sicherheitsabstände beim Überholen, Parken auf Radverkehrsanlagen und Gehwegen, Radfahren auf dafür nicht freigegebenen Gehwegen etc. sind keine Kavaliersdelikte. Sie lösen sicherheitskritische Situationen und/oder Unfälle aus, die mit erheblichen Risiken für die Gesundheit und/oder das Leben der Beteiligten verbunden sein können.

PS-02 Die Stadt Chemnitz realisiert 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. Sie erfasst dazu u. a. das subjektive Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmenden und erarbeitet mit den Betreiber:innen der betreffenden Verkehrsangebote Verbesserungsmaßnahmen.

S-08 Die Stadt Chemnitz setzt sich gegenüber der Landesregierung dafür ein, die Mittel für Personal und Ausstattung der Polizei weiter zu erhöhen, um eine intensivere Überwachung des fließenden Verkehrs sicherstellen und den Kontrolldruck erhöhen zu können.

S-09 Die Stadt Chemnitz setzt sich gegenüber der Landesregierung ferner für die Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel zur Überwachung und besseren Kontrolle des ruhenden Verkehrs durch die Verwaltungsbehörde ein, um hier ebenfalls den Kontrolldruck erhöhen zu können.

S-NeuC Die Unfallkommission der Stadt Chemnitz untersucht alle Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet einmal jährlich und entwickelt geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an den betreffenden Orten. Die Ressourcen für die Unfallkommission sind entsprechend anzupassen.

**Netzwerke und Wissenstransfer:** Mit Blick auf die Evaluierung und Weiterentwicklung unterschiedlicher kommunaler Ansätze zur Verkehrsentwicklung im Allgemeinen und zum Mobilitätsmanagement im Besonderen ist ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch erforderlich. Er umfasst ein Netzwerk aus Kommunen, Interessenvertretungen, Mobilitätsdienstleister:innen und weiteren relevanten Akteur:innen. Innerhalb eines solchen Netzwerks abgestimmte Positionen besitzen ein höheres Gewicht gegenüber der Bundes- und Landesregierung als Einzelstatements.

- S-10 Die Stadt Chemnitz engagiert sich in bundesweiten Netzwerken wie **zum Beispiel** dem Deutschen Städtetag und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Ziel ist es, Entwicklungen auf dem aktuellsten Stand zu verfolgen und eigene Erfahrungen in den Diskussionsprozess einzubringen.
- S-11 Die Stadt Chemnitz engagiert sich in **europäischen (beispielsweise Europäische Mobilitätswoche) und** bundesweiten Initiativen (beispielsweise "Stadtradeln"<sup>17</sup>) **sowie** landesweiten Arbeitsgremien (**beispielsweise** Arbeitsgruppe Radverkehr Sachsen, RadSN<sup>18</sup>). Ziel ist es, alternative Mobilitätsangebote gemeinsam in der öffentlichen Wahrnehmung zu platzieren, ein überlokales „Wir-Gefühl“ zu erzeugen **und über die Fortschritte bei der Umsetzung des Mobilitätsplans 2040 zu informieren.**
- S-12 Im Rahmen des Mobilitätsmanagements organisiert die Stadt Chemnitz regelmäßig Exkursionen vor Ort für Vertreter:innen aus (Stadt-) Politik, Öffentlichkeit und Stadtverwaltung, um beispielgebende Projekte oder bestehende Handlungserfordernisse veranschaulichen zu können.
- S-13 Die Stadt Chemnitz misst der Beantwortung verkehrswissenschaftlicher Fragen als Beitrag einer zielorientierten Verkehrsentwicklung einen hohen Stellenwert bei. Sie beteiligt sich an verkehrsauffinen Forschungsprojekten und fungiert als Demonstrationsraum für die praktische Erprobung neuer Ansätze und Technologien. Hierbei wird auch die Zusammenarbeit mit innovativen Unternehmen im Mobilitätsbereich gesucht und/oder vertieft.

---

<sup>17</sup> Teilnahme der Stadt an der Klimabündnis-Kampagne „STADTRADELN“ ab 2020, Beschluss B-205/2019

<sup>18</sup> Beitritt der Stadt Chemnitz zur „Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e.V.“, Beschluss B-104/2019

## 6.2 Stadt- und Straßenraumgestaltung

Viele wichtige Verkehrsachsen im Stadtgebiet entsprechen heute nicht den aktuellen Ansprüchen an einen städtebaulich integrierten Straßenraum und sind nach dem gültigen Regelwerk teilweise falsch dimensioniert. Beispielsweise stehen für **Fußgänger:innen und Radfahrer:innen** nicht selten keine oder zu gering dimensionierte Verkehrsanlagen zur Verfügung, während die Fahrbahnen häufig sehr großzügig angelegt wurden. Neben einer hochwertigeren Gestaltung des Straßenraums, der auch die zukünftige Bedeutung einzelner Verkehrsarten besser berücksichtigt, sind Effizienz des Verkehrsablaufes und Unterhaltungsaufwand stärker in den Mittelpunkt zu rücken.

Darüber hinaus sind Straßenräume in Chemnitz häufig Ergebnis einer fachspezifischen Ingenieurplanung, die vorrangig auf den reibungslosen Ablauf des MIV und des ruhenden Verkehrs ausgerichtet war. Weitere Qualitätsansprüche, wie zum Beispiel die gleichwertige Führung des Fuß- und Radverkehrs oder die Erzeugung eines Raums mit Aufenthaltsqualität standen weniger im Fokus und führen häufig zu unkomfortablen und/oder sicherheitskritischen Verkehrssituationen für **Fußgänger:innen und Radfahrer:innen**. Sichtbeziehungen sind häufig gestört, Straßenräume wirken als gefühlte und praktische Barrieren.

Die künftige Stadt- und Straßenraumgestaltung unterliegt einer Vielzahl von Anforderungen, die unter Beachtung der verkehrspolitischen Ziele miteinander in Einklang zu bringen sein werden. Straßenräume werden nicht mehr allein der Abwicklung des Verkehrs vorbehalten sein, **sondern multifunktionalen Nutzungsansprüchen genügen müssen**. Sie sind auch als Lebensräume, Wirtschaftsstandorte und nicht zuletzt als städtische "Klimaanlagen" zu begreifen, die den vielfältigen Ansprüchen der hier lebenden und arbeitenden Menschen entsprechend zu gestalten sind.

PS-03 Die Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Mobilität werden bereits bei der Überplanung bestehender Siedlungsstrukturen sowie der Planung neuer Quartiere geschaffen. Im Rahmen der Bauleitplanung sichert die Stadt Chemnitz die Flächen für alle relevanten Verkehrsmittel. Besonderes Augenmerk wird der Schaffung von Quartierszentren gelten, die fußläufig mit einzelnen Teilbereichen des Quartiers vernetzt sind. Erforderliche Flächen, **insbesondere** für Durchwegungen **im Fuß- und Radverkehr**, werden durch die Stadt Chemnitz festgelegt, gesichert und als öffentliche Wege nutzbar gemacht.

S-14 Die Stadt Chemnitz begrenzt die Erweiterung des Straßennetzes, insbesondere in Bezug auf Erschließungsstraßen, indem weitere städtebauliche Entwicklungen sich **vorrangig** auf bestehende, für alle Verkehrsmittel gut erschlossene Quartiere und Brachflächen konzentrieren.

- S-15 Quartierszentren (als zusätzliche Versorgungsebene zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept<sup>19</sup>) sind Standorte der Nahversorgung, der sozialen Infrastruktur (z.B. Betreuungs- und Bildungsangebote), der Mobilität (z.B. Mobilitätsstation) und der Wirtschaft (z.B. Einzelhandel, Paketstationen) (vgl. Abbildung 11).



Abbildung 11: Beispiel Quartierszentrum

- PS-04 Die Stadt Chemnitz plant Straßen, Wege und Plätze prinzipiell nach dem Planungsgrundsatz des Entwerfens vom Bebauungsrand zur Fahrbahnmitte (vgl. Abbildung 12). Bei Neu- und 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, sind verträgliche Nutzungsüberlagerungen, insbesondere der Mischverkehr von Radverkehr und MIV auf der Fahrbahn bei reduzierter Geschwindigkeit<sup>20</sup>, vorzusehen und/oder Ansprüche zu priorisieren. Der Straßenraum ist nach Möglichkeit als Wasserspeicher und Klimaanlage zu nutzen. Die Belange des Lärmschutzes sind zu beachten.

<sup>19</sup> Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Chemnitz 2016, Beschluss B-261/2016

<sup>20</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.

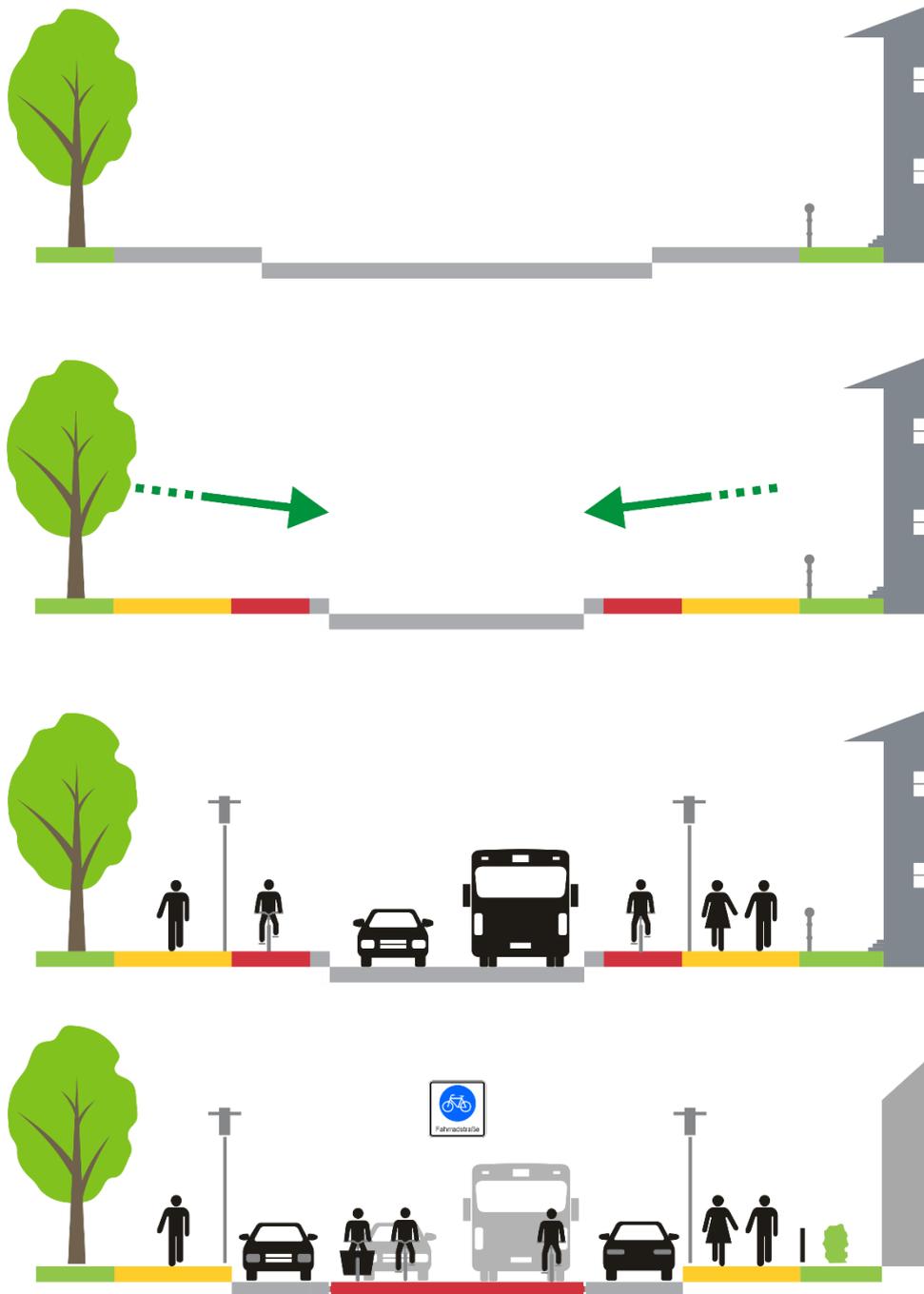


Abbildung 12: Beispiel Straßenraumgestaltung vom Bebauungsrand zur Fahrbahnmitte

S-16 Die Stadt Chemnitz plant insbesondere in und nach Möglichkeit zwischen benachbarten Wohnquartieren sowie in geeigneten Quartieren verkehrsberuhigte Räume oder **Shared Spaces**<sup>21</sup>. Deren Gestaltung fördert die Gleichberechtigung aller Verkehrsbeteiligten und die gegenseitige Rücksichtnahme. Verkehrsberuhigte Räume tragen zur

<sup>21</sup> Shared Space: gemeinsamer Verkehrsraum in dem alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sind und sich durch gegenseitige Rücksichtnahme unter Beachtung der allgemeinen Vorfahrtsregeln selbst organisieren.

Entschleunigung im Verkehr bei und steigern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

- S-17 Die Stadt Chemnitz erarbeitet unter Federführung des Stadtplanungsamtes und in Kooperation mit dem Tiefbauamt, dem Grünflächenamt und dem Umweltamt in einem ko-kreativen Prozess, bei dem auch Erfahrungen aus anderen Städten und der Öffentlichkeit eingebunden werden, ein „Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum“ (kurz: Gestaltungshandbuch). Das Gestaltungshandbuch reflektiert die unterschiedlichen Gebietstypologien in Chemnitz unter Beachtung ökologischer und klimatischer Funktionen und dient Stadtverwaltung und Dritten als Planungs- und Gestaltungsgrundlage. Die Ressourcen der berührten Akteure sind entsprechend anzupassen.
- S-18 Die Stadt Chemnitz führt regelmäßig Sicherheitsaudits an bestehenden und in der Planung befindlichen Verkehrsanlagen durch, um deren Verkehrssicherheit in der Planungs-, Realisierungs- und Betriebsphase evaluieren und optimieren zu können. Die Ergebnisse des internen Diskussions- und Umsetzungsprozesses werden in geeigneter Weise veröffentlicht.

### 6.3 Fußverkehr

Zu Fuß gehen ist die natürlichste Art sich fortzubewegen und tragende Säule des Umweltverbundes in Chemnitz. Rund 30 Prozent aller Wege werden im Stadtgebiet zu Fuß bewältigt. Hierbei steht insbesondere die quartiersbezogene Mobilität im Fokus, denn Fußwege sind im Mittel weniger als einen Kilometer lang.

Darüber hinaus ist zu Fuß gehen emissionsfrei. Es fördert die Gesundheit der Menschen und gestattet ihnen, weitgehend unabhängig von ihren individuellen Möglichkeiten, die Teilhabe am öffentlichen Leben. Die Fortbewegung zu Fuß besitzt daher eine elementare verkehrliche und soziale Bedeutung.

Der Fußverkehr wird entscheidend bestimmt durch die Erreichbarkeit wichtiger Ziele, die Direktheit der Wegeführung sowie die Attraktivität und das Sicherheitsempfinden auf den Fußwegen. In allen diesen Punkten besteht Handlungsbedarf. Der „Fußverkehrs-Check“<sup>41</sup> hat aufgezeigt, dass Wegebeziehungen zum Teil nicht erkennbar oder vorhanden **sein**. Für Menschen zu Fuß **sei** die Überquerung von Knotenpunkten häufig mit Umwegen und Zeitverlusten verbunden. Die Nutzbarkeit von Geh- und Überwegen bei Schnee und Eis **sei** oft unzulänglich und die Attraktivität von Straßenräumen und Gehwegen häufig verbesserungswürdig.

Übergeordnete Ziele der Stadt Chemnitz sind, den Modal Split Anteil des Fußverkehrs bis 2040 bei rund 30 Prozent zu stabilisieren, lange Fußwegdistanzen zu vermeiden sowie die Nahmobilität zu stärken und dadurch die Verkehrsleistung im MIV zu verringern.

Eine maßgebende Steigerung des Fußverkehrs ist mit Blick auf die angestrebte Entwicklung des Radverkehrs (vgl. Kapitel 6.4) nicht zu erwarten, würde aber das Ziel, emissionsarme Mobilität in Chemnitz zu etablieren, weiter unterstützen.

- S-19 Die Stadt Chemnitz ist sich der Bedeutung des Fußverkehrs bewusst. Seine Weiterentwicklung wird in dem zu erstellenden Masterplan „Fußverkehr in Chemnitz“ **unter Beachtung bestehender Fernwanderwege** fachlich konkretisiert.
- PS-05 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 < 1 km bzw. 10 bis 15 Gehminuten) oder mit dem Fahrrad (Entfernung < 5 km) erreichbar sein. Chemnitz wird die Stadt der kurzen Wege.
- S-20 Bestehende Wegebeziehungen in Grünanlagen sind regelkonform zu erhalten oder herzustellen. Bei Bedarf sind Wegebeziehungen in Grünanlagen zu ergänzen.
- S-21 Die Stadt Chemnitz misst der barrierefreien Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes höchste Bedeutung bei. Die Gestaltung von Wegen, Plätzen, den

öffentlichen Verkehrsmitteln und Informationen erfolgt grundsätzlich barrierefrei. Fachliche Grundlagen sind relevante DIN-Normen sowie Hinweise und Empfehlungen der FGSV. Die darauf aufbauenden Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Raum und an Haltestellen in Chemnitz (kurz: Regelbauweisen) werden durch die Stadt Chemnitz und die AG Barrierefreies Bauen in Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen, den Betroffenen sowie der CVAG und dem VMS kontinuierlich weiterentwickelt und bei Planungen grundsätzlich berücksichtigt. Besonders im Fokus stehen Knotenpunkte, deren Gestaltung mit regelkonformen Querungsstellen, **optischen und/oder taktilen Elementen und gut wahrnehmbaren akustischen Signalgebern** obligatorisch ist und bleibt. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die jeweils stark unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus wird eine bauliche und/oder optisch-taktile Trennung zwischen Fußverkehr und Radverkehr angestrebt.

- S-22 Der öffentliche Raum ist grundsätzlich Aufenthalts-, Erlebnis- und sozialer Ort. Damit stärkt die Stadt Chemnitz über die netzplanerischen und baulichen Anforderungen hinaus den Fußverkehr. Eine hohe Aufenthaltsqualität in abwechslungsreichen Straßenräumen wird in geeigneten Abschnitten beispielsweise mittels Stadtmöblierung, Straßenraumbegrünung, Spielmöglichkeiten oder verkehrsberuhigenden Maßnahmen gewährleistet. Einbauten in Gehwegen, bspw. für Verkehrstechnik und Straßenbeleuchtung, sind so zu bemessen, dass eine nutzbare Restbreite des Gehweges von **im Regelfall mindestens 1,80 m gewährleistet ist. Bei unvermeidbaren Engstellen (Länge bis max. 50 m) und Baustellen kann das Maß auf maximal 1,30 m reduziert werden. Einbauten in Gehwegen sind stadtbildverträglich einzuordnen.**

**S-NeuA Zur Erhöhung der Verkehrs- und individuellen Sicherheit sowie zur Stärkung des ganzjährigen Fußverkehrs sind öffentliche Fußwege hinreichend zu beleuchten. Die Ressourcen für die Stadtbeleuchtung sind entsprechend anzupassen.**

- S-23 Die Stadt Chemnitz misst dem Erhalt und Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur (bspw. Gehwege, Bordabsenkungen, Querungshilfen, Stadtmöblierung) eine große Bedeutung bei. In der städtischen Haushaltplanung soll dem Rechnung getragen und ein jährliches Fußverkehrs-Budget von mindestens 1.000.000 Euro<sup>22</sup> vorgehalten werden.

- S-24 Die Stadt Chemnitz gewährleistet mit dem Instrument der Straßenreinigungssatzung die **ganzjährige** Nutzbarkeit des

---

<sup>22</sup> In der Literatur gibt es keine Empfehlungen zur Höhe erforderlicher bzw. sinnstiftender Investitionen in den Fußverkehr. Deshalb und mit Blick auf die gleichwertige Entwicklung zum Radverkehr wird das Fußverkehrs-Budget in gleicher Höhe zum Radverkehrs-Budget (vgl. S-38) vorgeschlagen. Das Fußverkehrs-Budget ist mit 1,8 Prozent jährlich zu dynamisieren.

Fußverkehrsnetzes. Wichtige Wegeverbindungen sowie Zugänge zu spezifischen Fußverkehrszielen und Haltestellen sind **auch im Winter** regelmäßig mit der gleichen Priorität freizuhalten wie Hauptverkehrsstraßen. Die Ressourcen für den Winterdienst sind entsprechend anzupassen.

**Querbarkeit von Knotenpunkten und Strecken:** Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (LSA), insbesondere beim diagonalen Queren von Knotenpunkten, führen zu spürbaren, teilweise inakzeptablen Zeitverzögerungen. Sie sind deshalb auf das geringstmögliche Maß zu begrenzen.

