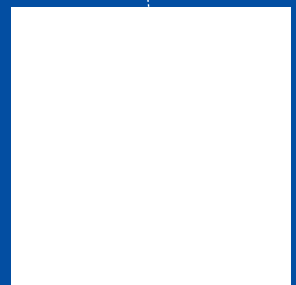


VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2015
BESCHLUSS Stadt Chemnitz



Liebe Bürgerinnen und Bürger der Stadt Chemnitz,

das vorliegende Heft „Verkehrsentwicklungsplan 2015“ beinhaltet den Beschluss des Stadtrates vom 15.11.2006 und zeigt Ihnen die wichtigsten Leitlinien zur verkehrlichen Entwicklung unserer Stadt in den folgenden Jahren auf. Mit dieser Entscheidung wird sichergestellt, dass die Grundgedanken des Verkehrskonzeptes aus dem Jahr 1994 zu einer stadtverträglichen Verkehrsgestaltung kontinuierlich fortgeführt und weiterentwickelt werden können.

Die Bearbeitung erfolgte in Einzelbausteinen. Eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Fachämter, der CVAG und der AGENDA 21 hat die Zwischenergebnisse dann den speziellen Anforderungen angepasst, untereinander gewichtet und zu einem einheitlichen, mit dem Stadtumbauprozess abgestimmten Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes zusammengefügt.

Dieser Entwurf wurde anschließend in zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt und dem Bau-, Planungs- und Umweltausschuss des Stadtrates diskutiert. Parallel dazu erfolgte die Vorstellung der Planungsabsichten im Internet.

Für Ihre rege Beteiligung an diesem Planungsprozess bedanke ich mich ganz besonders. Durch die von Ihnen eingebrachten zahlreichen Hinweise und Einwendungen ist es gelungen, dem Stadtrat für seinen Beschluss eine ausgewogene planerische Grundlage vorlegen zu können, die die Richtung der verkehrlichen Entwicklung bis zum Jahr 2015 maßgeblich bestimmen wird.

Ihre

Barbara Ludwig



Oberbürgermeisterin



Konzept „Innerer Stadtring“



Radverkehr im Kommen



Neues Busnetz - Ausschnitt



Mehr Sicherheit für Fußgänger

1. Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Das bisher gültige Verkehrskonzept der Stadt Chemnitz wurde 1994 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Es war seither Leitlinie der verkehrlichen Entwicklung sowie Grundlage für die Entscheidung über wichtige Verkehrsbaumaßnahmen im Stadtgebiet und hat sich generell gut bewährt. Im Jahre 2004 wurde eine Bilanz des Erreichten gezogen bevor die Fortschreibung des Verkehrskonzepts in Form eines integrierten Verkehrsentwicklungsplans mit dem Zeithorizont 2015 in Angriff genommen wurde. Er soll auf den bisherigen Erfahrungen aufbauen und die aktuellen Grundlagen und Einflussfaktoren auf das Verkehrsgeschehen beachten. Dazu gehören

gleichsam die Berücksichtigung der inzwischen vollzogenen Gemeindegebietsreform, der Konsequenzen demographischer Prozesse, der Wirkungen aus dem Stadtumbauprozess, der neuen Gedanken zur Landesentwicklungsplanung, der Maßnahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans, moderne Formen der Mobilitätsbewältigung und des Verkehrsmanagements wie auch die Herausarbeitung bestehender Defizite im Verkehrssystem der Stadt.

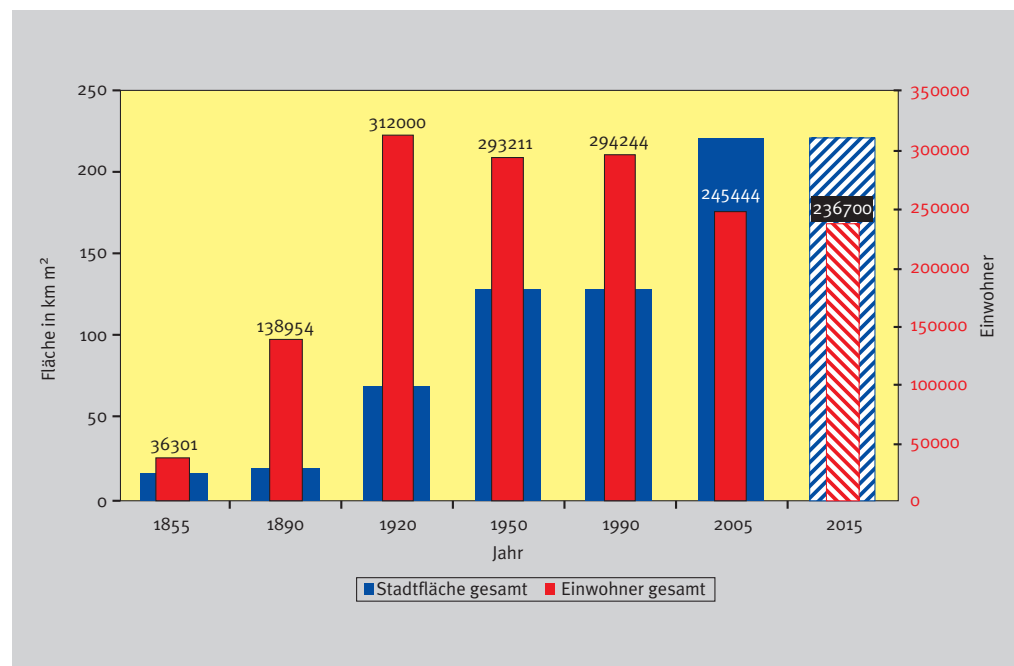
Die folgenden Kapitel enthalten eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse und Handlungsempfehlungen und stellen die Kernaussage des Verkehrsentwicklungsplanes dar.

1.1. Entwicklung stadtstruktureller und verkehrlicher Kennziffern bis 2015

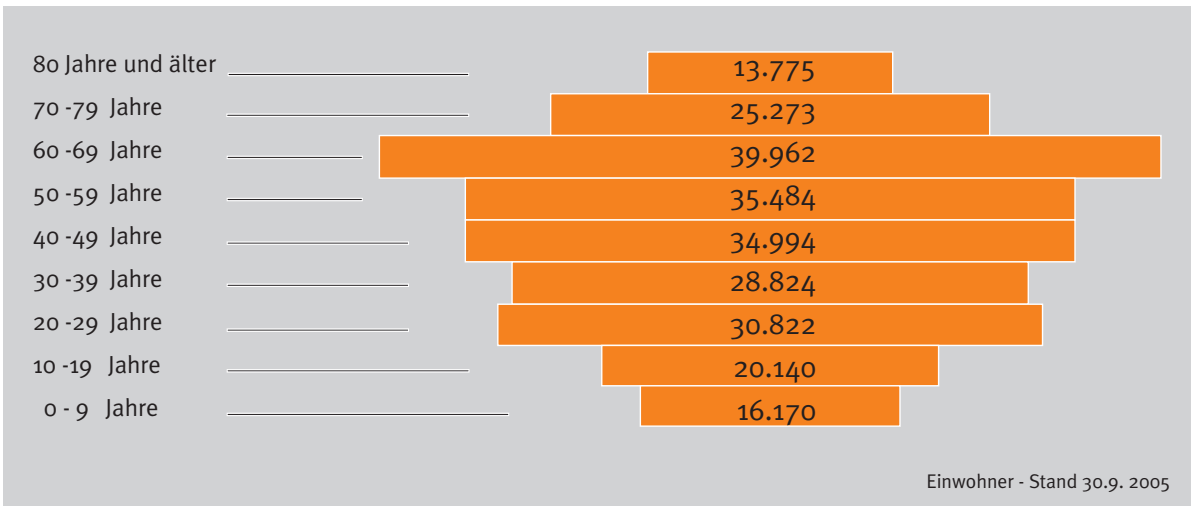
Veränderungen des Verkehrsbildes stehen im Zusammenhang mit

- Veränderungen der Strukturdaten, wie z.B. Einwohner- und Beschäftigtenzahlen,
- Veränderungen der Verkehrsnetze und
- Veränderungen des Mobilitätsverhaltens.