S-25 Die Stadt Chemnitz gestaltet die Steuerung von LSA derart, dass Menschen zu Fuß einen Knotenpunktarm in einem Zug überqueren können. Wartezeiten auf Mittelinseln werden mittelfristig abgebaut, langfristig weitgehend vermieden. Die Möglichkeit des Überquerens in einem Zug gilt auch für signalisierte Querungen von Gleistrassen. Im Einzelfall ist die Freigabe für den Fußverkehr soweit zu verzögern, dass die Straßenbahn die Querungsstelle passieren und dann die Trasse in einem Zug überquert werden kann.

S-26 Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (ausgedrückt als mittlere Wartezeit zur Passage eines Knotenpunktarms) des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) bilden die Grundlage für eine Bewertung von LSA hinsichtlich einer ausgewogenen Beachtung zwischen den am Knotenpunkt auftretenden Verkehrsmitteln. Der Fußverkehr wird bei Nachweisen der Leistungsfähigkeit immer mit betrachtet. Der Qualitätsunterschied zwischen den relevanten Verkehrsmitteln soll eine Stufe nicht überschreiten. Mehr als zwei Stufen Qualitätsunterschied sind nicht vorgesehen.

S-27 Die Stadt Chemnitz erhöht die Durchlässigkeit von Strecken (Straßen und eigenständige Bahnkörper der Straßenbahn) und bietet in angemessener Häufigkeit und unter Beachtung des umliegenden Wegenetzes Querungsmöglichkeiten im Straßen- und Wegenetz an. Dies gilt auch für angebaute Hauptverkehrsstraßen. An Knotenpunkten werden grundsätzlich alle Knotenpunktarme mit Querungsstellen ausgerüstet. **Hiervon kann nur in begründeten Fällen abgewichen werden.** Mit Blick auf die Empfindlichkeit des Fußverkehrs gegenüber Umwegen sind erforderliche Umwege zum Erreichen einer Querungsstelle auf 150 m, **bestenfalls deutlich weniger** zu begrenzen. Bauliche Barrieren werden nach Möglichkeit abgebaut. Insbesondere an Querungsstellen **sind die Sichtbeziehungen zu optimieren und eine** angemessene Geschwindigkeit für den MIV (vgl. Kapitel 6.6) herzustellen<sup>23</sup>, **um** die Erhöhung der Verkehrssicherheit gewährleisten zu können. Gleiches gilt für den

---

<sup>23</sup> Siehe Fußnote 20.

Radverkehr: Hier sind an relevanten Punkten Hinweise auf den querenden Fußverkehr erforderlich.

**Erreichbarkeit von Kindergärten und Schulen:** Mit dem Besuch von Kindergärten und Schulen beginnt für Kinder die Prägung ihres Mobilitätsverhaltens. Es festigt sich weiter bei Heranwachsenden und ist im Erwachsenenalter weitgehend entwickelt. Insofern kommt der Motivation von Kindern sowie deren Eltern und Großeltern eine große Bedeutung zu, verschiedene Verkehrsmittel im Alltag auszuprobieren und zu nutzen. Die Wege zum Kindergarten und zur Schule sollten – als Anreiz für das zu Fuß gehen – kindgerecht und ansprechend gestaltet werden.

S-28 Schulwegen gilt wegen der Schutzbedürftigkeit der Kinder eine besondere Beachtung. Die Schulwegplanungen werden fortgesetzt und **um Radwegepläne für weiterführende Schulen ergänzt**. Auf ihnen basieren die, unter Einbeziehung der jeweiligen Wohnstandorte, für Schulkinder empfohlenen, sicheren Schulwege. Sie müssen gefahrlos zu Fuß **und bei weiterführenden Schulen mit dem Fahrrad** zurückzulegen sein, um die erforderliche Mobilitätskompetenz der Kinder ausbilden zu können. Mängel der Schulwege werden aufgezeigt und vorrangig beseitigt. Die Schulwegpläne werden **weiterhin digital** auf der **Website** der Stadt Chemnitz veröffentlicht.

S-29 „Elterntaxis“ sind aus verkehrsplanerischen Gründen (zusätzlicher, vermeidbarer Verkehr) wie auch unter pädagogischen Gesichtspunkten (mangelnde Ausbildung der Mobilitätskompetenz bei Kindern) problematisch. Ungeachtet des tatsächlichen Erfordernisses bringen einige Eltern ihre Kinder mit dem Auto zum Kindergarten oder zur Schule. Um Sicherheits- oder Unfallrisiken im Umfeld von Kindergärten und Schulen zu mindern und künftig ganz zu vermeiden, werden an den betreffenden Standorten **bestenfalls in 200 m Entfernung** Hol- und Bring-Zonen in Verbindung mit (zeitlich begrenzten) Verkehrsverboten auf anliegenden Straßen oder andere geeignete Maßnahmen geprüft. Damit wird das Bringen und Abholen auf einen kleinen Bereich konzentriert und die **Eltern und deren** Kinder **werden** motiviert, die „letzten Meter“ zu Fuß zu gehen. Hierdurch verbessert sich **sowohl** die Verkehrssicherheit im Bereich von Kindergärten und Schulen als auch die Mobilitätskompetenz der Kinder. Darüber hinaus werden Gesundheitsbelastungen infolge verkehrsbedingter Emissionen gemindert.

## 6.4 Radverkehr

Der Radverkehr bietet das Potenzial, eine tragende Säule im Umweltverbund zu werden. Er ist für die nahmobile Erschließung bis 5 km, bei gut ausgebauter Radverkehrsinfrastruktur bis 10 km, im Alltagsverkehr relevant. In Chemnitz ist das Radfahren im Alltag bislang noch nicht in dem zu erwartenden Maß verbreitet: Nur rund 7 Prozent aller täglichen Wege werden mit dem Rad bewältigt. Im Vergleich dazu sind dies 53 Prozent aller Wege unter 5 km Länge mit dem Auto. Ursachen dafür sind ein unzureichend ausgebautes, zum Teil lückenhaftes Radverkehrsnetz, das von **Radfahrer:innen** als unsicher wahrgenommen wird, ein schwer überwindbares automobil-orientiertes Mobilitätsverhalten in allen Bevölkerungsschichten sowie die Topografie des Stadtgebietes mit teilweise erheblichen Anstiegen.

Zur Umsetzung des Leitbildes 2040 ist der Radverkehr im Alltags-, Freizeit- und touristischen Verkehr zu stärken. Zugleich sind die benannten Defizite abzubauen. Hierbei bietet vor allem die fortschreitende Verbreitung von elektrisch angetriebenen Fahrrädern (Pedelec, E-Bike, E-Lastenfahrrad) Gelegenheit, topografisch schwierige Strecken zu überwinden und das Radfahren als Mobilitätsalternative in Chemnitz und der Region zu etablieren.

Übergeordnetes Ziel der Stadt Chemnitz ist es, den Modal Split Anteil des Radverkehrs bis 2040 auf rund **20** Prozent zu steigern. Hierzu ist die Anzahl der täglich im Radverkehr zurückgelegten Wege um rund **114.000** Wege pro Tag auf dann rund **170.000** Wege pro Tag zu steigern.

Der **Alltagsradverkehr** besitzt ein sehr hohes Wachstumspotential. Voraussetzung dafür ist, dass die Rahmenbedingungen zum Radfahren und zum Abstellen von Fahrrädern verbessert werden. Das betrifft auch die Wahrnehmung von Menschen, die mit dem Rad unterwegs sind, als gleichberechtigt am Verkehr Beteiligte.

S-30 Die Stadt Chemnitz konkretisiert die strategischen Vorgaben des **Mobilitätsplans** 2040 in der Radverkehrskonzeption (RVK)<sup>24</sup> und schreibt diese regelmäßig, spätestens alle fünf Jahre, in einem partizipativen Prozess fort. Über den Umsetzungsstand ist in der Regel alle 2,5 Jahre zu berichten.

PS-06 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, kommen nur an

---

<sup>24</sup> Radverkehrskonzeption für die Stadt Chemnitz, Beschluss B-088/2013

**unvermeidbaren** Engstellen (Länge bis max. 50 m) zur Anwendung. Häufige Wechsel der Führungsformen und Netzlücken von Radverkehrsanlagen werden vermieden. An Hauptverkehrsstraßen und an Sammelstraßen außerhalb von Tempo-30-Zonen (vgl. Kapitel 6.6) wird der Radverkehr auf baulich getrennten Radwegen oder Radfahrstreifen geführt. Schutzstreifen sind nur ausnahmsweise und mindestens in Regelbreite vorgesehen. Können keine Radverkehrsanlagen errichtet werden und steht keine alternative Route für den Radverkehr zur Verfügung, ist der Radverkehr im Mischverkehr und bei Vorliegen der verkehrsrechtlichen Voraussetzungen mit gleichzeitiger Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h<sup>25</sup> zu führen. Im Nebennetz ist der Radverkehr vorrangig im Mischverkehr, möglichst bevorrechtigt 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.

- S-31 Die Stadt Chemnitz treibt den Ausbau des Radverkehrsnetzes mit Blick auf durchgängige Fahrradrouten voran. Das bedeutet, dass bei Planungen an Strecken oder Knotenpunkten für den Radverkehr sinnvolle funktionale Abschnitte betrachtet und umgesetzt werden. Diese können über den eigentlichen Planungsraum hinausgehen. Auf diese Weise sind häufige Wechsel der Radverkehrsführung zu vermeiden und größere Netzelemente in kürzerer Zeit zu realisieren.
- S-32 Die Stadt Chemnitz setzt die bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr um. Die Geschwindigkeit im Radverkehr **sowie Elektrokleinstfahrzeugen** ist mit der des Fußverkehrs nicht verträglich. Damit drohen Sicherheitsrisiken und Konflikte. Insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen werden Radverkehrsanlagen geschaffen, um den Radverkehr **sowie den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen** aus Gehwegen hinaus zu verlagern.
- S-33 Die Stadt Chemnitz stattet Knotenpunkte, Mittelinseln, Einmündungen und sonstige relevante Punkte im Verkehrsnetz weiterhin grundsätzlich mit Bordabsenkungen (Bordanschlag 0 bis 1 cm) und hinreichenden Warteflächen für den Radverkehr aus. Maßgebend für die jeweilige Dimensionierung sind Fahrräder mit Anhänger und Lastenfahrräder. Um zu große Mittelinseln zu vermeiden, hat das Queren in einem Zug Vorrang (vgl. S-37).
- S-34 Die Stadt Chemnitz misst dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (Radverkehrsanlagen, Radabstellanlagen, Verkehrstechnik, Mobilitätsmanagement) eine große Bedeutung zu. In der städtischen Haushaltplanung soll dem Rechnung getragen und ein jährliches

---

<sup>25</sup> Siehe Fußnote 20.

Radverkehrs-Budget von mindestens 3.000.000 Euro<sup>26</sup> vorgehalten werden.

- S-35 Die Stadt Chemnitz gewährleistet den Radverkehr auch bei Baumaßnahmen. Alternative Wegeführungen (Umleitungen) sind mit der gleichen Qualität wie im Fußverkehr und MIV zu planen und umzusetzen.
- S-36 Für die Nutzung des Fahrrades im Winter entwickelt die Stadt Chemnitz ein entsprechendes Radwegenetz. Dabei sind die festgelegten Haupttrouten des Radverkehrs regelmäßig mit der gleichen Priorität zu beräumen wie Hauptverkehrsstraßen. Die Ressourcen für den Winterdienst sind entsprechend anzupassen. Gleichermaßen sind Radabstellanlagen an relevanten öffentlichen Zielen zugänglich und nutzbar zu halten. Das Radverkehrsnetz für den Winterzeitraum und relevante öffentlichen Ziele des Radverkehrs werden in der Radverkehrskonzeption festgelegt.

**Beschleunigung des Radverkehrs:** Wartezeiten an LSA, insbesondere beim diagonalen Queren von Knotenpunkten führen zu spürbaren, teilweise inakzeptablen Zeitverzögerungen. Sie sind deshalb auf das geringstmögliche Maß zu begrenzen.

- S-37 Die Stadt Chemnitz gestaltet die Steuerung von LSA derart, dass **Radfahrer:innen** einen Knotenpunktarm in einem Zug überqueren können. Hierfür werden auch geeignete Technologien zur Erkennung von Radfahrenden genutzt. Wartezeiten auf Mittelinseln werden mittelfristig abgebaut, langfristig weitgehend vermieden. Die Möglichkeit des Überquerens in einem Zug gilt auch für signalisierte Querungen von Gleistrassen. Im Einzelfall ist die Freigabe für den Radverkehr soweit zu verzögern, dass die Straßenbahn die Querungsstelle passieren und dann die Trasse in einem Zug überquert werden kann.
- S-38 Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (ausgedrückt als mittlere Wartezeit zur Passage eines Knotenpunktarms) des HBS bilden die Grundlage für eine Bewertung von LSA hinsichtlich einer ausgewogenen Beachtung aller relevanten Verkehrsmittel. Der Radverkehr wird bei Nachweisen der Leistungsfähigkeit immer mit betrachtet. Der Qualitätsunterschied zwischen den relevanten Verkehrsmitteln soll eine Stufe nicht überschreiten. Mehr als zwei Stufen Qualitätsunterschied sind nicht vorgesehen.

---

<sup>26</sup> Der nationale Radverkehrsplans 2020 (NRVP) empfiehlt für „Einsteiger“, zu denen Chemnitz nach den im NRVP definierten Kriterien zählt, ein jährliches Investitionsvolumen von 8 - 18 Euro / Einwohner / Jahr, um den Radverkehr zielorientiert zu fördern und die erforderlichen Infrastrukturen aufzubauen. Danach wäre ein theoretisches Radverkehrs-Budget von rund 1,98 bis 4,45 Mio. Euro / Jahr vorzuhalten. **Der Runde Tisch hat in seiner Sitzung vom 17.12.2020 einstimmig entschieden, ein Radverkehrs-Budget von 3,0 Mio. Euro / Jahr vorzuschlagen.** Das Radverkehrs-Budget ist mit 1,8 Prozent jährlich zu dynamisieren.

- S-39 Die vorgenannten Qualitäten im Verkehrsablauf an LSA gelten gleichermaßen für den gesamten Verlauf einzelner Radverkehrsrouten im Stadtgebiet. LSA werden, ggf. unter Anwendung von IVS (**Intelligente Verkehrssysteme**, vgl. Kapitel 6.12) auch den Belangen des Radverkehrs entsprechend koordiniert.
- S-40 Falls erforderlich, hat die Beschleunigung des ÖPNV Vorrang vor der des Radverkehrs.

Neben einem intakten Radverkehrsnetz sind **Radabstellanlagen** eine wesentliche Voraussetzung zur Stärkung des Radverkehrs. Wenn gewährleistet ist, dass **Radfahrer:innen**, ihr Fahrrad sowohl am Start- als auch am Zielort sicher und bestenfalls witterungsgeschützt abstellen können, wird die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads erheblich zunehmen.

- S-41 Die Stadt Chemnitz richtet an relevanten öffentlichen Zielen des Radverkehrs ausreichende Radabstellanlagen in zumutbarer Entfernung (bestenfalls < 50 m, maximal ≤ 100 m) ein. Hierbei werden ausschließlich Radabstellanlagen verwendet, die von anerkannten Verbänden empfohlen werden.
- S-42 Die Stadt Chemnitz fördert den Radverkehr, indem bei gegebener und anderweitig nicht auflösbarer Flächenkonkurrenz öffentlicher Parkraum zugunsten von Radabstellanlagen umgenutzt wird. Hierbei sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Anhängern und Lastenfahrräder vorzusehen.
- S-43 Die Stadt Chemnitz bemisst die Sicherheit von Radabstellanlagen anhand folgender Kriterien: Art der Radabstellanlage (Anlehnbügel, Fahrradbox, Sonstige), Zugänglichkeit, (soziale) Kontrolle und Beleuchtung. Der Komfort von Radabstellanlagen wird mit den Kriterien Entfernung zum Ziel, Witterungsschutz und sonstige Ausstattung bemessen.
- P-03 Die Stadt Chemnitz motiviert im Rahmen des Mobilitätsmanagements Eigentümer:innen von Parkplätzen, Parkhäusern und Tiefgaragen sowie sonstigen relevanten Nutzungen, ebenerdig zugänglich sichere und komfortable Radabstellanlagen einzurichten. Für Neubauten sollen strengere Vorgaben gelten (vgl. Kapitel 6.7). Gleichmaßen werden Betreiber:innen von Nahversorgungseinrichtungen und sonstigen relevanten Zielen motiviert, ausreichende Radabstellanlagen einzurichten. Maßgebend ist in beiden Fällen der Flächenbedarf von Fahrrädern mit Anhängern und Lastenfahrrädern.

Der Themenkomplex **Bike & Ride** wird im Kapitel 6.10 „Multi- und Intermodalität, vernetzte Mobilität“ umfassend bearbeitet.

Der **Freizeitradverkehr** ist in Chemnitz augenscheinlich deutlich stärker ausgeprägt als der Alltagsradverkehr. Entlang von Flussauen und Grünzügen bestehen zum Teil hoch attraktive Möglichkeiten zum Radfahren.

- S-44 Die Stadt Chemnitz engagiert sich in Zusammenarbeit mit der Region für die Stärkung des Freizeitradverkehrs. Es werden attraktive und sichere Radverkehrsverbindungen zu Naherholungsgebieten bzw. in den umgebenden ländlich geprägten Raum eingerichtet und unterhalten. Ziel ist es, auch im Freizeitverkehr eine deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs zu unterstützen.

Der regionale und überregionale **touristische Radverkehr** kann sich vor dem Hintergrund einer zunehmenden Beliebtheit von Fahrradurlaube zum relevanten Wirtschaftsfaktor entwickeln. Chemnitz ist über das **SachsenNetz** Rad gut in das übergeordnete, teilweise europaweite Radverkehrsnetz eingebunden.

- S-45 Die Stadt Chemnitz engagiert sich in Zusammenarbeit mit der Region für den Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau des touristischen Radverkehrsnetzes. Es ist erklärtes Ziel, dass Radtouristen das Stadtgebiet bzw. die Region nicht nur durchqueren, sondern auch hier verweilen. Dazu sind u. a. attraktive Rastplätze **bspw. mit überdachten Sitzgelegenheiten und diebstahlsicheren Radabstellanlagen** an relevanten Standorten im Stadtgebiet einzurichten und zu unterhalten.

Ein attraktives Radverkehrsnetz und angemessene Radabstellanlagen werden nicht ausreichen, um das Mobilitätsverhalten der Menschen in Chemnitz zu verändern. Der Radverkehr, als gewissermaßen „neues Produkt“, muss vielmehr im freien Wettbewerb um Menschen, die das Rad nutzen wollen, werben und selbst in geeigneter Form beworben werden (**Marketing**).

- S-46 Die Stadt Chemnitz erarbeitet eine Marketingstrategie, die darauf abzielt, das Verkehrsangebot im Radverkehr umfassend bekannt zu machen und neues Interesse dafür zu wecken. Hierbei sind verschiedene Zielgruppen, Lebenssituationen und soziale Rahmenbedingungen zu beachten und geeignete Kommunikationswege zu nutzen oder zu entwickeln. Damit wird angestrebt, die Wahrnehmung des Radverkehrs als sichere und komfortable Mobilitätsalternative zu steigern und in der Folge die Zahl der Menschen, die das Fahrrad nutzen, deutlich zu erhöhen.

- S-47 Die Stadt Chemnitz nimmt ihre Vorbildfunktion wahr und motiviert die hier lebenden, arbeitenden, einkaufenden oder in der Stadt zu Besuch weilenden Menschen zur Nutzung des Fahrrads. Dazu sollen öffentliche Veranstaltungen oder Kampagnen, beispielsweise „Stadtradeln“ oder die „Europäische Woche der Mobilität“ als Anreize dienen.

P-04 Die Stadt Chemnitz motiviert im Rahmen des Mobilitätsmanagements u.a. fahrradaffine Interessenverbände, Unternehmen und sonstige Institutionen bzw. Personen, den Radverkehr in Chemnitz gleichermaßen, bestenfalls gemeinsam zu bewerben.

**Mobilitätsmanagement im Radverkehr:** Der Themenkomplex wird im Kapitel 6.1 „Mobilitätsmanagement, Mobilitätskosten und Mobilitätskultur“ umfassend bearbeitet.

## 6.5 Öffentlicher Personenverkehr

Der öffentliche Personenverkehr (ÖPV)<sup>27</sup> ist eine tragende Säule im Umweltverbund und insbesondere für Wege jenseits der für die Nahmobilität relevanten Distanzen (Fußverkehr unter 1 bis höchstens 3 km, Radverkehr ab 1 bis höchstens 10 km) von Bedeutung.<sup>28</sup>

Öffentliche Verkehrsangebote sind erfolgreich, wenn sie als Alternative zum Auto wahrgenommen und genutzt werden. In beiderlei Hinsicht besteht in Chemnitz erheblicher Handlungsbedarf. Obwohl das vorhandene Verkehrsangebot insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, Stadtverkehr) bundesweit als vergleichsweise gut einzuschätzen ist, werden nur rund 11 Prozent aller Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt. Ursachen dafür sind wahrscheinlich Defizite im Angebotsnetz hinsichtlich der Quelle-Ziel-Erschließung, als gegenüber dem MIV zu lang empfundene Zugangs-, Reise- und Abgangszeiten, eine anzunehmende zu Ungunsten des ÖPV verschobene Kostenwahrnehmung sowie ein in allen Bevölkerungsschichten vorherrschendes automobilorientiertes Mobilitätsverhalten.

Zur Umsetzung des Leitbildes 2040 ist der ÖPV in jeder Hinsicht zu stärken. Zugleich sind die benannten Defizite abzubauen. Übergeordnetes Ziel der Stadt Chemnitz ist es, den Modal Split-Anteil des ÖPV bis 2040 auf rund 20 Prozent zu erhöhen. Hierzu ist die Anzahl der täglich im ÖPV zurückgelegten Wege (gleichzusetzen mit der Zahl an Fahrgästen) um rund 77.000 Wege / Fahrgäste pro Tag auf dann rund 170.000 Wege / Fahrgäste pro Tag zu steigern.

### Stadtverkehr Chemnitz:

Die Stadt Chemnitz ist gemäß dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG)<sup>m</sup> Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖSPV) im Stadtgebiet. Sie besitzt damit die Gestaltungskompetenz für den Straßenbahn- und städtischen Busverkehr. Planerische Grundlage des Stadtverkehrs ist der Nahverkehrsplan (NVP<sup>29</sup>), der regelmäßig fortgeschrieben und weiterentwickelt wird. Die Erbringung

---

<sup>27</sup> Gesamtheit aller öffentlichen, das heißt für jeden Menschen zugängliche, Verkehrsangebote. Dies umfasst bspw. den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder den Schienenpersonenfernverkehr.

<sup>28</sup> Die relevanten Distanzen im Fußverkehr, Radverkehr und ÖPV überlagern sich zum Teil. Hierin besteht theoretisch ein Zielkonflikt, da sich die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gegenseitig kannibalisieren könnten. Praktisch wird dieser Zielkonflikt für Chemnitz zunächst nicht maßgebend sein, da (1) die angestrebte Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund hinreichend Entwicklungspotenzial für die drei Verkehrsmittel ermöglicht, welches es zunächst zu erschließen und auszuschöpfen gilt. (2) individuelle Präferenzen der Verkehrsmittelwahl bestehen und (3) im Rahmen des dargestellten Mobilitätsmanagements ein ganzheitliches Mobilitätsverständnis vermittelt werden soll, welches die Nutzung des Umweltverbundes in den Vordergrund stellen soll.

<sup>29</sup> Nahverkehrsplan für den Verkehrsraum Chemnitz/Zwickau 2016-2020, Teil B – Stadt Chemnitz (NVP, Beschlussnummer B-002/2016)

des Stadtverkehrs ist mit einem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA)<sup>30</sup> an die CVAG übertragen worden. Der ÖDA hat eine Laufzeit bis ins Jahr 2043.

Das **Liniennetz** im Stadtverkehr ist radial ausgerichtet. Die meisten Linien führen aus den Stadtteilen am Stadtrand ins Stadtzentrum und von dort wieder an den Stadtrand. Dies bietet den Vorteil, dass die Erreichbarkeit des Stadtzentrums aus allen Stadtteilen vergleichsweise gut ist. Im Vergleich dazu sind Ziele in einander benachbarten Stadtteilen schlecht zu erreichen, da in Ermangelung direkter Verbindungen (Tangentialen) stets der „Umweg“ über das Stadtzentrum erforderlich ist. Dies führt zu erheblichen, von Fahrgästen nicht akzeptierten Reisezeitverlängerungen.

PS-07 Die Stadt Chemnitz und die CVAG entwickeln die Bedienstandards des NVP und das Liniennetz mit Blick auf die Verbesserung des quartiersübergreifenden Verkehrsbedarfs weiter. Beim Liniennetz stellen die bestehenden und künftigen Straßenbahnlinien sowie die Linien des Chemnitzer Modells die Verbindungen zur Innenstadt her (Radialen). Diese werden durch quartiersverbindende Buslinien (Tangentialen) ergänzt. An zu definierenden Schnittstellen sind Radial- und Tangentiallinien getaktet miteinander bzw. untereinander zu verknüpfen.

Mit der Neugestaltung des Liniennetzes geht eine Weiterentwicklung des **Verkehrsangebots** im Stadtverkehr einher. Oberstes Ziel ist eine Erhöhung der Fahrgastzahlen. Um die Attraktivität des Stadtverkehrs als Mobilitätsalternative und in Konkurrenz zum Auto zu steigern, ist die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit im Stadtverkehr weiter zu steigern.

PS-08 Die Stadt Chemnitz und die CVAG entwickeln ein auf das Liniennetz (vgl. PS-07) abgestimmtes Angebotskonzept. Dafür ist im Tagesverkehr bei Straßenbahnen und besonders bedeutsamen Buslinien ein 10-Minuten-Takt oder bei Bedarf kürzere Taktfolgen vorzusehen. Für alle übrigen Verkehrsangebote gilt im Tagesverkehr maximal ein 20-Minuten-Takt. Der Zeitraum des Tagesverkehrs ist so zu gestalten, dass im werktäglichen Berufsverkehr wie auch im Freizeitverkehr ein attraktives Verkehrsangebot gesichert ist.

S-48 Das Verkehrsangebot in nachfrageschwächeren Zeiten (Tagesrandzeiten, Nachtverkehr, Wochenend- und Feiertagsverkehr) ist so zu gestalten, dass der ÖPNV auch dann eine Konkurrenz zum Auto darstellen kann.

P-05 Die Stadt Chemnitz und die CVAG motivieren Vereine, Organisationen und Institutionen, Beginn und Ende von Veranstaltungen derart zu terminieren, dass eine bequeme An- und Abreise mit dem ÖPNV möglich ist.

---

<sup>30</sup> **Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die Chemnitzer Verkehrs-AG über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen (ÖDA, Beschlussnummer B-143/2018)**

- S-49 Das Regelverkehrsangebot im Stadtverkehr ist auch in den Sommerferien durchzuführen. Damit ist für Fahrgäste auch während der Ferienzeiten ein attraktives Mobilitätsangebot gewährleistet.
- S-50 Um die betriebliche Effizienz der im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge zu verbessern, veranlasst die CVAG eine Differenzierung des Omnibusfuhrparks. Neben Gelenk- und Standardlinienbussen werden Midi- und Kleinbusse und – in Abhängigkeit von deren Verfügbarkeit und Eignung – auch autonome Shuttle-Fahrzeuge (vgl. Kapitel 6.8) eingesetzt. Ziel ist es, (potentiellen) Fahrgästen ein flächendeckendes Verkehrsangebot bereitzustellen, dessen Zugangswege (Luftlinie) in der Regel eine Länge von 300 m, in ländlich geprägten Stadtteilen von 500 m, nicht überschreiten soll.

Die **Zugänglichkeit** zum Stadtverkehr wird durch eine angemessene Haltestellendichte sowie barrierefreie Haltestellen und Zu- und Abgangswege gewährleistet.

- S-51 Die Stadt Chemnitz und die CVAG gewährleisten kurze Wege zu den Verkehrsangeboten des Stadtverkehrs, indem Haltestellen entsprechend den Vorgaben des NVP in räumlicher Nähe zu Quell- und Zielorten erhalten oder bei Bedarf neu eingerichtet werden.
- S-52 Die Stadt Chemnitz und die CVAG gewährleisten eine barrierefreie Zugänglichkeit zum Stadtverkehr, indem Haltestellen, deren Ausstattungen **(möglichst mit Fahrgastunterständen und/oder Sitzgelegenheiten)** und **Informationen (Fahrplan und Liniennetzplan)** sowie die relevanten Zu- und Abgangswege barrierefrei hergestellt werden. Das „Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“<sup>31</sup> wird weiter umgesetzt und fortgeschrieben.
- P-06 Die Stadt Chemnitz setzt sich gegenüber der Deutschen Bahn AG (DB AG) dafür ein, dass alle Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Stadtgebiet [...] barrierefrei gestaltet werden.

Neben dem Liniennetz, dem Verkehrsangebot und der Zugänglichkeit ist die **Reisegeschwindigkeit** entscheidend, um den Stadtverkehr als Alternative zum Auto zu entwickeln. Die Fahrgäste im ÖPNV müssen ihren Weg annähernd in der gleichen Zeit wie mit dem Auto bewältigen können. Da beim ÖPNV noch die Zu- und Abgangszeiten zu bzw. von den Haltestellen beachtet werden müssen, kommt der Fahrgeschwindigkeit der ÖPNV-Fahrzeuge eine maßgebende Bedeutung zu. In dieser Hinsicht besteht erheblicher Handlungsbedarf: Die

---

<sup>31</sup> „Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“ (Beschlussnummer B-028/2017)

Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahnen, die ganz überwiegend auf separaten Bahnkörpern geführt werden beträgt rund 18 km/h. Die der Busse rund 20 km/h.<sup>n</sup> Beide Werte veranschaulichen das Defizit: Der öffentliche Stadtverkehr ist zu langsam und gegenüber dem MIV (Durchschnittsgeschwindigkeit: rund 30 km/h<sup>o</sup>) nicht konkurrenzfähig.

- S-53 Die Stadt Chemnitz misst der Beschleunigung des ÖPNV im Stadtgebiet höchste Priorität bei. Sie entwickelt in Zusammenarbeit mit der CVAG und dem VMS ein strategisches Konzept, in dem konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung auf den jeweiligen ÖPNV-Linien knotenpunktscharf abgebildet sind. Ziel ist es, die Geschwindigkeit des ÖPNV weitgehend an die **theoretische Idealfahrzeit**<sup>32</sup> anzunähern und somit eine Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV zu erreichen.
- S-54 Die CVAG nutzt die Positions- und Zeitdaten des **ITCS**<sup>33</sup>, um einen realitätsnahen Reisezeitbedarf zwischen Haltestellen als Grundlage für die Fahr- und Umlaufplanung zu generieren. Ziel ist es, Fahrpläne derart zu straffen, dass die Reisezeiten für die Fahrgäste attraktiver und verkehrsbedingte Verfrühungen grundsätzlich und Verspätungen weitestgehend ausgeschlossen sind.
- S-55 Mit Blick auf die im Stadtverkehr angestrebte Reisezeit, unter Einrechnung der Zeiten für Wege zu und von der Haltestelle, wird das Haltestellennetz seitens der Stadt Chemnitz in Zusammenarbeit mit der CVAG und dem VMS evaluiert und gegebenenfalls optimiert. Als Kriterien gelten weiterhin Bevölkerungsdichte, Haltestelleneinzugsbereich, Topografie, relevante Ausgangs- und Zielorte und Reisegeschwindigkeit.

Die Bereitstellung und die zuvor skizzierte Weiterentwicklung eines attraktiven Stadtverkehrs allein reichen nicht aus, um das Mobilitätsverhalten der Menschen in Chemnitz zu verändern. Der ÖPNV insgesamt und der Stadtverkehr im Besonderen sind gewissermaßen ein „neues Produkt“, das im freien Wettbewerb um Menschen, die den ÖPNV nutzen wollen, werben und selbst in geeigneter Form beworben werden muss (**Marketing**).

- S-56 Die CVAG entwickelt ihre Marketingstrategie mit dem Ziel weiter, im Stadtverkehr verfügbare Angebote besser bekannt zu machen und zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Angesichts verschiedener Zielgruppen, Lebenssituationen und sozialer Rahmenbedingungen sind hierfür geeignete Kommunikationsformen zu entwickeln. Neben den Zielen, die Verkehrsangebote und das Preis-Leistungs-Verhältnis bekannter zu machen, soll vor allem die Wahrnehmung der CVAG als verlässlicher, kompetenter und serviceorientierter Mobilitätsdienstleister gefestigt und auch damit die Zahl der Fahrgäste deutlich erhöht werden.

---

<sup>32</sup> Fahrzeit, die ohne Störungen im Verkehrsablauf erreicht werden würde

<sup>33</sup> Intermodal Transport Control System, rechnergestütztes Betriebsleitsystem

- P-07 Die Stadt Chemnitz und die CVAG prüfen in Zusammenarbeit mit dem VMS, inwieweit preisreduzierte oder kostenfreie „Schnupperangebote“ und/oder Kurzstrecken-Angebote einen Beitrag leisten können, Neugierigen positive erste Eindrücke zu ermöglichen und damit "Schwellenängste" in Bezug auf den ÖPNV abbauen zu können. Derartige Angebote wären so zu gestalten, dass genügend Zeit besteht, um die Qualität und Verlässlichkeit des ÖPNV im Alltagsverkehr zu testen. Eine generelle Kostenfreiheit des ÖPNV, ohne begleitende Maßnahmen, ist dagegen mit Blick auf den geringen zu erwartenden Fahrgastzuwachs sowie die damit verbundenen Finanzierungslasten für die Stadt Chemnitz nicht anzustreben<sup>34</sup>.
- P-08 Die Stadt Chemnitz, die CVAG und der VMS motivieren Unternehmen und Veranstalter:innen ihren Mitarbeitenden und Gästen ein attraktives ÖPNV-Angebot zu unterbreiten. Die bestehenden Angebote „Job-Ticket“ und „Kombi-Ticket“ werden um geeignete zielgruppenspezifische Angebote, bspw. „Mieterticket“, ergänzt.

**Mobilitätsmanagement im ÖPV:** Der Themenkomplex wird im Kapitel 6.1 „Mobilitätsmanagement, Mobilitätskosten und Mobilitätskultur“ umfassend bearbeitet.

**Schienegebundener Personennahverkehr (SPNV):** Chemnitz ist gut in den vom VMS organisierten SPNV eingebunden. Es bestehen außerdem Direktverbindungen nach Dresden, Leipzig, Zwickau und darüber hinaus.

- P-09 Die Stadt Chemnitz setzt sich für den Erhalt des SPNV-Verkehrsangebots **Dresden – Zwickau – Plauen – (Hof)** ein.
- P-10 Die Stadt Chemnitz setzt für den Ausbau des SPNV-Verkehrsangebots in Richtung Leipzig ein. Eine Reisezeit von deutlich unter 60 Minuten sowie ein Verkehrsangebot im Halbstunden-Takt (Werktags, Hauptverkehrszeit) wird angestrebt.
- P-11 Die Stadt Chemnitz setzt sich für angemessene SPNV-Angebote **auf folgenden Relationen ein:**
- **Chemnitz – Annaberg – Bärenstein,**
  - **Chemnitz – Aue,**
  - **Chemnitz – Döbeln – (Riesa – Elsterwerda),**
  - **Chemnitz – Marienberg – Olbernhau,**
  - **Chemnitz – Glauchau – (Gera – Erfurt) und**
  - **im Chemnitzer Modell**

---

<sup>34</sup> Die Ergebnisse der Untersuchung zur Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets oder 30-Euro-Monatstickets sind Informationsvorlage I-004/2021 zu entnehmen.

**Straßengebundener Regionalverkehr (Regionalbusse):** Chemnitz wird aufgrund seiner oberzentralen Bedeutung und Vernetzung mit der Region von einer Vielzahl von Regionalbuslinien angefahren. Die Regionalbusse ermöglichen die kleinräumige Erschließung der städtischen Ortsteile in Randlagen wie auch umliegender Gemeinden. Sie erfüllen damit eine wichtige Funktion im städtischen sowie regionalen ÖPNV-Angebot und sind zu erhalten und perspektivisch auszubauen.

- S-57 Die Stadt Chemnitz schafft einen Anlaufpunkt für Regionalbusse, die bis ins Stadtzentrum geführt werden, an einem zentralen innerstädtischen Standort. Damit kann die durch die Kommune vorzuhaltende Infrastruktur (Bussteige, Wartehallen, Fahrgastinformation) begrenzt und die Zugänglichkeit vereinfacht werden. Der Standort muss gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden und mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein.
- S-58 Die Stadt Chemnitz ist bestrebt, den Regionalbusverkehr strategisch zu stärken und räumlich mit dem SPNV und Fernbusverkehr zu verknüpfen. Hierzu soll der Regionalbusverkehr vom bisherigen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB, Straße der Nationen) auf den neu zu errichtenden ZOB (Bahnhofstraße) verlagert werden.
- S-59 Die Stadt Chemnitz ist bestrebt, räumliche Parallelverkehre von Regionalbussen und Stadtverkehr (gleicher Linienweg) abzubauen und langfristig grundsätzlich zu vermeiden. Das Chemnitzer Modell bzw. städtische Straßenbahnerweiterungen bieten hierfür räumliche und organisatorische Ansätze. Der Umstieg vom Regionalbus auf den städtischen Busverkehr ist zu vermeiden, der Umstieg auf Straßenbahnen einschließlich des Chemnitzer Modells hingegen zu fördern. Zeitliche Parallelverkehre (gleiche Fahrzeiten) sind ebenfalls kurzfristig abzubauen, um die Fahrplaneffizienz im ÖPNV zu verbessern. Gegebenenfalls können Fahrzeiten im Stadt- und Regionalverkehr derart verschoben werden, dass eine Taktverdichtung herbeigeführt wird.
- P-12 Die Stadt Chemnitz setzt sich gegenüber dem VMS und den angrenzenden Landkreisen dafür ein, auch im Regionalbusverkehr ein attraktives Abend- und Nachtnetz sowie des zugehörigen Verkehrsangebots zu schaffen. Ziel ist es, Gästen aus der Region auch in den Abend- und Nachtstunden ein komfortables ÖPNV-Angebot bereitzustellen.

**Chemnitzer Modell:** Mit dem Chemnitzer Modell verfügen die Stadt Chemnitz und die Region über einen wichtigen Standortvorteil im Regionalverkehr. Die Entwicklung eines kombinierten Stadt- und Regionalbahnnetzes ist richtungsweisend. Durch das Chemnitzer Modell und dessen weiteren Ausbau

ergeben sich große Potenziale, den Umweltverbund in Chemnitz und der Region zu stärken.

- S-60 Der Ausbau des Chemnitzer Modells im Stand von 2020 ist im Zusammenwirken mit dem VMS und der Region weiter voranzutreiben und bis 2040 abzuschließen. Ziel ist es, dem werktäglichen Berufsverkehr sowie Gästen aus der Region eine komfortable Mobilitätsalternative im Regionalverkehr zu bieten.
- S-61 Die städtebaulichen Potenziale, die sich aus dem Ausbau des Chemnitzer Modells im Stadtgebiet Chemnitz ergeben werden genutzt, um Straßenräume für alle Verkehrsarten gleichberechtigt, hochwertig und barrierefrei umzugestalten.
- S-62 Das Verkehrsangebot im Chemnitzer Modell sollte mit Blick auf die Reisezeit und Reisekomfort als vorrangiges Mobilitätsangebot entwickelt bzw. gesichert werden. Die Fahrt ins Stadtgebiet Chemnitz sollte mit dem Chemnitzer Modell im Tagesverkehr stets schneller sein als mit dem Auto.
- P-13 Das Chemnitzer Modell ist an geeigneten Standorten mit Park & Ride-Plätzen sowie Bike & Ride-Plätzen auszustatten (vgl. Kapitel 6.10).

**Verknüpfung von ÖPV-Angeboten:** Zur Stärkung des ÖPV als Mobilitätsalternative ist die Durchgängigkeit von Reiseketten zu gewährleisten. Das heißt, erforderliche Umstiege zwischen einzelnen ÖPV-Angeboten müssen räumlich sehr nah beieinander stattfinden können und für die Nutzer:innen möglichst ohne Zeitverlust zu bewältigen sein. Anschlussbedingte Wartezeiten sind zu vermeiden, da hierdurch die Reisezeit der Nutzer:innen steigt und die Attraktivität des ÖPV sinkt.

- S-63 Die ÖPV-Angebote sind an definierten Schnittstellen (beispielsweise Hauptbahnhof, ZOB, Fernbusterminal, Straßenbahn-Endhaltestellen) räumlich miteinander zu verknüpfen. Der Übergang zwischen den Verkehrsmitteln ist barrierefrei und mit möglichst kurzen Wegen zu gestalten.
- S-64 Die ÖPV-Angebote sind zeitlich miteinander zu verknüpfen (Vertaktung). Eine sofortige Weiterfahrt soll damit gewährleistet sein. Erforderliche Anschlüsse sind insbesondere bei Verkehrsangeboten mit Taktungen von mehr als 20 Minuten sowie in des Tagesrand- und Nachtzeiten zu gewährleisten. Hierfür sind IVS zu nutzen (vgl. Kapitel 6.12).