Aufgrund von Abwanderung und geringer Geburtenrate sinkt die Einwohnerzahl der Stadt Chemnitz seit 1994. Im Jahr 2015 wird nach derzeitigen Prognoserechnungen eine Einwohnerzahl von ca. 236.700 erreicht werden. Gleichzeitig erhöht sich das Durchschnittsalter der Einwohner.



Entwicklung der Einwohnerzahl und der Größe der Stadtfläche



Alterspyramide der Stadt Chemnitz

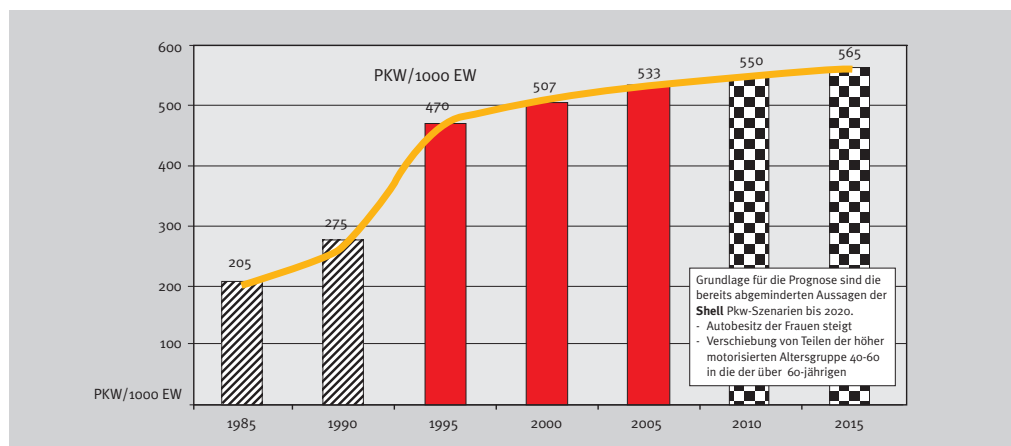
Um die Auswirkungen dieser Strukturveränderungen in der Stadt Chemnitz planerisch angemessen zu begleiten, wurde u.a. das „Städtebauliche Leitbild Wohnen 2020“ entworfen, auf dessen Basis ein verträglicher Stadtumbau erfolgen soll.



Städtebauliches Leitbild Wohnen 2020

Der Kfz-Bestand der Chemnitzer Einwohner hat ein im innerdeutschen Vergleich übliches Niveau erreicht. Bis zum Jahr 2015 ist nach den derzeit vorliegenden Prognosen noch mit einem leichten Anstieg der Motorisierung der Chemnitzer Bürger zu rechnen. Gründe dafür sind der noch überproportional zunehmende Pkw-Besitz von Frauen,

der zunehmende Zweitwagenbesitz in den Haushalten überhaupt, die Verringerung der Haushalte ohne Pkw (bisher noch 30%) sowie die Zunahme des Pkw- und Führerscheinbesitzes im Alter bedingt durch die Verschiebung der hoch motorisierten Altersgruppe der heute 40-60 jährigen in die Altersgruppe der über 60jährigen.