**ÖPNV-Beschleunigung:** Wartezeiten an LSA verzögern den Betriebsablauf im ÖPNV und führen in der Summe zu erheblichen Verlängerungen der Reisezeiten. Sie sind deshalb auf das geringstmögliche Maß zu begrenzen.

- S-65 Die Stadt Chemnitz baut in Zusammenarbeit mit der CVAG und dem VMS die ÖPNV-Beschleunigung im Stadtgebiet weiter aus. Hierbei hat neben der sicheren Anmeldung des ÖPNV-Fahrzeugs an der LSA auch dessen bevorzugte Abwicklung im Verkehrsablauf Priorität. Ziel ist es, **den Zeitverlust an LSA für ÖPNV-Fahrzeuge auf das geringstmögliche Maß zu minimieren**. Hierfür sind IVS (vgl. Kapitel 6.12) zu nutzen.
- S-66 Die vorgenannten Qualitäten im Verkehrsablauf an LSA gelten gleichermaßen für den gesamten Verlauf einzelner ÖPNV-Linien im Stadtgebiet. Betriebswirtschaftlich relevante Gesamtverlustzeiten (Bedarf zusätzlicher Fahrzeuge und Fahrpersonale) sind mittelfristig abzubauen und langfristig grundsätzlich zu vermeiden, um die Ressourceneffizienz im ÖPNV wirksam zu optimieren.
- S-67 **Grundsätzlich** hat die Beschleunigung von Schienenfahrzeugen, deren Beförderungskapazität höher ist als die von Bussen und **da** das Straßenbahnsystem als Rückgrat des städtischen ÖPNV deutlich ausgebaut werden soll, Vorrang vor derjenigen von Bussen.

**Digitalisierung im ÖPV:** Der Themenkomplex wird im Kapitel 6.11 „Digitale Mobilität / Digitalisierung im Verkehr“ umfassend bearbeitet.

**Schienerpersonenfernverkehr:** Seit dem Jahr 2006 wird Chemnitz vom Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) nicht mehr bedient. Dieser Umstand wird von den Chemnitzer:innen, der Kommunalpolitik, der Stadtverwaltung und der Region als „abgehängt sein“ und sowie Standortnachteil wahrgenommen.

Seit **2012** engagiert sich ein informelles Bündnis aus Wirtschaft, Politik und Stadtverwaltung gegenüber der Deutschen Bahn AG (DB), der Bundes- sowie Landesregierung für eine Wiedereingliederung von Chemnitz in den SPFV. Hierbei konnten wichtige Teilerfolge erreicht werden:

- Der bedarfsgerechte, das heißt der weitgehend zweigleisige Streckenausbau samt vollständiger Elektrifizierung der Strecke Chemnitz – Leipzig **im Abschnitt Chemnitz – Geithain** ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) als vordringlicher Bedarf enthalten und wird umgesetzt. Darüber hinaus ist die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Chemnitz – Geithain im Rahmen des Streckenausbau Chemnitz – Leipzig im Planungsbeschleunigungsgesetz und dem darauf aufbauenden Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) enthalten, welches für ausgewählte Verkehrsinfrastrukturprojekte beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren vorsieht. Der Ausbau und die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Geithain – Leipzig **ist** Bestandteil des Strukturstärkungsgesetzes zum Kohleausstieg und damit Teil des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes II, welches ebenso eine beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren vorsieht.

Gleiches gilt auch für den Streckenausbau Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling. Der Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung (Chemnitz – Glauchau – Gera – Jena – Weimar) sowie der Strecke Vorhaben Cheb/Hof – Marktredwitz – Nürnberg sind im BVWP als vordringlicher Bedarf enthalten.

- Die DB hat mit dem Fernverkehrskonzept 2030 ein Konzept vorgelegt, mit dem das Fernverkehrsangebot bis 2030 bundesweit ausgebaut werden soll. Chemnitz soll über ein Teilstück der Sachsen-Franken-Magistrale (Rostock / Berlin / Dresden / Chemnitz / Hof / Regensburg) bzw. die Mitte-Deutschland-Verbindung (Chemnitz / Gera / Erfurt) durch jeweils eine IC-Linie im 2-Stunden-Takt in den Fernverkehr eingebunden werden. Mit der unmittelbaren Fertigstellung des Ausbauvorhabens Chemnitz – Leipzig wird die Wiederaufnahme des Fernverkehrs auf der Relation angestrebt.

S-68 Das bestehende informelle Bündnis für die **Einbindung** von Chemnitz in den SPFV wird zu einer festen Institution, beispielsweise einem Verein mit Geschäftsstelle, weiterentwickelt. Ziel der zu gründenden Institution ist es, gegenüber der DB, der Bundes- sowie der Landesregierung die Bedeutung des SPFV für die Stadt und die Region noch stärker zu verdeutlichen, einen dauerhaften Dialog mit festen Ansprechpartner:innen zwischen den beteiligten Akteur:innen zu etablieren, die Umsetzung der vorgenannten Streckenausbauten des BVWP konstruktiv und bestimmt zu begleiten und die SPFV-Angebotsgestaltung zugunsten von Chemnitz zu unterstützen. Die Partner:innen des Bündnisses sowie neue Unterstützer:innen verständigen sich gemeinsam auf die Form, das Budget und den Sitz der Institution. **Der Arbeitsprozess und die Arbeitsergebnisse werden dokumentiert und in geeigneter Form öffentlich kommuniziert.**

P-14 Die Stadt Chemnitz setzt sich gegenüber der DB, der Bundes- sowie der Landesregierung dafür ein, die im **vordringlichen Bedarf des BVWP und im Strukturstärkungsgesetz** definierten Streckenausbauten des vordringlichen Bedarfs (**Ausbaustricke (ABS) Leipzig – Chemnitz**, Hof – Nürnberg / Regensburg und **ABS Weimar – Gera – Gößnitz** (Mitte-Deutschland-Verbindung)) schnellstmöglich und vollständig zu realisieren.

P-15 Die Stadt Chemnitz setzt sich gegenüber der DB dafür ein, die IC-Linie Rostock– Berlin – Dresden nach Chemnitz zu verlängern, um möglichst kurzfristig eine Direktverbindung von Chemnitz nach Berlin auf Fernverkehrsniveau zu etablieren. Sofern die DB den Bedarf anzeigt, unterstützt die Stadt Chemnitz die DB im Rahmen ihrer Möglichkeiten **ideell** bei der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen, bspw. bei der Einrichtung einer Zugvorbereitung für Fernverkehrszüge.

P-16 Die Stadt Chemnitz setzt sich, in Anlehnung an den BVWP, gegenüber der DB dafür ein, dass Fernverkehrskonzept 2030 bis spätestens 2030 vollständig umzusetzen und derart weiterzuentwickeln, dass nach Fertigstellung des Streckenausbaus Chemnitz – Leipzig, eine

Direktverbindung von Chemnitz nach Leipzig auf Fernverkehrsniveau im 2-Stunden-Takt betrieben wird. Die Abgeordneten des Bundes- und Landtages aus der Region werden motiviert in gleicher Weise aktiv zu sein.

- P-17 Die Stadt Chemnitz setzt sich gegenüber der DB und den Aufgabenträgern im SPNV dafür ein, Chemnitz im SPNV und [...] im SPNV in den Deutschlandtakt einzubinden. **Nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans**, sollten die Abfahrtszeiten der Regionalbusse und des Chemnitzer Modells auf den Deutschlandtakt abgestimmt werden. Der städtische Nahverkehr soll außerhalb der Hauptverkehrszeit gleichermaßen auf den Deutschlandtakt abgestimmt werden.

**Straßenpersonenfernverkehr (Fernbusverkehr):** Chemnitz ist gut in das bestehende nationale und internationale Fernbusnetz eingebunden. Durch den Fernbusverkehr ist die fehlende SPNV-Anbindung teilweise zu kompensieren. Der Fernbusverkehr ist ein eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot, bei dessen Organisation und Durchführung die Stadt Chemnitz keinerlei Gestaltungs Kompetenzen hat. Ihre Einflussmöglichkeiten sind begrenzt auf die Schaffung bzw. Erhaltung günstiger Verkehrsverbindungen zum übergeordneten Straßennetz (Autobahnen) sowie die Bereitstellung angemessener Infrastrukturen für den Fernbusverkehr.

- S-69 Die Stadt Chemnitz ist bestrebt, den Fernbusverkehr strategisch zu sichern und den Komfort zu dessen Durchführung zu verbessern. Der Fernbusverkehr soll vom ZOB (Straße der Nationen) zum neu zu errichtenden Fernbusterminal (Dresdner Straße) verlagert werden, um die unmittelbare Anbindung an den Hauptbahnhof und den ebenfalls neu zu errichtenden ZOB an der Bahnhofstraße zu ermöglichen.
- P-18 Die Stadt Chemnitz ist bestrebt, auch den Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen am Fernbusterminal zu konzentrieren. Weitere öffentliche Busabstellplätze für den Gelegenheitsverkehr sind vorrangig an und/oder in der Nähe von Park & Ride-Plätzen zu prüfen und einzurichten, um den Übergang auf den städtischen bzw. regionalen ÖPNV zu ermöglichen.

### **Sonstige Formen des ÖPV:**

Taxis **sind Teil des ÖPV und der öffentlichen Daseinsvorsorge**. Sie leisten einen wertvollen Beitrag zur intermodalen Mobilität **und ermöglichen** die Tür-zu-Tür **Beförderung**.

Darüber hinaus stellen Taxis als Anruf-Linien-Taxi eine alternative Bedienform im ÖPNV dar und sichern somit die **Mobilität** insbesondere in nachfrageschwachen Zeiten und/oder Räumen.

Zukünftig werden klassische Taxis mindestens teil- und/oder zeitweise mit „Neuen Formen der Mobilität (vgl. Kapitel 6.9) um Kunden konkurrieren oder sich als Teil der neuen Mobilität etablieren.

S-70 Die Stadt Chemnitz betrachtet Taxis als relevanten Teil des vernetzten Mobilitätssystems und beobachtet deren Entwicklung. Sie bietet Möglichkeiten, Taxis in den regulatorischen Rahmen für neue Formen der Mobilität (vgl. S-89) und im Bereich Intermodalität und vernetzte Mobilität (vgl. Kapitel 6.10) zu integrieren.

## 6.6 Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) ist seit 1990 das prägende Verkehrsmittel in Chemnitz. Mehr als die Hälfte aller Wege in Chemnitz werden mit dem Auto bewältigt, obwohl diese vielfach kürzer als 5 km sind<sup>p</sup>. Hinzu kommt der Flächenbedarf für das Abstellen von rund 125.000 Fahrzeugen<sup>q</sup> und daraus resultierende planerische Eingriffe. Mit Blick auf den Klima- und Umweltschutz wird sich Mobilität verändern müssen. Das gilt auch für die Neuinterpretation des MIV, als Teil eines vernetzten Mobilitätsangebotes (vgl. Kapitel 6.10).

Im Zuge der Umsetzung des Leitbildes 2040 ist der MIV schrittweise durch die Etablierung alternativer Mobilitätsangebote zu mindern und zu ersetzen. Hierbei stehen nicht staatliche Eingriffe (Ge- und Verbote), sondern ein freiwilliger Wandel von Nutzungsgewohnheiten im Fokus.

Übergeordnetes Ziel der Stadt Chemnitz ist es, den Modal Split-Anteil des MIV bis 2040 auf rund **30 Prozent** zu reduzieren. Hierfür sind täglich rund **184.000** Wege (gleichzusetzen mit Personen) auf den Umweltverbund zu verlagern.

**Entwicklung Straßennetz:** Das Straßennetz der Stadt Chemnitz ist ein klassisches Radial-Ring-Netz, dessen Netzelemente (Straßen) überwiegend aus klassifizierten Bundesfernstraßen bestehen. Während die Radialen vom Umland ins Stadtgebiet **führen** und am Zentrumsring enden, verbinden der Zentrumsring, der Innere Stadtring sowie der Südverbund die Radialen untereinander. Auf diese Weise wurde ein sehr leistungsfähiges, vergleichsweise großzügig dimensioniertes Straßennetz, in dem hohe Geschwindigkeiten realisiert werden können, geschaffen.

Der MIV ist das mit Abstand schnellste Verkehrsmittel in Chemnitz und erreicht eine Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 30 km/h<sup>r</sup>.

S-71 Kapazitätsengpässe im Straßennetz sind ganz überwiegend nicht vorhanden. Eine allgemeine Überlastung von Knotenpunkten und Streckenabschnitten besteht nicht. Einzelne Knotenpunkte und Streckenabschnitte weisen in Spitzenstunden und räumlich begrenzt hohe Auslastungen auf. Engpässe sind, soweit zwingend erforderlich, abzubauen. Die Dimensionierung der Verkehrsanlagen erfolgt nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen<sup>s</sup> (HBS).

PS-09 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 identifiziert die Stadt Chemnitz überhängende Kapazitäten im Straßennetz und sorgt für deren Umnutzung zugunsten anderer Verkehrsmittel oder deren Umgestaltung.

S-72 Verkehrsplanerische Leitidee der vergangenen Jahrzehnte war die Vervollständigung des Ringsystems am Inneren Stadtring (Dresdner Platz

bis Zschopauer Straße) sowie am Südverbund (Teil III: Neefestraße bis Zwickauer Straße, Teil IV: Augustusburger Straße über Dresdner Straße bis Bundesautobahn 4, Teil V: Zwickauer Straße bis Kalkstraße). Der Südverbund wird im Teil IV im Planungszeitraum des **Mobilitätsplans** 2040 voraussichtlich realisiert sein. Hingegen bedürfen der Lückenschluss Innerer Stadtring und Südverbund, Teil III und V eines kritischen Diskurses.

*[Anmerkung: Die Stadtverwaltung wird zu den Projekten Innerer Stadtring und Südverbund, Teil III und V sowie zur zweistreifigen Befahrbarkeit des „Überfliegers“ separate Beratungsvorlagen an den Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität vorbereiten, um die weitere Vorgehensweise bei diesen Maßnahmen außerhalb des Mobilitätsplans 2040 beraten und entscheiden zu lassen. Die Ergebnisse werden anschließend in den Mobilitätsplan 2040 übernommen.]*

**Funktionale Klassifizierung des Straßennetzes:** Das Straßennetz der Stadt Chemnitz wird nach den typischen Entwurfsituationen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen<sup>t</sup> (RASt) hierarchisch klassifiziert. Es werden dabei die Funktion, die städtebauliche Gestaltung und die verschiedenen Anforderungen an die Straße berücksichtigt. Sie bilden die Grundlage der Gestaltung und für die Festlegung der stadtverträglichen Geschwindigkeit (siehe Geschwindigkeitskonzept).

Zur besseren Übersicht werden die typischen Entwurfsituationen zu Straßennetzkategorien zusammengefasst. Diese bilden jedoch hauptsächlich die verkehrliche Bedeutung der Straßen ab. Die städtebauliche Bedeutung der Straße und die Kategorisierung der RASt sind in der zusammenfassenden Darstellung nicht erkennbar.

<b>Straßennetz-kategorie</b>	<b>Typische Entwurfs-situation (RASt)</b>	<b>Entwurfs-prinzip (RASt)</b>	<b>Straßen-kategorie (RIN<sup>u</sup>)</b>	<b>empfohlene Gesch-windigkeit (km/h)</b>
<b>Erschließ-ungsnetz</b>	Wohnweg	Mischen	ES V	10**
	Wohnstraße	Trennen Mischen	ES V	30, 10**
<b>Nebennetz</b>	Sammelstraße	Trennen Mischen*	ES IV	30, 20
	Quartiersstraße (Stadtstraße)	Trennen Mischen*	ES IV, HS IV	30, 20
	Gewerbestraße	Trennen	ES IV, ES V, (HS IV)	50, (30)

<b>Hauptnetz</b>	Geschäftsstraße (Hauptstraße)	Trennen Mischen*	HS IV, (ES IV)	30, (20), (50)
	Dörfliche Hauptstraße	Trennen Mischen*	HS IV, ES IV	30, (20), (50)
<b>Verbindungs- netz</b>	Örtliche Einfahrtstraße	Trennen	HS III, HS IV	50
	Verbindungs- straße angebaut	Trennen	HS III, HS IV	50
	Verbindungs- straße anbaufrei	Trennen	VS II, VS III	50, (70)

\*Teilbereiche z.B. Shared Space / \*\* mit Zeichen 325 StVO (Verkehrsberuhigter Bereich)

Tabelle 1: funktionale Klassifizierung des Straßennetzes

S-73 Ausgehend von der benannten Systematik und unter Beachtung des bestehenden Radial-Ring-Systems ergibt sich für Chemnitz folgende Netzhierarchie: Erschließungsnetz, Nebennetz, Hauptnetz, Verbindungsnetz (vgl. Abbildung 17 und Tabelle 1).

Im **Erschließungsnetz** hat die Erschließung der Grundstücke und Aufenthaltsfunktion im Straßenraum Vorrang. Dem fließenden und ruhenden Verkehr kommt eine untergeordnete Bedeutung zu.

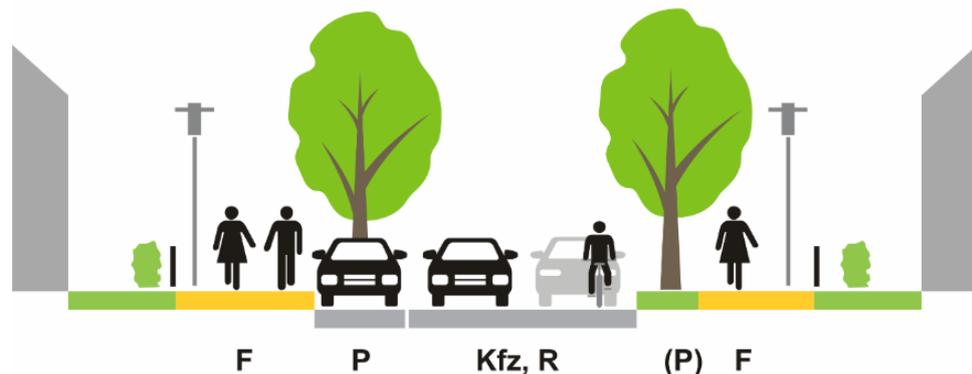


Abbildung 13: Beispielquerschnitt für eine Straße im Erschließungsnetz

Im **Nebennetz** ist die Erschließungsfunktion von Stadtteilen und Quartieren vorherrschend. Dies betrifft insbesondere die Bündelung quartiersbezogener Verkehre und deren Ableitung in das übergeordnete Haupt- oder Verbindungsnetz. Nebenstraßen haben im Gegensatz zu Verbindungsstraßen meist eine anliegende Wohnbebauung. Ferner gibt es im Nebennetz häufig auch Geschäftsbesatz, teilweise in Form von Quartierszentren. Die Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs haben hier

Vorrang vor den Belangen des Kfz-Verkehrs, diese dürfen jedoch nicht vernachlässigt werden.

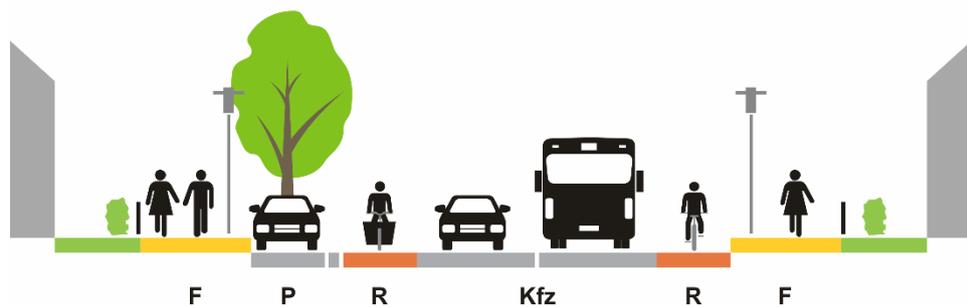


Abbildung 14: Beispielquerschnitt für eine Straße im Nebennetz (Der Radverkehr kann auch im Mischverkehr geführt werden.)

Im **Hauptnetz** weisen Straßen häufig ein hohes Maß an Nutzungskonkurrenz auf. Der Geschäftsbesatz mit hohem Querungsbedarf steht der Verkehrsfunktion oft entgegen oder eine historische Dorflage steht im Konflikt mit dem durchfahrenden Verkehr. Die verkehrliche Bedeutung dieser Straßen im Netz muss nicht gering sein, die Anforderungen der Randnutzungen sollten hier jedoch perspektivisch überwiegen.

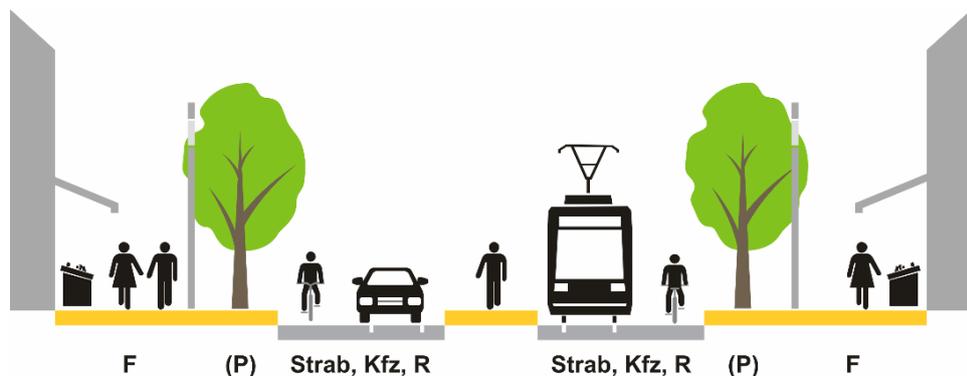


Abbildung 15: Beispielquerschnitt für eine Straße im Hauptnetz

Im **Verbindungsnetz** steht die verkehrliche Verbindungsfunktion grundsätzlich im Vordergrund. Diese kann abschnittsweise durch Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen ergänzt oder überlagert sein, beispielsweise in Stadtteilzentren. In diesen Fällen ist der ungehinderte Verkehrsfluss nachrangig und die Straße kann abschnittsweise dem Hauptnetz zugeordnet werden.

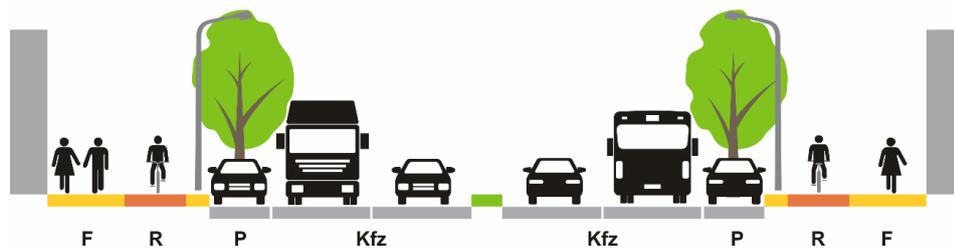


Abbildung 16: Beispielquerschnitt für eine Straße im Verbindungsnetz

**Geschwindigkeitskonzept:** Aus der Klassifizierung des Straßennetzes wird ein Geschwindigkeitskonzept abgeleitet (vgl. Abbildung 18). Darin werden für einzelne Abschnitte des Straßennetzes oder für zusammenhängende Quartiere stadterträgliche Geschwindigkeiten benannt. [...] Ziel des Geschwindigkeitskonzeptes ist die städtebauliche Integration von Straßen durch örtlich angepasste Geschwindigkeiten **zu verbessern**. Die Leistungsfähigkeit der **betreffenden** Verkehrsanlagen wird davon nicht berührt.

Die Umsetzung des Geschwindigkeitskonzeptes bedarf einer abschließenden Prüfung und Anordnung durch die Verkehrsbehörde der Stadt Chemnitz.

- S-74 Auf Verbindungsstraßen und Hauptstraßen gilt die Regelgeschwindigkeit 50 km/h, im Umfeld schutzwürdiger Einrichtungen nach Straßenverkehrsordnung (StVO) und an Lärmschwerpunkten nach Lärmaktionsplan 30 km/h, in Bereichen ohne Anbauten 60 - 70 km/h mit benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen.
- S-75 Auf Nebenstraßen gilt die Regelgeschwindigkeit 30 km/h<sup>35</sup> (streckenbezogen oder als Tempo-30-Zone), bei ÖPNV-Nutzung 50 km/h unter Beachtung des Radverkehrs.
- S-76 Für Erschließungsstraßen mit Geschäftsfunktion gilt die Regelgeschwindigkeit 30 km/h<sup>36</sup>, bei besonders hohem Querungsbedarf 20 km/h (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich).
- S-77 Für Erschließungsstraßen mit Wohnfunktion gilt die Regelgeschwindigkeit 30 km/h (Tempo-30-Zone)<sup>37</sup>. Bei Neuplanungen erfolgt eine Prüfung als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO).
- S-78 Die **Verkehrsbehörde der Stadt Chemnitz nutzt die in der StVO sowie der Verwaltungsvorschrift zur StVO gebotenen Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung proaktiv** als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen.

<sup>35</sup> Siehe Fußnote 20.

<sup>36</sup> Siehe Fußnote 20.

<sup>37</sup> Siehe Fußnote 20.

- S-79 Die Stadt Chemnitz gestaltet die Steuerung von LSA derart, dass in den Verkehrsfluss des MIV nur in dem Maße eingegriffen wird, wie es die Umsetzung des Leitbild-Aspekts 1 sowie der Strategien **S-25, S-29, S-37, S-38, S-40, S-53, S-65, S-66 und S-67** erfordern. Hierfür sind IVS (vgl. Kapitel 6.12) zu nutzen. Eine (wiederholte) anlasslose Entschleunigung des MIV ist zu vermeiden.
- P-19 Die Stadt Chemnitz setzt sich gemäß dem Vorschlag des Deutschen Städtetages gegenüber der Bundes- und Landesregierung dafür ein, die innerstädtische Regelgeschwindigkeit nach StVO auf 30 km/h zu reduzieren, um weitere Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Minderung der verkehrsbedingten Emissionen zu nutzen.

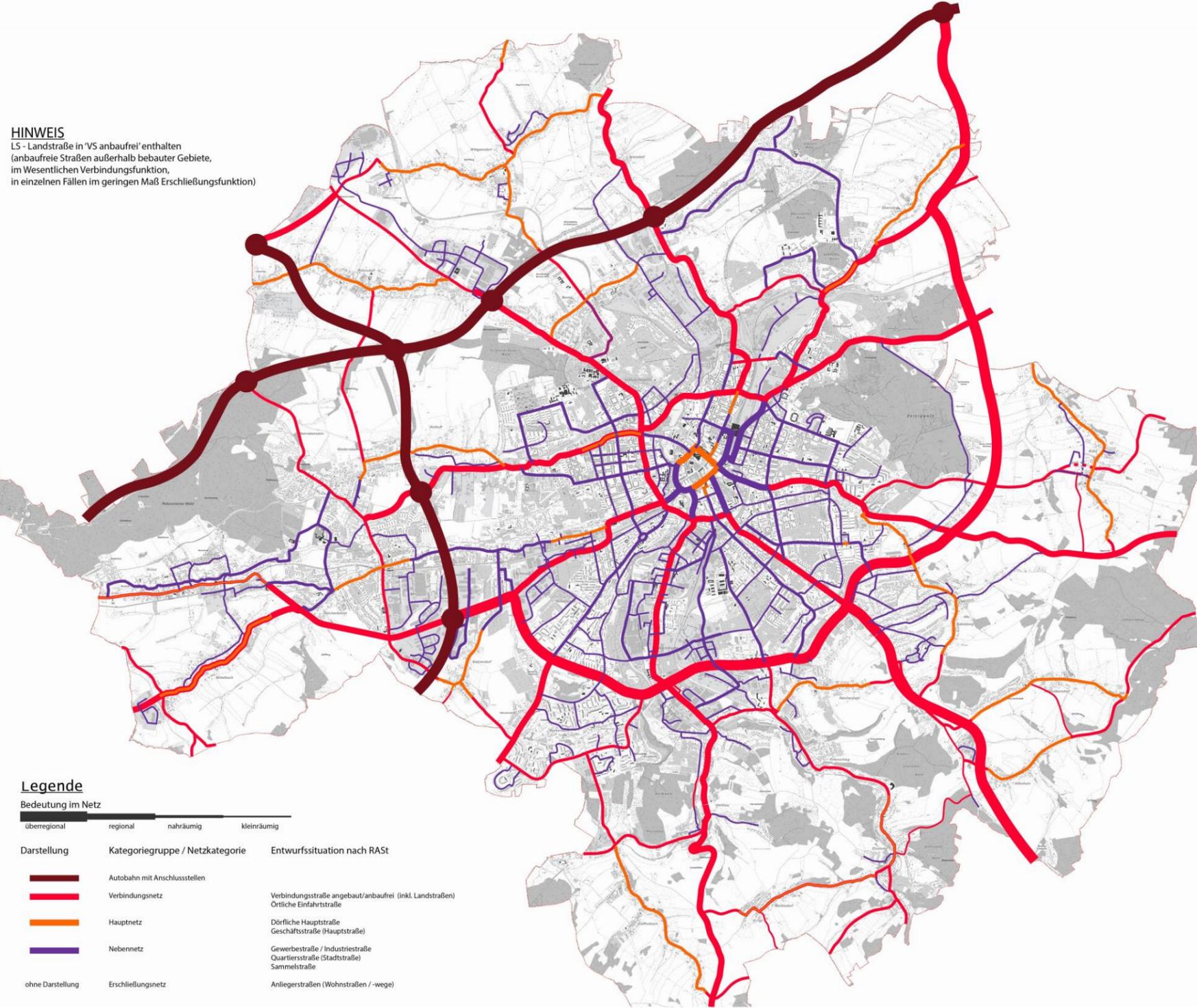


Abbildung 17: klassifiziertes Straßennetz Chemnitz

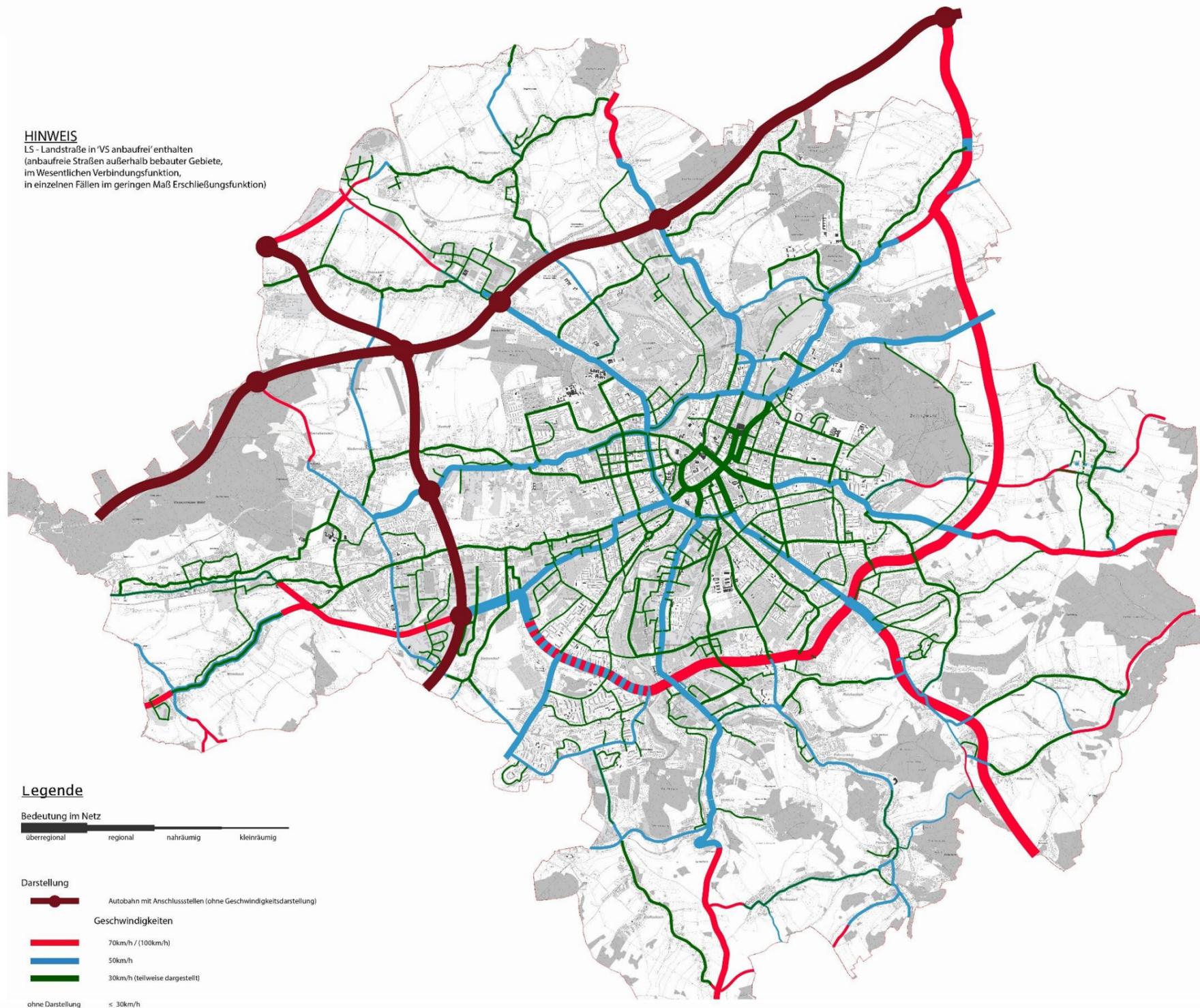


Abbildung 18: Geschwindigkeitskonzept für das klassifizierte Straßennetz Chemnitz

## 6.7 Ruhender Verkehr

Insbesondere parkende Autos beanspruchen wertvolle Flächen, die in städtischen Quartieren nur sehr begrenzt verfügbar und nicht erweiterbar sind. Jeder Pkw benötigt zum Parken eine durchschnittliche Fläche von rund 13,5 m<sup>2</sup> (Straßenrand) bzw. rund 20,0 m<sup>2</sup> (Parkplatz). Dagegen ist der Flächenbedarf im Radverkehr mit durchschnittlich rund 1,2 m<sup>2</sup> Fläche um rund 90 Prozent geringer<sup>v</sup>, auch wenn als Folge der zunehmenden Nutzung von Lastenfahrrädern der Flächenbedarf in absehbarer Zeit ansteigen wird.

Art und Umfang der Parkraumbereitstellung kann in erheblichem Maß die Flächennutzung sowie die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Die Parkraumplanung ist wesentlicher Teil der Stadt- und Verkehrsplanung und als Steuerungsinstrument zu nutzen.

Aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit und bestehender Flächenkonkurrenz in der Stadt ist Parkraum ein wertvolles Gut. Seine Nutzung ist nicht durch gesetzlichen Anspruch zu erzwingen, **jedoch** zeitlich zu begrenzen oder mit einem angemessenen Geldwert abzugelten.

PS-10 Die Stadt Chemnitz nutzt das Instrument der Parkraumbewirtschaftung für den gesamten öffentlichen Parkraum im Stadtgebiet, vorrangig im Stadtzentrum. Das betrifft das Bewohnerparken, eine zeitliche Begrenzung und/oder die monetäre Bewirtschaftung. Fachliche Grundlage ist das Parkraumkonzept. Ergänzende quartiersbezogene Parkraumbewirtschaftungskonzepte für Wohngebiete werden erstellt und umgesetzt. Unbewirtschaftete öffentliche Parkräume sind zu vermeiden und fortlaufend abzubauen. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr sowie den Parksuchverkehr auf das geringstmögliche Maß zu begrenzen und den Umweltverbund zu stärken. Dies gilt insbesondere für Stadtteile innerhalb des inneren Stadtrings sowie für hochverdichtete Quartiere, in denen erheblicher Parkdruck und dadurch verursachte sicherheitskritische Situationen im Verkehrsablauf bestehen.

S-80 Die Stadt Chemnitz passt die Parkgebühren für den öffentlichen Parkraum an, um die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes zu motivieren und den verbleibenden ruhenden Verkehr in Parkhäuser und Tiefgaragen (Stellplatzsammelanlagen, Quartiersgaragen) zu verlagern. Das trägt zur Entschärfung von Flächenkonkurrenzen und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Stellplatzsammelanlagen bei. Öffentlicher Parkraum ist grundlegend höher zu bepreisen als Stellplatzsammelanlagen im Umkreis von 300 m. Maßstab für die Höhe der Parkgebühren ist der Preis für eine ÖPNV-Einzelfahrt (eine Tarifzone) als Stundenpreis bzw. für das ÖPNV-Tagesticket (zwei Tarifzonen) als Drei-Stundenpreis. Räumliche und zeitliche Abstufungen können erfolgen. Die Möglichkeiten einer zeitgenauen Abrechnung, die das Handy-Parken ermöglichen, werden genutzt.

- S-81 Die Stadt Chemnitz motiviert Investor:innen und Betreiber:innen bedarfsgerechte Stellplatzsammelanlagen in Quartieren (Quartiersgaragen) zu schaffen und zu bewirtschaften, um den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr sowie vom Parksuchverkehr zu entlasten. Im Gegenzug wird eine nach S-80 skizzierte Parkraumbewirtschaftung im betreffenden Quartier umgesetzt. **Der Handlungsansatz umfasst ausdrücklich nicht die Umwandlung von Wohnhöfen in Stellplatzanlagen.**
- S-82 Die Stadt Chemnitz nutzt ihre kommunale Gestaltungskompetenz und überarbeitet ihre Stellplatzsatzung und damit einhergehend den Stellplatzschlüssel nachfolgenden Kriterien: Bei Neu- und Umbauten sollen integrierte Mobilitätskonzepte Berücksichtigung finden, die ein verändertes Mobilitätsverhalten zugunsten des Umweltverbundes anstreben. Ferner sind grundsätzlich barrierefrei zugängliche, hinreichend dimensionierte, komfortable **und diebstahlsichere** Radabstellanlagen nachzuweisen und zu errichten.
- S-83 Die Stadt Chemnitz ist bestrebt, den in das Stadtgebiet einfahrenden MIV auf den Umweltverbund zu verlagern. Hierfür ist in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Gemeinden sowie dem VMS ein Netz von Park & Ride-Plätzen sowie Bike & Ride-Plätzen aufzubauen und zu betreiben. Fachliche Grundlage dafür wird das Konzept „Park & Ride / Bike & Ride in Chemnitz und der Region“ sein. Weiterführende Details sind dem Kapitel 6.10 zu entnehmen.
- S-84 Die Stadt Chemnitz steuert den verbleibenden Parksuchverkehr mithilfe eines **teildynamischen** Parkleitsystems. Dieses ist für die Innenstadt und relevante Ziele aufzubauen und soll die verfügbaren, öffentlich zugänglichen Stellplätze in Echtzeit anzeigen. Die Echtzeitdaten der Stellplätze sind nach Kapitel 6. 11 maschinenlesbar zu veröffentlichen.

## 6.8 Wirtschaftsverkehr

Für Chemnitz und die Region als bedeutenden Standort der Automobil- und Automobilzulieferindustrie, des Maschinenbaus sowie einer Vielzahl von Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben übernimmt der Wirtschaftsverkehr eine zentrale Rolle. Die Stadt Chemnitz verfügt über zahlreiche Industrie- und Gewerbegebiete, die für den Wirtschaftsverkehr zumeist gut bzw. sehr gut an das Straßennetz angebunden sind. Die Gebiete liegen vornehmlich im Außenbereich der Stadt und verfügen teilweise über einen direkten Autobahnanschluss oder über einen Anschluss an den Südverbund. Die Lage der Gewerbegebiete in Relation zu den Wohnstandorten bedingt jedoch auch lange Wege für die dort Beschäftigten.

Die Erreichbarkeit der Industrie- und Gewerbegebiete mittels Radverkehr oder ÖPNV ist zumeist nicht hinreichend gewährleistet. Infolgedessen ist der Berufsverkehr stark durch das Auto geprägt. Daraus folgt wiederum ein enormer Flächenbedarf für Parkplätze innerhalb der Industrie- und Gewerbegebiete und teilweise auf öffentlichen Straßen in der näheren Umgebung.

Ein weiterer Teil des Wirtschaftsverkehrs betrifft den Güter-, Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr sowie den Pflegeverkehr im Stadtgebiet. Bedingt durch eine "just-in-time"-basierte industrielle Produktion, den zukünftig noch weiterwachsenden Onlinehandel sowie die steigenden Pflegebedarfe der Bevölkerung wird die Anzahl von Fahrten im Wirtschaftsverkehr bis 2040 weiter ansteigen. Hiervon werden insbesondere die Innenstadt, die Wohngebiete und die dort gelegenen Straßenräume tangiert, da dieser Teil des Wirtschaftsverkehrs bislang nicht angemessen abgewickelt werden kann. Das hat sicherheitskritische Situationen, Unfallrisiken und Belastungen für die dort wohnenden Menschen und angrenzenden Nutzungen zur Folge (Parken und Liefervorgänge in zweiter Reihe oder auf Radverkehrsanlagen und Gehwegen).

S-85 Produktive Stadt: Die Stadt Chemnitz löst die bestehende funktionale Trennung von Wohnen und Arbeiten auf, sofern die Nutzungen **miteinander** verträglich sind. Multifunktionale Quartiere mit einer Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Bildung im Sinne der kompakten Stadt sind zu erhalten, aus- bzw. umzubauen und neu zu entwickeln. Dies begünstigt eine nahmobile Erschließung von Wirtschaftsstandorten und kann dazu beitragen, den Personen-Wirtschaftsverkehr zu reduzieren.