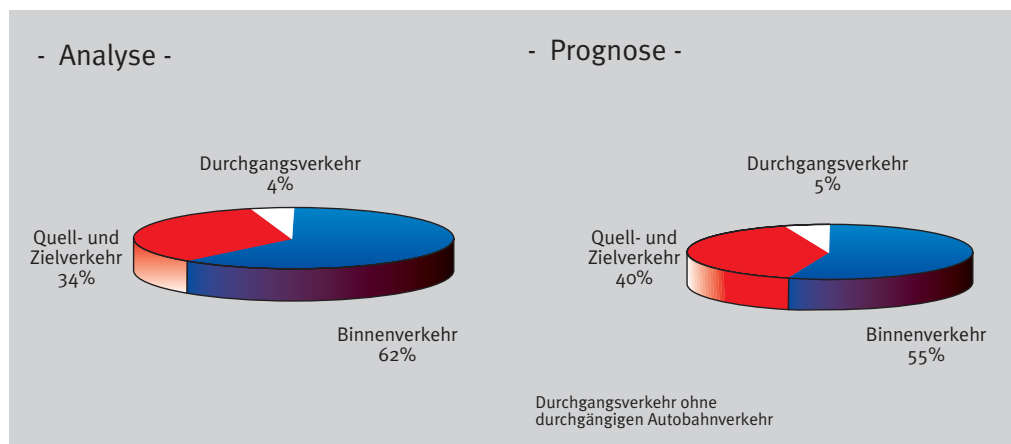


Entwicklung der Motorisierung in Chemnitz

Entwicklung der Mobilitätsdaten

Das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr entsteht derzeit überwiegend durch Fahrten im Binnenverkehr (62%) und im Quell- und Zielverkehr (34%). Fahrten im reinen Durchgangsverkehr (bezogen auf das Stadtgebiet Chemnitz) spielen mit rund 4% eine untergeordnete Rolle.

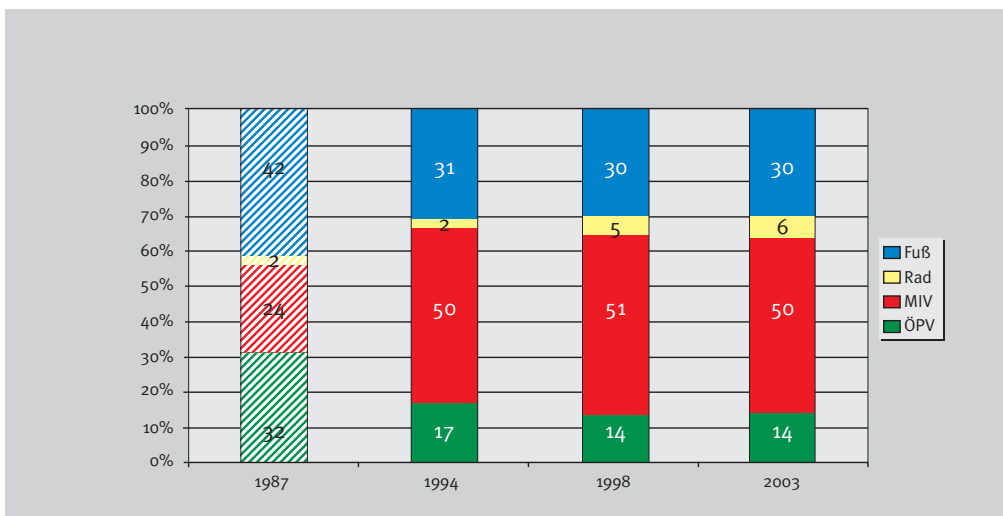
Die strukturellen Entwicklungen in der Stadt Chemnitz, ihrem Umland und der weiteren Stärkung der oberzentralen Funktion der Stadt lassen erwarten, dass der Anteil des Quell- und Zielverkehrs am Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr auf rund 40% ansteigt.



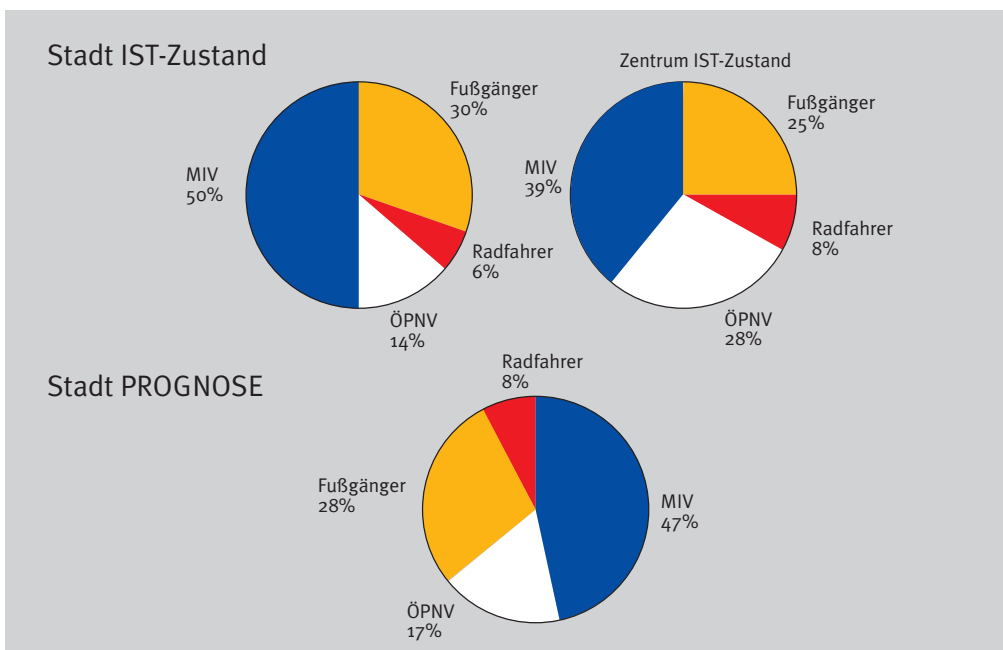
Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr

Der Anteil der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden auf die Chemnitzer Einwohner bezogen liegt seit 10 Jahren bei rund 50%. Bei den Fußwegen sind es rund 30%. Der Anteil des Radverkehrs hat über die letzten 10 Jahre auf 6% zugenommen, der des Öffentlichen Personennahverkehrs ist auf 14% zurückgegangen. Insgesamt kommt der sogenannte „Umweltverbund“ (das

sind die Fußgänger, Radfahrer und der Öffentliche Personennahverkehr) damit auf 50%. Für die Prognose wird aufgrund der im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen davon ausgegangen, dass der „Umweltverbund“ den Anteil an den zurückgelegten Wegen um 3% auf 53% steigern kann.



Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



Verkehrsmittelanteile Analyse -Prognose

1.2 Allgemeine Planungsgrundsätze für den Verkehrsentwicklungsplan

Verkehrsplanung ist Stadtplanung

Die Verkehrsplanung ist ein wichtiger Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung und direkt in den Planungsprozess des Stadtumbaus zu integrieren. Ziel muss es dabei sein, den Verkehrsaufwand im Stadtverkehr auf das notwendige Maß zu begrenzen. Öffentliche Verkehrsflächen, die in diesem Umbauprozess ihre Funktion verlieren, sind rückzubauen oder einer geeigneten Nutzung zuzuführen.

Wirtschaftsstandort Chemnitz stärken und Erreichbarkeit der Innenstadt sichern

Der Ruf von Chemnitz, ein attraktiver Wirtschaftsstandort zu sein, hat auch in Zukunft hohe Priorität. Eine Grundvoraussetzung dafür ist die Gestaltung eines Verkehrsnetzes, das sowohl eine leistungsfähige Anbindung an das überregionale Netz sichert als auch schnelle und effektive Verknüpfungen innerhalb der Stadt selbst garantiert.

Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer sichern

Bei der Gestaltung und Aufteilung der städtischen

Verkehrsräume sind die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse differenziert und dennoch ausgewogen zu berücksichtigen.

Stadt- und umweltverträgliche Organisation des Verkehrs stärken

Die Voraussetzungen zur Nutzung stadt- und umweltverträglicher Verkehrsarten sind nachhaltig zu verbessern. Ziel ist es, bis 2015 den Anteil des Umweltverbundes aus ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen von 50% auf 53% zu steigern.

Vorhandene Ressourcen durch kontinuierliche Erhaltung und qualitätsgerechte Instandsetzung effektiv nutzen

Neben der Vervollkommnung der städtischen Verkehrsinfrastruktur, ist auch die optimale Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur und die Ausschöpfung ihrer Kapazitäten zur Gestaltung eines leistungsfähigen Gesamtnetzes unabdingbar. Das bedarf einer stärkeren Hinwendung zur Straßeninstandsetzung bei Sicherung hoher Qualitätsstandards.