PS-11 Liefern und Laden: Die Stadt Chemnitz beachtet die Belange des Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehrs sowie des Pflegeverkehrs und richtet im öffentlichen Straßenraum bedarfsgerecht Liefer- und/oder Ladezonen ein. Dies erfolgt, falls erforderlich, zu Lasten des ruhenden Verkehrs. Liefer- und Ladezonen sollen möglichst einem Abstand von **höchstens** 100 m zum Lieferziel aufweisen. Ein Abstand von 200 m ist nicht zu überschreiten. Sie können bei entsprechender Eignung außerhalb der Lieferzeiten zum Parken genutzt werden. Gleichermaßen werden Investor:innen und Betreiber:innen **von relevanten Nutzungen** zur Einrichtung von Liefer- und Ladezonen motiviert.

- P-20 Lieferrn: Für die Stadt Chemnitz ergibt sich ein großes Potenzial zur Reduzierung des Lieferverkehrs durch quartiersbezogene Mikro-Hubs und Paketstationen. Die Logistikdienstleister vor Ort werden motiviert, gemeinsam quartiersbezogene Mikro-Hubs und/oder Paketstationen einzurichten und zu betreiben. Die quartiersinterne Feinverteilung der Lieferungen soll durch die Empfänger:innen fußläufig möglich sein oder mit emissionsfreien Fahrzeugen erfolgen. Die Entwicklung alternativer Fahrzeugkonzepte im Wirtschaftsverkehr wie Lastenfahräder, Drohnen oder autonome Klein- und Lieferfahrzeuge wird beobachtet, in begrenzten Pilotanwendungen mit Wissenschaft und Industrie erprobt und bei nachgewiesener Eignung in das Wirtschaftsverkehrssystem integriert.
- S-86 Führung des Wirtschaftsverkehrs: Der Wirtschaftsverkehr mit Lkw wird vorrangig **im Haupt- und Verbindungsnetz (siehe Abbildung 17 und Tabelle 1) geführt**. Der Lkw-Durchgangsverkehr durch Wohngebiete ist zu vermeiden. Überregionaler Wirtschaftsverkehr, der das Stadtgebiet durchfährt, ist auf den Südverbund und die Autobahnen zu konzentrieren.
- P-21 Die Stadt Chemnitz setzt sich gegenüber der Bundes- und Landesregierung dafür ein, den überregionalen Wirtschaftsverkehr maßgebend auf die Schiene zu verlagern. Hierzu sind relevante Infrastrukturen (Gleistrassen, Ver- und Entladestationen) **schnellstmöglich** auszubauen und zu schaffen. Darüber hinaus sind gesetzliche Regelungen zu erlassen, die eine Verlagerung des Wirtschaftsverkehrs auf die Schiene motivieren.
- P-22 Die Stadt Chemnitz motiviert die Branchenverbände von Industrie, Handel und Handwerk in Chemnitz und der Region, sich für die Weiterentwicklung des regionalen Wirtschaftsverkehrs sowie die Entwicklung innovativer City-Logistik-Systeme zu engagieren. Sie steht hierfür als Demonstrationsraum für deren praktische Erprobung zur Verfügung.
- S-87 ÖPNV-Erschließung von Industrie- und Gewerbegebieten: Die Stadt Chemnitz und die CVAG sind bestrebt, mit den vor Ort ansässigen Unternehmen eine zeitliche Abstimmung von Schicht- und/oder Arbeitszeiten zu vereinbaren. Ziel ist es, das Fahrgastpotenzial zu erhöhen. Zugleich sollen räumlich und zeitlich attraktive ÖPNV-Angebote zur besseren Anbindung von Industrie- und Gewerbegebieten entwickelt und umgesetzt werden, damit dem werktäglichen Berufsverkehr eine attraktive Mobilitätsalternative im ÖPNV zur Verfügung steht.
- S-88 Erschließung von Gewerbe- und Industriestandorten im Radverkehr: Die Stadt Chemnitz berücksichtigt Gewerbe- und Industriestandorte in den Fachplanungen zum Radverkehr als wichtige Ziele. Sie entwickelt und realisiert ein Netzkonzept, auf dessen Grundlage eine attraktive und sichere Erreichbarkeit der betreffenden Standorte im Radverkehr

gewährleistet ist. Die ortsansässigen Unternehmen werden motiviert, bedarfsgerechte Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl sowie Umkleide- und Duscmöglichkeiten für Beschäftigte einzurichten, die mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz gelangen. Ziel ist es, mit dem Radverkehr eine für den werktäglichen Berufsverkehr attraktive Mobilitätsalternative bereitzustellen.

## 6.9 Neue Formen der Mobilität

**Nachfrageorientierte Mobilität / Mobilität auf Abruf:** Nachfrageorientierte Verkehrsangebote werden derzeit in drei Formen unterschieden:

- **Ridepooling** ist ein Verkehrsangebot bei dem ein Dritter ein Fahrzeug mit Fahrer gegen Entgelt zur Personenbeförderung bereitstellt. Fahrgäste mit gleichen Wegeanteilen werden in einem Fahrzeug gemeinsam befördert (gepoolt).
- **Ridehailing** ist ein Verkehrsangebot bei dem ein Dritter ein Fahrzeug mit Fahrer gegen Entgelt bereitstellt, mit dem jeweils ein Fahrgast befördert wird.
- **Ridesharing** ist ein Verkehrsangebot bei dem ein Dritter einer Person ein Fahrzeug gegebenenfalls gegen Entgelt bereitstellt und diese das Fahrzeug selbst fahren muss.

**Nachfrageorientierte Mobilität** wird ausschließlich über digitale Informationsplattformen und Apps organisiert. Der gesamte Registrierungs-, Buchungs- und Abrechnungsprozess erfolgt mittels Web-Anwendungen, was eine durchgehende Verfügbarkeit leistungsfähiger Mobilfunkverbindungen voraussetzt.

S-89 Die Stadt Chemnitz entwirft einen regulatorischen Rahmen für den Einsatz neuer Formen der Mobilität im Stadtgebiet. Er soll gleichermaßen für automatisierte und autonome Fahrzeuge gelten. Ziel ist es, **neue Formen der Mobilität sinnstiftend in das bestehende Mobilitätsangebot einzubinden, diese** als räumliche und/oder zeitliche Ergänzung des Umweltverbunds zu **nutzen** und gegebenenfalls die Verkehrsleistung insgesamt zu reduzieren.

P-23 Die Vielzahl nachfragebasierter Mobilitätsangebote und zugehöriger Informationsplattformen und Apps wirkt als Barriere. Das begründet den Bedarf nach einer anbieterübergreifenden Informations- und Buchungsplattform. Sie soll Kund:innen einen bestmöglichen Überblick sowie eine vereinfachte Nutzung ermöglichen (einmaliges Registrieren, alle Angebote nutzen, eine Rechnung über alle Dienste erhalten). Derartige Ansätze wurden bislang nur im Rahmen von Forschungsprojekten prototypisch realisiert. Die vorliegenden Ergebnisse sollten bei Einrichtung einer digitalen Mobilitätsplattform (vgl. P-31) berücksichtigt werden.

**Car-Sharing** meint die gemeinsame Nutzung eines Autos durch eine Vielzahl von Personen. Car-Sharing kann besonders in Städten eine Alternative zum privaten Auto sein. Die Fahrzeuge werden an Stationen (stationsgebundenes Car-Sharing) oder in definierten Gebieten frei ausgeliehen bzw. abgestellt (Free Floating Car-Sharing). Die Wirkung von Car-Sharing auf das Mobilitätsverhalten wird maßgeblich von dessen Verfügbarkeit und Wahrnehmbarkeit beeinflusst. Ziel des

Car-Sharing ist die Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge sowie die effizientere Autonutzung.

- S-90 Die Stadt Chemnitz ist bestrebt, die Potenziale von Car-Sharing zu nutzen. Fachliche Grundlage ist der zu erstellende Masterplan „Geteilte Mobilität in Chemnitz und der Region“. Dieser ist beim Car-Sharing auf stationsgebundene Betriebsformen ausgerichtet, ermöglicht aber auch Free Floating-Angebote. Ziel des Masterplans ist es, strategisch sinnvolle Car-Sharing-Standorte **in allen Stadtteilen und der Region** zu definieren und diese unter Anwendung des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Car-Sharing planerisch vorzubereiten.
- S-91 Die Stadt Chemnitz prüft, inwieweit Car-Sharing für den dienstlichen Fuhrpark zu nutzen ist.
- P-24 Car-Sharing Fahrzeuge sollten mit alternativen Antrieben ausgestattet sein.

**Bike-Sharing** meint die gemeinsame Nutzung eines Fahrrads durch eine Vielzahl von Personen. Bike-Sharing ist insbesondere mit Blick auf die Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens relevant. Leihfahrräder sind in Ergänzung zum ÖPV für den ersten bzw. letzten Teil des Reiseweges zu nutzen. Bike-Sharing wird meist als Free Floating-Angebot betrieben. Aber auch stationsgebundene Systeme sind anzutreffen.

- S-92 Die Stadt Chemnitz ist bestrebt die Potenziale des Bike-Sharing **besser** nutzbar zu machen. Fachliche Grundlage ist der vorgesehene Masterplan „Geteilte Mobilität in Chemnitz und der Region“. Dieser ist auf die flächendeckende Einführung eines stationsgebundenen Angebotes für Bike-Sharing ausgerichtet, um die bestmögliche Nutzbarkeit für Kunden zu gewährleisten sowie die Planbarkeit und Wirtschaftlichkeit für die Betreiberfirmen zu verbessern.
- S-93 Das "Chemnitzer Stadtfahrrad" als etablierter Fahrradverleih ist zu erhalten und in Kombination mit Bike-Sharing weiterzuentwickeln. Die Möglichkeiten das Leihangebot auf E-Bikes, Pedelecs und Lastenfahrräder auszuweiten, sind in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) und der Stadt Chemnitz zu untersuchen und gegebenenfalls umzusetzen. Erforderliche Flächen sind zu benennen und möglichst für diese Nutzung freizuhalten.
- S-94 In Zusammenarbeit mit dem VMS und der CVAG prüft die Stadt Chemnitz, ob Bike-Sharing mit dem ÖPNV so zu verknüpfen ist, dass ÖPNV-Abo-Kunden die Leihfahrräder für einen begrenzten Zeitraum kostenfrei oder zu vergünstigten Konditionen nutzen können.

**Mikromobilität:** Als Mikromobilität oder **Elektrokleinstfahrzeuge** werden elektrisch angetriebene Verkehrsmittel bezeichnet, deren Gewicht unter 500 kg liegt und die in Ergänzung herkömmlicher Verkehrsmittel genutzt werden. Derzeit sind vor allem Elektrofahrräder, E-Scooter, E-Roller und Segways in der öffentlichen Diskussion präsent.

P-25 Die Stadt Chemnitz schätzt die zunehmende Verbreitung der Mikromobilität insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit als kritisch ein. Die mit **Elektrokleinstfahrzeugen** erzielbare Geschwindigkeit ist grundsätzlich unvereinbar mit dem Fußverkehr. Insofern sollte die Nutzung derartiger Verkehrsmittel auf benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, Fahrbahnen oder andere Verkehrsräume begrenzt werden, in denen eine verträgliche Nutzung zu gewährleisten ist.

P-26 Um eine Überbeanspruchung des öffentlichen Raumes zu vermeiden, muss Mikromobilität räumlich und zeitlich gesteuert werden. Bis zum Vorliegen eines übergeordneten regulatorischen Rahmens (vgl. S-89) sind mit den jeweiligen Mobilitätsdienstleister:innen gegebenenfalls Regelungen zur Abstimmung ihrer wirtschaftlichen Interessen mit den Belangen der Stadt Chemnitz zu vereinbaren.

P-27 Die Stadt Chemnitz evaluiert das Mobilitätsbedürfnis sowie den regulatorischen Rahmen für den Einsatz neuer Formen der Mobilität (vgl. S-89) kontinuierlich und bedient sich hierfür u.a. anonymisierter Nutzer-Statistiken der Mobilitätsdienstleister:innen.

### **Mobilität als Service:**

Mobilität als Service (englisch: mobility as a service, MaaS) basiert auf dem Grundsatz der „geteilten Mobilität“ und des „Nutzens statt Besitzens“. Die betreffenden Mobilitätsdienstleistungen werden von etablierten wie auch neuen einschlägig tätigen Unternehmen angeboten. Aus den verfügbaren Angeboten kann das passende Verkehrsmittel für einen bestimmten Zweck oder über einen begrenzten Zeitraum genutzt werden. Damit ist eine maßgeschneiderte und potenziell kosteneffiziente Mobilität möglich, die zugleich auch zur Ressourceneffizienz beiträgt. Verkehrsmittel müssen nicht mehr angeschafft und laufend unterhalten werden, sondern sind bedarfsgerecht verfügbar.

P-28 Die Vielzahl bestehender und neuer Verkehrsangebote erfordert eine räumliche und zeitliche Bündelung jeweiliger spezifischer Informationen, Nutzungsbedingungen und -möglichkeiten. Nach bisherigen Erfahrungen haben sich hierfür Mobilitätsstationen (vgl. S-97) und digitale Mobilitätsplattformen (vgl. P-31) bewährt. Beide Ansätze sind für Chemnitz und für die Region vertiefend zu betrachten.

**Automatisiertes und autonomes Fahren:** Die Entwicklung und prototypische Einführung des automatisierten und autonomen Fahrens wird durch Wissenschaft und Industrie vorangetrieben. Derzeit ist nicht absehbar, zu welchem Zeitpunkt serienreife Fahrzeuge entwickelt sein werden, unter welchen Bedingungen diese für den Straßenverkehr zugelassen sein werden und in welchem Umfang Straßen und Verkehrstechnik angepasst werden müssten. Ergänzend zur technischen Entwicklung müssten bestehende Rechtsgrundlagen, insbesondere das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (Wiener Übereinkommen), die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO) weiterentwickelt werden, um autonomes Fahren überhaupt im Straßenverkehr etablieren zu können.

S-95 Die Stadt Chemnitz setzt sich dafür ein, die rechtlichen Grundlagen auf europäischer und nationaler Ebene in der Weise anzupassen, dass autonome Fahrzeuge für den Straßenverkehr zulassungsfähig werden und als Serienfahrzeuge erprobt und eingesetzt werden können. **Sie steht hierfür als Demonstrationsraum für deren praktische Erprobung zur Verfügung.**

P-29 Im Hinblick auf die Betriebsorganisation bevorzugt die Stadt Chemnitz den Einsatz autonomer Fahrzeuge als Bestandteil des ÖPNV oder als weiterentwickelte Ridepooling- bzw. Ridehailing-Angebote in Ergänzung zum ÖPNV. Betreiber:innen sollten in Chemnitz aktive Mobilitätsanbieter:innen sein, etwa die CVAG oder das Taxigewerbe. Darüber hinaus werden Potenziale zur automatisierten / autonomen Durchführung des städtischen und regionalen Wirtschaftsverkehrs gesehen, die den nutzenden Unternehmen einen Wettbewerbsvorteil bieten könnten. Eine Etablierung des autonomen Fahrens als Ersatz für das private Auto wird außerordentlich kritisch gesehen. Mit einer solchen Entwicklung könnte die Verkehrsmenge im Stadtgebiet in absehbarer Zeit weiter zunehmen, womit die Ziele des **Mobilitätsplans 2040 absehbar** verfehlt würden.

P-30 Im Hinblick auf die technischen Voraussetzungen zur Einführung automatisierter und autonomer Fahrzeuge bevorzugt die Stadt Chemnitz Fahrzeuge, die ohne Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrstechnik funktionsfähig wären. Lediglich die fortlaufende Ausführung und Erhaltung der Fahrbahnmarkierungen kann ein denkbarer Beitrag des kommunalen Baulastträgers sein. Sofern seitens der Entwickler:innen und Hersteller:innen derartiger Fahrzeuge andere Anforderungen an die Infrastruktur bestehen, sind diese frühzeitig gegenüber den kommunalen Spitzenverbänden und Fachverbänden zu kommunizieren und abzustimmen. Die bauliche Trennung von Fahrbahn und Seitenraum ist in Bezug auf hochautomatisiertes und autonomes Fahren als kritisch einzuschätzen, da hierdurch die Querbarkeit der Verkehrsanlagen erheblich eingeschränkt würde.

## 6.10 Multi- und Intermodalität, vernetzte Mobilität

In den vorangegangenen Kapiteln wurden verschiedene Verkehrsmittel in herkömmlicher Weise einzeln betrachtet. Merkmal der zukünftigen Mobilität wird deren zunehmende Vernetzung zu einem übergeordneten Mobilitätssystem sein, das jederzeit verfügbar und zu unterschiedlichen Zeiten nutzbar ist. Die Notwendigkeit, eines oder mehrere Fahrzeuge zu besitzen, wird sich in dem Maß vermindern, wie geteilte Mobilitätsangebote räumlich und zeitlich verfügbar sind. Angestrebter Effekt eines vernetzten Mobilitätssystems, basierend auf öffentlichen und geteilten Verkehrsangeboten ist weniger Verkehr und höhere Mobilität. Darin besteht ein wesentlicher Beitrag zur Umsetzung des Leitbildes 2040.

**Multimodalität** bezeichnet ein Mobilitätsverhalten, bei dem Personen für verschiedene Wege unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen (vgl. Abbildung 19). Sie entscheiden für jeden Weg neu, welches Verkehrsmittel das aus ihrer Sicht optimale ist.

**Intermodalität** bezeichnet ein Mobilitätsverhalten, bei dem Personen für einen Weg, unterschiedliche Verkehrsmittel nacheinander nutzen. Intermodales Mobilitätsverhalten bedingt den Wechsel von Verkehrsmitteln. Dieser ist ausschlaggebend für die Attraktivität der Intermodalität. Unterschiedliche Verkehrsmittel müssen möglichst am gleichen Ort (Schnittstelle) und ohne zeitliche Verzögerungen (Anschlussicherung) verfügbar sowie einfach handhabbar sein (Nutzerfreundlichkeit).

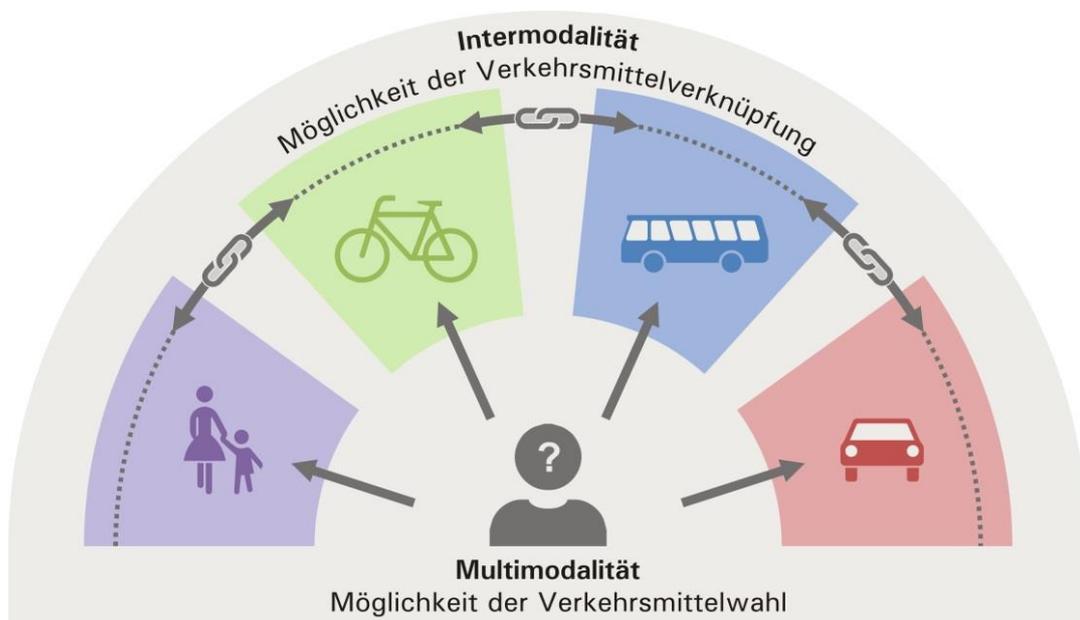


Abbildung 19: Abgrenzung Multi- und Intermodalität

Die bisherigen Erfahrungen mit Multi- und Intermodalität zeigen, dass dafür ein hohes Maß an Mobilitätskompetenz erforderlich ist. Jede Person muss sich über alle verfügbaren Verkehrsmittel jederzeit informieren und diese auch in Anspruch nehmen können. Hierfür bietet die Digitalisierung (vgl. Kapitel 6.11) geeignete

Lösungen. Mit Hilfe echtzeitbasierter Informationen zu allen verfügbaren Verkehrsmitteln, die zusammen mit den erforderlichen Servicefunktionen (informieren, reservieren, buchen, bezahlen mit Bestpreis-Garantie) in einer zentralen Informationsplattform gebündelt werden, sind optimale Mobilitätsentscheidungen möglich. Die Förderung der dafür erforderlichen Mobilitätskompetenz ist eine der Aufgaben des Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 6.1).

S-96 Die Stadt Chemnitz und die CVAG fördern intermodales Mobilitätsverhalten durch die funktionale Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV. Sie bekennen sich zur kostenfreien Mitnahme des Fahrrads im Verbundgebiet des VMS.

S-97 Die Stadt Chemnitz fördert multi- und intermodales Mobilitätsverhalten durch die räumliche und zeitliche Verknüpfung aller verfügbaren Verkehrsmittel in Mobilitätsstationen. Fachliche Grundlage ist ein zu erarbeitendes Konzept „Mobilitätsstationen in Chemnitz und in der Region“, in dessen Rahmen u. a. auch Betreiberkonzepte zu erarbeiten sind. Das Konzept wird Erfahrungen aus vorab umgesetzten Pilotprojekten aufgreifen und zu einem städtischen bzw. regionalen Ansatz weiterentwickeln. Mobilitätsstationen sind räumlich so im Stadtgebiet und in der Region zu verteilen, dass die Inanspruchnahme stationsbasierter Sharing-Angebote (vgl. Kapitel 6.9) möglichst nah am jeweiligen Quell- bzw. Zielort möglich ist. Ziel ist es, dass unterschiedliche Verkehrsmittel rund um die Uhr (24/7) verfügbar sind und nur die Zeit ihrer tatsächlichen Nutzung berechnet wird, um größtmögliche Kostenvorteile der geteilten Mobilität zu ermöglichen. Der Zugang zu Mobilitätsstationen ist allen interessierten Mobilitätsanbieter:innen unter Beachtung von S-89 gleichberechtigt zu gewähren.

S-98 Als bewährte räumliche Verknüpfungen von MIV und ÖPNV sowie Radverkehr und ÖPNV kommen **Park & Ride-** bzw. **Bike & Ride-Plätze** in Betracht. In Chemnitz wird dieser Ansatz an einzelnen Standorten bereits praktiziert. Die strategische Vertiefung einer solchen Form der ÖPNV- und Radverkehrsförderung erfolgte bislang nicht. Die Stadt Chemnitz ist bestrebt in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Gemeinden sowie dem VMS und der CVAG ein Netz von Park & Ride-Plätzen sowie Bike & Ride-Plätzen aufzubauen und zu betreiben. Fachliche Grundlage wird das Konzept „Park & Ride / Bike & Ride in Chemnitz und der Region“ sein.

Als Standorte kommen vor allem ÖPNV-Endpunkte in Stadtrandlagen oder Haltestellen im regionalen ÖPNV, insbesondere entlang der Trassen des Chemnitzer Modells, in Betracht. Bestehende Standorte im Stadtgebiet werden systematisch erfasst und bei gegebener Eignung in das Konzept einbezogen. Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen sollten über eine standardisierte Ausstattung (Stellplätze, Radabstellanlagen, gegebenenfalls Fahrradboxen und Ladeinfrastruktur sowie dynamische

Fahrgastinformation) verfügen und durch ein **einheitliches** Corporate Design (**Erscheinungsbild, Marke**) wiedererkennbar sein. Neben der baulichen Ausstattung ist der Erfolg von Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Plätzen maßgeblich bestimmt durch deren öffentliche Bekanntheit. Dafür sind geeignete Kommunikationskanäle zu nutzen und bestenfalls mit echtzeitbasierten Informationen anzureichern.

- P-31 In Ergänzung der Mobilitätsstationen erachtet die Stadt Chemnitz den Aufbau einer verkehrsmittelübergreifenden **Mobilitätsplattform** (Dienstleistung zur Bündelung und Weitergabe von Mobilitätsinformationen an internetfähige Endgeräte, vgl. Abbildung 20) als außerordentlich sinnvoll. Die Mobilitätsplattform sollte sich durch eine hohe Nutzerfreundlichkeit **sowie Barrierefreiheit** auszeichnen und neben Verkehrsinformationen in Echtzeit auch Routen- und Verkehrsmittelvorschläge, Reservierungs-, Buchungs- und Abrechnungsfunktionen mit einem nur einmaligen Registrierungs- bzw. Anmeldungsvorgang bieten. Ziel ist es, alle Informationen und Services rund um das Thema Mobilität jederzeit (24/7) aus einer Hand in sehr hoher Qualität bereitzustellen und so eine Verkehrsmittelwahl zugunsten des jeweils optimalen Verkehrsmittels zu ermöglichen. Zum Aspekt der Betreuung vergleiche S-107.



Abbildung 20: Aufbau einer Mobilitätsplattform

## 6.11 Digitale Mobilität / Digitalisierung im Verkehr

Digitalisierung beschreibt einen globalen Megatrend, der die zunehmende Durchdringung aller Lebens- und Wirtschaftsbereiche mit Informations- und Kommunikationstechnologien betrifft. Mit Hilfe technisch erzeugter und digital übertragener Daten entstehen neue Dienste und Services, u. a. in den Themenfeldern Mobilität und Verkehr.

Technische Voraussetzung für die Digitalisierung bzw. die Übertragung von Daten ist eine jederzeit verfügbare, durch sehr hohe Datenübertragungsraten charakterisierte Mobilfunkkommunikation. Lücken in der Netzabdeckung müssen durch die Mobilfunkbetreiber:innen kurzfristig und zuverlässig abgebaut werden, um die im Folgenden skizzierten Anwendungsbeispiele umsetzen und deren Potenziale ausschöpfen zu können.

- S-99 Die Stadt Chemnitz betreibt alle relevanten LSA verkehrsabhängig. Hierzu werden Verkehrsströme mit Detektoren im Straßenraum erfasst und als Grundlage der LSA-Steuerung genutzt. Die erfassten Daten (Anzahl und Geschwindigkeit der Fahrzeuge) erzeugen für jeden LSA-Knotenpunkt ein Abbild der aktuellen Verkehrssituation in Echtzeit.
- S-100 Die Stadt Chemnitz stattet alle relevanten LSA im Stadtgebiet mit Sensorik und Kommunikationstechnologien aus, um Verkehrsströme in Echtzeit erfassen und die gewonnenen Daten an den bestehenden Verkehrsleitreechner (VLR) übertragen zu können. Die Daten werden im VLR mit den ITCS-Daten der CVAG verknüpft und zu einer integrierten Verkehrslage Chemnitz aufbereitet. Die Verkehrslage stellt die Qualität des Verkehrsablaufes mindestens in den Abstufungen „freier Verkehr“, „zähflüssiger Verkehr“ und „Stau“ im MIV und ÖPNV dar. Die Verkehrslage wird durch die Stadt Chemnitz und die CVAG im Internet als Teil des Mobilitätsmanagements veröffentlicht und ist Grundlage eines situationsbezogenen Verkehrsmanagements.
- S-101 Mit Hilfe der Verkehrslage Chemnitz ist die Verkehrsleitzentrale der Stadt jederzeit in der Lage, den Verkehrsablauf des MIV und ÖPNV im Stadtgebiet qualitativ zu bewerten und bestenfalls für die nächsten Minuten und Stunden vorherzusagen. Diese Informationen werden für ein operatives Verkehrsmanagement, d. h. für Eingriffe in den Verkehrsablauf im Bedarfsfall genutzt. Ziel ist es, bspw. mit Hilfe weitgehend automatischer Eingriffe in die LSA-Steuerung und Wegweisung bestehende Kapazitäten im Verkehrssystem besser auszunutzen (Verteilung des Verkehrsaufkommens) und Überlastungen einzelner Netzkomponenten (Stau) zu mindern, bestenfalls zu vermeiden.
- S-102 Fachliche Grundlage für das operative Verkehrsmanagement ist das zu erarbeitende Konzept „Verkehrsmanagement in Chemnitz auf Basis Intelligenter Verkehrssysteme“, welches auch die Aspekte „ÖPNV-

Beschleunigung“ (vgl. Kapitel 6.5) und „Beschleunigung im Radverkehr“ (vgl. Kapitel 6.4) berücksichtigt.

**Intelligente Verkehrssysteme:** Der Themenkomplex wird im Kapitel 6.12 „Intelligente Verkehrssysteme“ umfassend bearbeitet.

Der ÖPV wird aufgrund zahlreicher örtlich unterschiedlicher Rahmenbedingungen (Liniennetz, Betriebszeiten, Tarifstruktur) häufig als kompliziert und nutzerunfreundlich wahrgenommen. Die daraus resultierenden Zugangshemmnisse können durch die **Digitalisierung im ÖPV** abgebaut werden. Damit ist dessen Attraktivität für alle Nutzer:innen zu erhöhen.

- S-103 Die Stadt Chemnitz und die CVAG orientieren sich bei der Digitalisierung im **ÖPNV** an der „Roadmap zur digitalen Vernetzung im Öffentlichen Personennahverkehr“<sup>w</sup> und setzen diese für den Stadtverkehr Chemnitz um.
- S-104 Die Stadt Chemnitz und die CVAG bauen die Echtzeitinformation weiter aus. Bei Neu- und Umbauten von Haltestellen werden grundsätzlich dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) als Ergänzung des Aushangfahrplans vorgesehen. Es ist beabsichtigt, Störungsmeldungen und relevante Informationen auf den DFI auszugeben. Der Ersatz des Aushangfahrplans durch digitale Haltestellenfahrpläne wird **unter Beachtung der Belange der Barrierefreiheit** angestrebt. Darüber hinaus werden Echtzeitinformationen im Internet veröffentlicht und auf mobile Endgeräte übertragen.
- S-105 **Die Stadt Chemnitz und die CVAG, führen bis spätestens zum 01.01.2023 ein elektronisches Ticket für alle Abonnement-Kund:innen der CVAG ein. Darüber hinaus wird geprüft, inwieweit das elektronische Abonnement-Ticket zu einem späteren Zeitpunkt multimodal genutzt werden kann.**
- S-106 Die Stadt Chemnitz und die CVAG erweitern das bestehende WLAN-Angebot (Skoda-Straßenbahnen) bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen auf alle Straßenbahnen, Busse und sonstige Fahrzeuge zur Personenbeförderung.
- S-107 Der Aufbau und Betrieb digitaler Informationssysteme (Mobilitätsplattform, digitale Servicekette, Echtzeitinformation etc.) ist mit erheblichen Investitions- und Betriebskosten verbunden. Die Stadt Chemnitz erörtert mit dem Freistaat Sachsen, dem VMS sowie den übrigen Verkehrsverbänden in Sachsen, der CVAG und weiteren Mobilitätsanbietern die Möglichkeiten derartige Systeme gemeinsam aufzubauen, zu betreiben und weiterzuentwickeln. Auf eine gemeinschaftliche Handlungsstrategie ist hinzuwirken. Gegebenenfalls können auch bestehende Systeme **Dritter** genutzt werden. Damit soll der

Aufbau und Betrieb von Parallelsystemen sowie deren gegenseitige Verknüpfung zur Gewährleistung durchgängiger Services über administrative Grenzen hinweg vermieden werden. Die Betreuung durch im Wettbewerb agierende Dritte ist kritisch einzuschätzen, da hierdurch gewinnorientierte Handlungsweisen in den Vordergrund treten könnten.

Die Veröffentlichung kommunaler, verkehrsrelevanter Daten wird zum Teil skeptisch beurteilt, da Befürchtungen bestehen, veröffentlichte Daten könnten manipuliert oder missbräuchlich verwendet werden. Obwohl dieses Risiko nicht auszuschließen ist, ermöglichen offene und geteilte Daten (**Open Data**) Dritten neue Dienste und Services zu entwickeln und diese im Wettbewerb bereit zu stellen.

S-108 Die Stadt Chemnitz kommt ihren Verpflichtungen nach, die sich aus den delegierten Verordnungen (EU) 886/2013, (EU) 2015/962, (EU) 2017/1926 sowie der COM (2018) 283 final ergeben und veröffentlicht ihre vorhandenen verkehrsrelevanten Daten. Hierfür wird eine Datenplattform des Bundes genutzt.

## 6.12 Intelligente Verkehrssysteme

Intelligente Verkehrssysteme (IVS, englisch: intelligent transport system, ITS) sind die Anwendung von Informations- und Kommunikationstechnologien, mit deren Hilfe verkehrsrelevante Daten erfasst, aufbereitet und an Personen mit unterschiedlichen Informationsbedarfen übertragen werden können. IVS bilden u. a. das aktuelle Verkehrsgeschehen in Echtzeit ab und sind ein Teil des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements. Ziel von IVS ist es, Verkehrsströme in bestehenden Verkehrsnetzen besser zu organisieren und effizienter und sicherer durchzuführen.

In Chemnitz wurden die ersten Komponenten von IVS mit der Verkehrsmanagementzentrale, der Erfassung von Verkehrsströmen an LSA sowie der Erfassung aller ÖPNV-Fahrzeuge in einem ITCS erfolgreich umgesetzt.

- S-109 Die Stadt Chemnitz misst IVS ein großes Potenzial zu, um die ÖPNV-Beschleunigung weiter voranzutreiben, den Zustand im Verkehrsablauf in Echtzeit zu erfassen und ein operatives Verkehrsmanagement zu betreiben. Die vorhandenen Komponenten und Datenquellen sind miteinander zu verschneiden und soweit erforderlich zu ergänzen. Ziel ist es, eine Verkehrslage im MIV und ÖPNV in Echtzeit zu generieren, die wiederum Grundlage für Reisenden-Informationen und operative Maßnahmen im Verkehrsmanagement sein soll.
- S-110 IVS werden entsprechend der Vorgaben der Richtlinie 2010/40/EU, den delegierten Verordnungen (EU) 886/2013, (EU) 2015/962, (EU) 2017/1926 sowie der COM (2018) 283 final sowie des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes (IVSG) umgesetzt.
- S-111 Die Entwicklung von selbstlernenden Steuerungsroutinen, sogenannter Künstlicher Intelligenz (KI) im Verkehr wird beobachtet, in begrenzten Pilotanwendungen mit Wissenschaft und Industrie im Wettbewerb erprobt und bei nachgewiesener Eignung in das Verkehrssystem integriert. Hierbei ist den höchsten Ansprüchen an Daten- und Systemsicherheit Rechnung zu tragen. Ziel ist es, Verkehrsabläufe für alle Verkehrsmittel zu optimieren und nicht erforderliche Wartezeiten an Lichtsignalanlagen zu minimieren.

## 6.13 Alternative Antriebe und Kraftstoffe

Der Austausch konventioneller Motoren mit fossilem Antrieb schreitet mit Blick auf die dringend erforderliche Minderung verkehrsbedingter Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen voran. Ziel ist es, den Kohlendioxid-Ausstoß von Kraftfahrzeugen zu mindern oder ganz zu vermeiden und so die europäischen sowie nationalen Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten. Alternative Antriebe und Kraftstoffe sind Teil einer Optimierung des Verkehrs und daher aus verkehrsplanerischer Sicht relevant.

Innovationstreiber sind bislang vor allem die Fahrradindustrie (Pedelecs und E-Bikes) sowie die Automobilindustrie. Letztere stellt eine Modelloffensive in Aussicht, um die Marktpräsenz alternativ angetriebener Fahrzeuge zu erhöhen. Weitere Innovationen werden durch Forschung und Industrie für Schienenfahrzeuge, Busse sowie für Kraftstoffe vorangetrieben.

Die bisherige technische Entwicklung verläuft sehr dynamisch und lässt sich in Bezug auf folgende „Strömungen“ differenzieren:

**(1) Batterieelektrische Antriebe:** Fahrzeuge mit batterieelektrischen Antrieben (englisch: Battery Electric Vehicle, BEV) werden durch einen Elektromotor angetrieben, der aus einer Traktionsbatterie gespeist wird. Darüber hinaus existieren auch Antriebskonzepte, bei denen konventionelle Verbrennungs- und Elektromotoren kombiniert werden. Diese Fahrzeuge werden als hybridelektrische Fahrzeuge (englisch: Hybrid Electric Vehicle, HEV) bezeichnet. BEV erzeugen keine lokalen Emissionen und sind bei Nutzung regenerativer Energien auch im gesamten Betrieb emissionsfrei. BEV und zum Teil auch HEV benötigen eine Ladeinfrastruktur zur Bereitstellung der erforderlichen elektrischen Energie.

In Chemnitz sind mit Stand 09/2019 218 Pkw als BEV und weitere 1.094 als HEV zugelassen<sup>x</sup>. Für diese Fahrzeuge stehen an 64 Standorten insgesamt 231 öffentliche Ladepunkte mit Ladeleistungen von 3,7 kW bis 50 kW zur Verfügung<sup>y</sup>.

Alternative Antriebe im Schienenverkehr (BEV-Zug) sollen ab 2023 auf der Strecke Chemnitz – Leipzig zum Einsatz kommen<sup>z</sup>.

**(2) Wasserstoffbasierte Antriebe:** Fahrzeuge können Wasserstoff auf verschiedene Weise als Energieträger nutzen: In einer Brennstoffzelle wird durch die chemische Reaktion von Wasserstoff und Sauerstoff Strom und Wärme erzeugt. Der Strom wird in einer Traktionsbatterie gespeichert, aus der sich ein Elektromotor speist. Dagegen ähneln Wasserstoffmotoren konventionellen Verbrennungsmotoren. Sie nutzen jedoch Wasserstoff als Kraftstoff. Der Wasserstoff wird über Tankanlagen bereitgestellt. Beide Technologien befinden sich in der Entwicklung, wobei der Brennstoffzellenantrieb für Pkw weitgehend serienreif ist. Im Bereich der

schweren Nutzfahrzeuge, Busse und Schienenfahrzeuge wird ein Potenzial zur Elektrifizierung mit Hilfe von Brennstoffzellen gesehen.

- (3) **Biogas und synthetische Kraftstoffe:** Biologisch erzeugtes und aufbereitetes Methan oder mithilfe chemischer Prozesse künstlich hergestellte Kraftstoffe können in konventionellen Verbrennungsmotoren eingesetzt werden, um so die Treibhausgas- und Luftschadstoff-Emissionen zu mindern. Diese Technologie wird u. a. am Standort Chemnitz entwickelt und erprobt und soll als Brückentechnologie fungieren.
- (4) **Power-to-Gas:** Mithilfe von Windenergie wird durch Elektrolyse Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff aufgespalten. Der Wasserstoff wird aufgefangen und in das bestehende Erdgasnetz eingespeist. Alternativ kann der Wasserstoff auch in reiner Form gelagert und für Anwendungen im Verkehr genutzt werden. Die Entwicklung dieser Technologie befindet sich im Pilotstadium. Die Region Chemnitz ist an der Forschung und Erprobung beteiligt.

Aus dem skizzierten Stand der Diskussion ergeben sich folgende [...] Ansätze für den **Mobilitätsplan** 2040:

- S-112 Die Stadt Chemnitz beteiligt sich am Aufbau der öffentlichen Lade- und Wasserstofftankstellen-Infrastruktur strategisch. Sie wird selbst beides nicht errichten und betreiben. Dies bleibt am Markt agierenden Unternehmen vorbehalten.
- S-113 Für Investor:innen und Betreiber:innen von Lade- und Wasserstofftankstellen-Infrastruktur besteht in Chemnitz ein gleichberechtigter Zugang zum Markt. Die Wettbewerber:innen sind aufgefordert, neue Infrastrukturen bedarfsgerecht und möglichst auf bereits genutzten Flächen zu errichten.
- S-114 Die Stadt Chemnitz übernimmt im Bereich alternativer Antriebe eine Vorreiter-Rolle. Der gesamte kommunale Fuhrpark einschließlich demjenigen der Tochterunternehmen ist bis 2040 auf emissionsfreie Antriebe umzustellen. Dies betrifft auch schwere Nutzfahrzeuge und Busse des ÖPNV.
- S-115 Die Stadt Chemnitz nutzt ihre ordnungsrechtlichen Befugnisse und schafft die rechtlichen Voraussetzungen, um bei Neubauten von Wohn- und Gewerbegebäuden die Vorbereitung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur (Stellplätze und Stromanschluss) verbindlich einzufordern.
- S-116 Zur Stärkung des Radverkehrs mit Pedelecs und E-Bikes sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Verkehrsmittel sind regelgerechte Radverkehrsanlagen vorzuhalten bzw. einzurichten (vgl. **PS-06**).

- S-117 Die Stadt Chemnitz ermöglicht es ihrem Personal BEV und HEV am Arbeitsplatz zu laden. Hierfür werden an geeigneten Verwaltungsstandorten zusätzliche Ladepunkte geschaffen.
- P-32 Bisher ungeklärt ist das Laden von BEV und HEV in Bestandsgebäuden und hochverdichteten Quartieren. Die Stadt Chemnitz motiviert Forschung und Industrie, zweckmäßige technische Lösungen zu entwickeln und steht als Praxispartnerin für deren pilothafte Erprobung zur Verfügung.
- P-33 Die Begrenzung der Nutzbarkeit öffentlicher Parkplätze zugunsten ladender Fahrzeuge wird im Einzelfall durch die Verkehrsbehörde geprüft.

## 6.14 Runder Tisch und Monitoring

Der Stadtrat der Stadt Chemnitz hat in seiner Sitzung vom 15.05.2019 die Bildung eines Beirats für Mobilität angeregt (Beschlussantrag BA-026/2019). In der Sitzung des Runden Tisches vom 10.10.2019 wurde ohne Gegenrede abgestimmt, dass anstelle eines Beirats für Mobilität der etablierte und bewährte Runde Tisch zum **Mobilitätsplan** 2040 über den Prozess der Erarbeitung des Planwerks hinaus weiterzuführen ist.

S-118 Der Runde Tisch wird in seiner bestehenden Form dauerhaft fortgeführt und um weitere Akteur:innen aus der Stadtverwaltung ergänzt. Außerhalb der aktiven Bearbeitung des **Mobilitätsplans** 2040 kommt der Runde Tisch in der Regel mindestens einmal jährlich zusammen, um den Grad der Zielerreichung zu diskutieren. Darüber hinaus berät der Runde Tisch die Verwaltung bei der Umsetzung des **Mobilitätsplans** 2040 sowie erforderlichenfalls bei der Weiterentwicklung von Zielen und Zielkennwerten sowie Strategien und Positionen. Während künftiger Fortschreibungen des **Mobilitätsplans** 2040 kann der Runde Tisch öfter tagen. Die Organisation und Geschäftsführung des Runden Tisches obliegt der Stadt Chemnitz, Tiefbauamt.

Der Wissenstransfer aus dem Runden Tisch wird über Informationen an den Stadtrat und Publikationen auf der Internetseite der Stadt Chemnitz sowie eine öffentliche Vortragsreihe gewährleistet.

S-119 Die Stadt Chemnitz entwickelt in Abstimmung mit dem Runden Tisch ein Monitoring-System für den **Mobilitätsplan** 2040, um den Grad der Zielerreichung in Bezug auf die definierten Zielkennwerte messen zu können. Hierbei sind die Aktualisierungszyklen der erforderlichen Datengrundlagen angemessen zu berücksichtigen und ggf. zweckmäßige Methoden zur Interpolation zwischen einzelnen Erhebungszyklen zu erforschen und anzuwenden.

## 6.15 Finanzierungsinstrumente im Verkehrswesen

Die Finanzierung des Verkehrswesens ist nicht auskömmlich, um bestehende Verkehrsinfrastrukturen angemessen zu unterhalten. Erweiterungen der baulichen Infrastruktur und der Verkehrsangebote sind nur schwer finanzierbar.

Hier helfen auch die bestehenden Fördermittelprogramme der EU, des Bundes und des Freistaates Sachsen nur bedingt, da deren Fördervoraussetzungen zunehmend schwer zu erfüllen sind. Darüber hinaus werden zumeist nur die initialen, das heißt investiven, nicht aber die dauerhaften Aufwendungen gefördert.

Die Bundesregierung hat in den vergangenen Jahren wesentliche Säulen der Verkehrsfinanzierung überarbeitet und weiterentwickelt:

- Das Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz (GVFG)<sup>aa</sup> wird dauerhaft fortgeführt und kann künftig für den Neubau aber auch die grundhafte Instandsetzung von Verkehrsinfrastrukturen genutzt werden. Dessen Budget wird bis 2025 auf 2,0 Mrd. Euro pro Jahr anwachsen und nachfolgend dynamisiert.
- Mit der Revision des Regionalisierungsgesetzes (RegG)<sup>bb</sup> in 2016 wurde der übergeordnete Finanzierungsrahmen des ÖPNV zunächst bis 2031 gesichert. Damit besteht für den SPNV in Sachsen Finanzierungssicherheit, auch wenn die jährlich zugewiesenen Budgets ab Mitte der 2020er Jahre sinken werden.

Der Freistaat Sachsen reicht die RegG-Mittel an die SPNV-Zweckverbände weiter oder über das Landesinvestitionsprogramm an Kommunen aus. Eine direkte, projektunabhängige Inanspruchnahme der RegG-Mittel durch die kommunalen Aufgabenträger ist nicht möglich, gleichwohl das RegG diese Möglichkeit vorsieht. Diese Regelung verkennt die Bedeutung des kommunalen ÖSPV: Dieser stellt **ein wesentliches** Element des ÖPNV in Sachsen dar und schließt die Reisekette vom SPNV vom Startort bzw. zum Zielort des Reisenden. Insofern sollte auch der kommunale ÖSPV direkt von den RegG-Mitteln profitieren.

**S-NeuB Die Stadt Chemnitz prüft vor dem Einsatz ihrer Finanzmittel, ob deren Verwendung in Übereinstimmung mit den Zielen des Mobilitätsplans 2040 erfolgt. Müssen die Ziele aus bestimmten Gründen außer Acht gelassen werden, ist dies anhand eines Variantenvergleiches zu rechtfertigen.**

S-120 Die Stadt Chemnitz und die CVAG eruieren die Potenziale des „neuen“ GVFG und prüfen, inwieweit geplante Stadtbahn-Instandhaltungen- bzw. Neubauten darüber zu finanzieren wären.

S-121 Die Stadt Chemnitz setzt sich gegenüber der Landesregierung dafür ein, den kommunalen Aufgabenträgern im ÖPNV entsprechend ÖPNVG Sachsen §7 Absätze 2 und 3 ab sofort anteilig Mittel nach dem RegG für

konsumtive und investive Aufwendungen im ÖSPV als pauschale Jahreszuweisung zur Verfügung zu stellen. Dies würde den kommunalen Aufgabenträgern eine höhere Flexibilität und pointierte Entwicklung des kommunalen ÖPNV ermöglichen.

- S-122 Die Stadt Chemnitz setzt sich gegenüber der Landesregierung für den **kurzfristigen** Erlass einer Richtlinie für den kommunalen Straßenbau zum Zwecke der Bereitstellung zusätzlicher, zweckgebundener finanzieller Mittel für die Instandhaltung von Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere von Straßen und deren Ingenieurbauwerken, ein. Ziel ist es, den Werteverhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur frühzeitig planen, kontinuierlich umsetzen und bei Bedarf eigenverantwortlich anpassen zu können.
- S-123 Die Stadt Chemnitz reinvestiert Sowieso-Einnahmen, die sich aus dem Verkehr und dessen Überwachung ergeben soweit dies zulässig ist in den Verkehr, vorrangig in den Umweltverbund.
- P-34 Die Stadt Chemnitz beteiligt sich an den Diskussionen für ein Mobilitätsbudget und tritt gegebenenfalls als Demonstrationsraum auf. Ziel dieses Ansatzes ist es, den Menschen einer Stadt und Region die Gesamtheit aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes gegen ein pauschales Entgelt zur Verfügung zu stellen und somit nachhaltiges Mobilitätsverhalten monetär zu motivieren. Hierbei sind verschiedene Preis-Leistungs-Modelle in der Debatte, deren Eignung wissenschaftlich-praktisch zu erproben sein wird.



## 7 Leuchttürme

Die strategischen Ziele des **Mobilitätsplans** 2040 sind durch die Umsetzung konkreter Projekte „erlebbar“ bzw. „nutzbar“ zu machen. Diese sog. Leuchtturmprojekte sind beispielgebend für die verkehrspolitische und verkehrsplanerische Philosophie des **Mobilitätsplans** 2040. Sie bieten allen Menschen in Chemnitz einschließlich der Stadtpolitik und der Stadtverwaltung Gelegenheit zum Lernen und Verbessern.

Leuchtturmprojekte sollen kurzfristig (max. 3 Jahre) bis mittelfristig (max. 5 Jahre) umgesetzt werden, um zeitnah einen praktischen Bezug zum **Mobilitätsplan** 2040 herstellen zu können. Die Projekte werden unter Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit, **weitmöglichst** in ko-kreativen Angeboten entwickelt und medienwirksam begleitet. Auf diese Weise werden die Leuchtturmprojekte in der Stadt und Region bekannt gemacht.

### 7.1 Kurzfristige Leuchtturmprojekte

- a) **Bau einer Mobilitätsstation** in Zusammenarbeit mit CVAG und externen Mobilitätsanbietern mit dem Ziel einer räumlichen Verknüpfung von ÖPNV, Radverkehr, geteilter Mobilität und neuen Mobilitätsformen.
- b) **Fußgängerfreundlicher Umbau eines städtischen Knotenpunktes oder eines Straßenabschnitts** mit dem Fokus auf quartiersbezogene Nahmobilität unter Einbeziehung sicherer Querungsmöglichkeiten, komfortabler Radabstellanlagen, einer attraktiven Gestaltung des Straßenraums sowie Maßnahmen zur Vermeidung einer regelwidrigen Nutzung durch parkende Autos.
- c) **Schaffung einer radverkehrsfreundlichen Hauptverkehrsstraße** mit dem Fokus auf eine **verkehrssichere** und regelkonforme Führung der Radfahrenden zur Förderung des Radverkehrs in der Alltagsmobilität.
- d) **Verkehrsberuhigung** in Verbindung mit einer Hol- und Bring-Zone und/oder attraktiven **Straßenraum- bzw. Platzgestaltung** vor einer auszuwählenden **Grund- oder Förderschule** mit dem Ziel einer besseren und sicheren Erreichbarkeit für Kinder, einer Verbesserung der Verkehrssicherheit im Quartier und Verkehrsregelungsmaßnahmen im näheren Schulumfeld zwecks Minimierung der Anfahrt von „Elterntaxis“.
- e) **Einrichtung eines Informationssystems** der vorhandene **Park & Ride-Plätze** im Stadtgebiet über die Internetpräsenz der Stadt Chemnitz, der CVAG und des VMS. Zusätzliche Installierung von Hinweisschildern an relevanten Einfallsstraßen, ausgerüstet mit dynamischen Informationen zur Stellplatzkapazität sowie der nächsten fahrplanmäßigen Abfahrt.

- f) **Aufbau eines städtischen Mobilitätsmanagements** im Tiefbauamt (Personal, Räumlichkeiten, Budget) angesichts der thematischen Relevanz sowie als Impuls für Dritte zur aktiven Beteiligung am Mobilitätsmanagement. Startprojekt: Mobilitätsinformation für Neubürger:innen.
- g) **Linienhafte**, das heißt knotenpunktübergreifende, koordinierte Umsetzung der **ÖPNV-Beschleunigung** auf einer ausgewählten Pilotstrecke, ggf. unter Einsatz von IVS mit dem Fokus, die Reisezeit der ÖPNV-Fahrzeuge deutlich zu verkürzen und Reisezeitgewinne für Fahrgäste zu erzielen.

## 7.2 Mittelfristige Leuchtturmprojekte

- h) **Bau eines Fahrradparkhauses** an zentralem Standort (oder am Uni-Campus). Mithilfe eines Fahrradparkhauses lässt sich die Fahrradförderung in der Stadt deutlich sichtbar machen.
- i) Schaffung der Voraussetzungen zur Errichtung und zum Betrieb einer **Quartiersgarage** durch eine:n Dritte:n in einem hochverdichtenden Wohnquartier als Teil eines Maßnahmenpakets zur Minderung des Parkdrucks (Quartiersgarage, Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum, monetäre Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum auf dem Kostenniveau eines Monatstickets im ÖPNV).
- j) Aufbau einer **Fußgängermagistrale** vom **Brühl** zum **Marktplatz** bei gleichzeitiger Verbesserung der Querbarkeit an Knotenpunkten und Steigerung der Aufenthaltsqualität.
- k) Einrichtung **einer Radvorrangroute oder eines Radschnellwegs** zwischen **Universität** und **Innenstadt** oder zwischen verschiedenen Standorten der Universität.
- l) Entwicklung eines **Quartierszentrums an Magistralen [...]**: Städtebauliche Integration und Rückbau der Straße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich als Impuls für eine städtebauliche und gewerbliche Entwicklung.
- m) **Umgestaltung Zentrumsring** zur Minderung der Trennwirkung, Erhöhung der Durchlässigkeit im Fußverkehr und zur Einordnung von Radverkehrsanlagen.

*[Anmerkung: Abschnitt Brückenstraße – Hartmannstraße – Falkeplatz erfolgt über Chemnitzer Modell, Stufe 4; Abschnitt Falkeplatz – Annaberger Straße – Brückenstraße wäre eigenes Projekt.]*

- n) **Verkehrsmittelübergreifende** (intermodale) **Informationsplattform** mit Buchungsfunktion (Federführung zu klären).

## 8 Maßnahmen

Das Kapitel Maßnahmen stellt einen Themenspeicher dar. Da der Mobilitätsplan 2040 keine ortskonkrete Maßnahmenliste enthält, werden in diesem Kapitel Projekte gesammelt, die im Bearbeitungs- und Diskussionsprozess häufig angesprochen wurden oder ohnehin in der öffentlichen Diskussion stehen.

Maßnahmen ohne Diskussionsbedarf befinden sich in der Umsetzung und sind im Sinne des Mobilitätsplans 2040 weiterzuführen bzw. abzuschließen.

Maßnahmen mit Diskussionsbedarf bedürfen zunächst einer (neuerlichen) fachlich-politischen Befassung und der Klärung der Finanzierung.

### 8.1 Maßnahmen ohne Diskussionsbedarf

- Chemnitzer Modell (inkl. Ringschluss Straßenbahn-Zentrumsring)
- Verlängerung Südverbund im Abschnitt 4 (Augustusburger Straße – BAB 4)
- Radweg Chemnitz-Küchwald – Wüstenbrand

### 8.2 Maßnahmen mit Diskussionsbedarf

*[Anmerkung: Die Stadtverwaltung wird zu den Projekten Innerer Stadtring und Südverbund, Teil III und V sowie zur zweistreifigen Befahrbarkeit des „Überfliegers“ separate Beratungsvorlagen an den Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität vorbereiten, um die weitere Vorgehensweise bei diesen Maßnahmen außerhalb des MOBILITÄTSPLAN 2040 beraten und entscheiden zu lassen. Die Ergebnisse werden anschließend in den MOBILITÄTSPLAN 2040 übernommen.]*

- Neubau Innerer Stadtring (Dresdner Platz – Augustusburger Straße)  
*[→ Die Stadtverwaltung wird hierzu eine gesonderte Vorlage einreichen.]*
- Neubau Innerer Stadtring (Augustusburger Straße – Zschopauer Straße)  
*[→ Die Stadtverwaltung wird hierzu eine gesonderte Vorlage einreichen.]*
- Umbau und Verlängerung Innerer Stadtring (Schlossteich / Leipziger Straße)
- Neubau Südverbund Teil III (Neefestraße – Zwickauer Straße)  
*[→ Die Stadtverwaltung wird hierzu eine gesonderte Vorlage einreichen.]*
- Neubau Südverbund Teil V (Zwickauer Straße – Kalkstraße)  
*[→ Die Stadtverwaltung wird hierzu eine gesonderte Vorlage einreichen.]*

## 9 Quellenangaben, Bildnachweis und Abkürzungsverzeichnis

### Quellenangaben

- a [https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris\\_de](https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_de), Zugriff am 30.03.2020, 10.00 Uhr
- b <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#energie-stationar>, Zugriff am 25.01.2021, 10.15 Uhr
- c Stadt Chemnitz, 6. Klimaschutzbericht der Stadt Chemnitz, Berichtszeitraum 2018, abrufbar unter [https://session-bi.stadt-chemnitz.de/vo0050.php?\\_kvonr=6974508&voselect=105363](https://session-bi.stadt-chemnitz.de/vo0050.php?_kvonr=6974508&voselect=105363), Zugriff am 27.01.2021, 15.40 Uhr
- d [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/clean-vehicles-directive\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/clean-vehicles-directive_en); Zugriff am 21.09.2020, 21.00 Uhr
- e Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen, (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)
- f Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- g <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html>; Zugriff am 21.09.2020, 20.50 Uhr
- h Stadt Chemnitz, Amt für Informationsverarbeitung; Bevölkerungsvorausberechnung; 2016
- i <https://www.bevoelkerungsmonitor.sachsen.de/7-regionalisierte-bevoelkerungsvorausberechnung.html>; Zugriff am 21.09.2020, 21.30 Uhr
- j Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bundesverkehrswegeplan 2030; 2016
- k Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften, Professur für integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik; Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV), Durchgang 2018; Tabellenbericht, Tabelle 6.1, November 2019
- l <https://fussverkehrsstrategie.de/modellstaedte.html#modellstaedte-2016-18>; Zugriff am 30.03.2020, 14.30 Uhr
- m Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG Sachsen)
- n Chemnitzer Verkehrs-AG; Zwischenbetrieblicher Vergleich, Durchgang 2018; Zuarbeit vom 24.02.2020
- o Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften, Professur für integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik; Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV), Durchgang 2018; Mobilitätssteckbrief für Chemnitz; November 2019
- p Vgl. j.
- q Stadt Chemnitz, Amt für Informationsverarbeitung; Chemnitz in Zahlen, Kfz-Bestand zum 30.09.2019; abgerufen auf <https://intranet.stadt-chemnitz.de/intranet/auskunft/chemnitzinzahlen/> am 20.02.2020, 14.00 Uhr
- r Vgl. j.
- s Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015
- t Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006
- u Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Richtlinie für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008
- v <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/>; Zugriff am 30.03.2020, 13.15 Uhr
- w Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Roadmap: Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr; 2016
- x Stadt Chemnitz, Umweltamt; eigene Erfassung; Zuarbeit vom 08.01.2020
- y Stadt Chemnitz, Umweltamt; eigene Erfassung; Zuarbeit vom 08.01.2020
- z <https://www.vms.de/aktuelles/news/v/seite/1/a/letzte-huerde-fuer-batteriezuwege-genommen/10/>, Zugriff am 30.03.2020, 14.00 Uhr
- aa Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG
- bb Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, Regionalisierungsgesetz - RegG

---

## **Bildnachweis**

- Abbildung 1: HausE alltag & anders, Chemnitz, 2020  
Abbildung 2: Stadt Chemnitz, eigene Darstellung; Basis TU-Dresden, SrV; 2019  
Abbildung 3: Stadt Chemnitz, eigene Darstellung, 2019  
Abbildung 4: Stadt Chemnitz, eigene Darstellung, 2020  
Abbildung 5: [HausE, Chemnitz, Visualisierung Leitbild-Aspekt 1, 2020](#)  
Abbildung 6: SHP Ingenieure, Hannover, Standort-Werkzeug, 2020  
Abbildung 7: [HausE, Chemnitz, Visualisierung Leitbild-Aspekt 2, 2020](#)  
Abbildung 8: [HausE, Chemnitz, Visualisierung Leitbild-Aspekt 3, 2020](#)  
Abbildung 9: [HausE, Chemnitz, Visualisierung Leitbild-Aspekt 4, 2020](#)  
Abbildung 10: [HausE, Chemnitz, Visualisierung Leitbild-Aspekt 5, 2020](#)  
Abbildung 11: SHP Ingenieure, Hannover, Beispiel Quartierszentrum, 2019  
Abbildung 12: SHP Ingenieure, Hannover, Beispiel Straßenraumplanung, 2019  
Abbildung 13: SHP Ingenieure, Hannover, Beispielquerschnitt Erschließungsnetz, 2020  
Abbildung 14: SHP Ingenieure, Hannover, Beispielquerschnitt Nebennetz, 2020  
Abbildung 15: SHP Ingenieure, Hannover, Beispielquerschnitt Hauptnetz, 2020  
Abbildung 16: SHP Ingenieure, Hannover, Beispielquerschnitt Verbindungsnetz, 2020  
Abbildung 17: [Stadt Chemnitz, klassifiziertes Straßennetz, 2021](#)  
Abbildung 18: [Stadt Chemnitz, Geschwindigkeitskonzept, 2021](#)  
Abbildung 19: SHP Ingenieure, Hannover Unterschied Multi- und Intermodal, 2017  
Abbildung 20: SHP Ingenieure, Hannover Inhalte Mobilitätsplattform, 2019

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub	max.	maximal
BEV	Battery Electric Vehicle	NVP	Nahverkehrsplan
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz	ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
bspw.	beispielsweise	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid	ÖPNVG	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr
CVAG	Chemnitzer Verkehrs-AG	ÖSPV	straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr
CVD	Clean Vehicle Directive	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
d. h.	das heißt	RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
DB AG	Deutsche Bahn AG	RegG	Regionalisierungsgesetz
DIN	Deutsches Institut für Normung	sog.	sogenannte
EU	Europäische Union	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
ggf.	gegebenenfalls	StVO	Straßenverkehrsordnung
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen	StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
HEV	Hybrid Electric Vehicle	VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ITCS	Intermodal Transport Control System	VLR	Verkehrsleitreechner
IVS	Intelligente Verkehrssysteme	VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen
KI	Künstliche Intelligenz	VO	Verordnung
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)	vs.	versus / gegenüber