2. Chemnitz im übergeordneten Verkehrsnetz

Chemnitz ist Oberzentrum und besitzt auch in der Zukunft eine weit über das Stadtgebiet hinausreichende Funktion bei der Weiterentwicklung der gesamten umliegenden Wirtschaftsregion.

Leitlinien

Die bisher positive Entwicklung des überregionalen Straßennetzes im Umfeld von Chemnitz ist fortzuführen. Dazu sind die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Straßenbaumaßnahmen bis 2015 zügig umzusetzen.

Bahnseitig sind die bisherigen Aktivitäten des Bundes und der DB AG quantitativ und qualitativ unzureichend.

Dieser Bedeutung als Oberzentrum eines Verdichtungsraumes gilt es auch in der Entwicklung der landes- und bundesweiten Verkehrsnetze gerecht zu werden.

Die bereits im Verkehrskonzept 1994 formulierten Forderungen zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur sind weiterhin aktuell und dringend umzusetzen, um diesen gravierenden Standortnachteil zu überwinden.

Im Flugverkehr ist es für den Ballungsraum neben der besseren verkehrlichen Anbindung der Stadt an den Flughafen Leipzig/Halle auch wichtig, den Zugang zu den intercontinentalen Flughäfen zu verbessern.

2.1. Maßnahmen im überregionalen Straßenverkehr

Im Straßennetz sind nahezu alle Handlungsvorschläge des Verkehrskonzepts von 1994 zur Verbesserung der überregionalen Anbindung der Stadt Chemnitz umgesetzt worden bzw. befinden sich in der Umsetzung. Noch nicht umgesetzte Maßnahmen wurden - sofern sie das Stadtgebiet Chemnitz betreffen - durch weitere Vorschläge ergänzt und in den Katalog des vorliegenden Verkehrsentwicklungsplans aufgenommen.

Der überwiegende Teil dieses Maßnahmenkatalogs betrifft Verkehrswege des Bundes und ist somit Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Der Stadt Chemnitz obliegt die Verknüpfung des städtischen mit dem überregionalen Verkehrsnetz. Dies soll beispielsweise durch die Anbindung der Autobahnanschlussstelle Chemnitz-Rottluff an die Oberfrohaer Straße sowie die Limbacher Straße / Kalkstraße gewährleistet werden.

Weiterbau der A72 Richtung Leipzig

Ausbau der B174 zwischen Chemnitz und Gornau

Neubau B 107 neu (Südverbund Teil IV)

zwischen Augustusbürger Straße und Frankenberger Straße / A 4

Neubau Ortsumgehung B174 Marienberg

Fertigstellung A 38 im Raum Leipzig

Neubau der B 173 in Richtung Oberlungwitz

Weiterbau A 17 Richtung Prag

Wichtige überregionale Straßenbaumaßnahmen mit Bedeutung für Chemnitz

2.2. Maßnahmen im überregionalen Schienenverkehr

Das Angebot im Schienenfernverkehr hat sich seit 1994 stetig zurückentwickelt. Beispielsweise hat sich die Anbindung der Wirtschaftsregion Chemnitz-Zwickau über die Sachsen-Franken-Magistrale an die Region München / Stuttgart / Karlsruhe bzw. über die Mitte-Deutschland-Verbindung an die Region Düsseldorf / Dortmund drastisch verschlechtert. Im Schienenverkehr sind die Handlungsvorschläge des Verkehrskonzepts von 1994 wegen der bisher durch die Deutsche

Bahn AG nicht erfolgten Umsetzung immer noch gültig. Die fehlenden Aktivitäten im Ausbau des Schienenverkehrs haben zur Folge, dass die Anbindung der Stadt Chemnitz nach wie vor weit unter den Anforderungen eines hoch verdichteten Ballungsraums liegt. Dieses Defizit ist dringend auszugleichen. Kurzfristig sollte zumindest angestrebt werden, die ursprüngliche vorhandenen Anbindungen der Wirtschaftsregion Chemnitz-Zwickau im Schienenverkehr wieder herzustellen.

Fertigstellung der Sanierung der Sachsen-Franken-Magistrale /

Weiterführung der Elektrifizierung

Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung

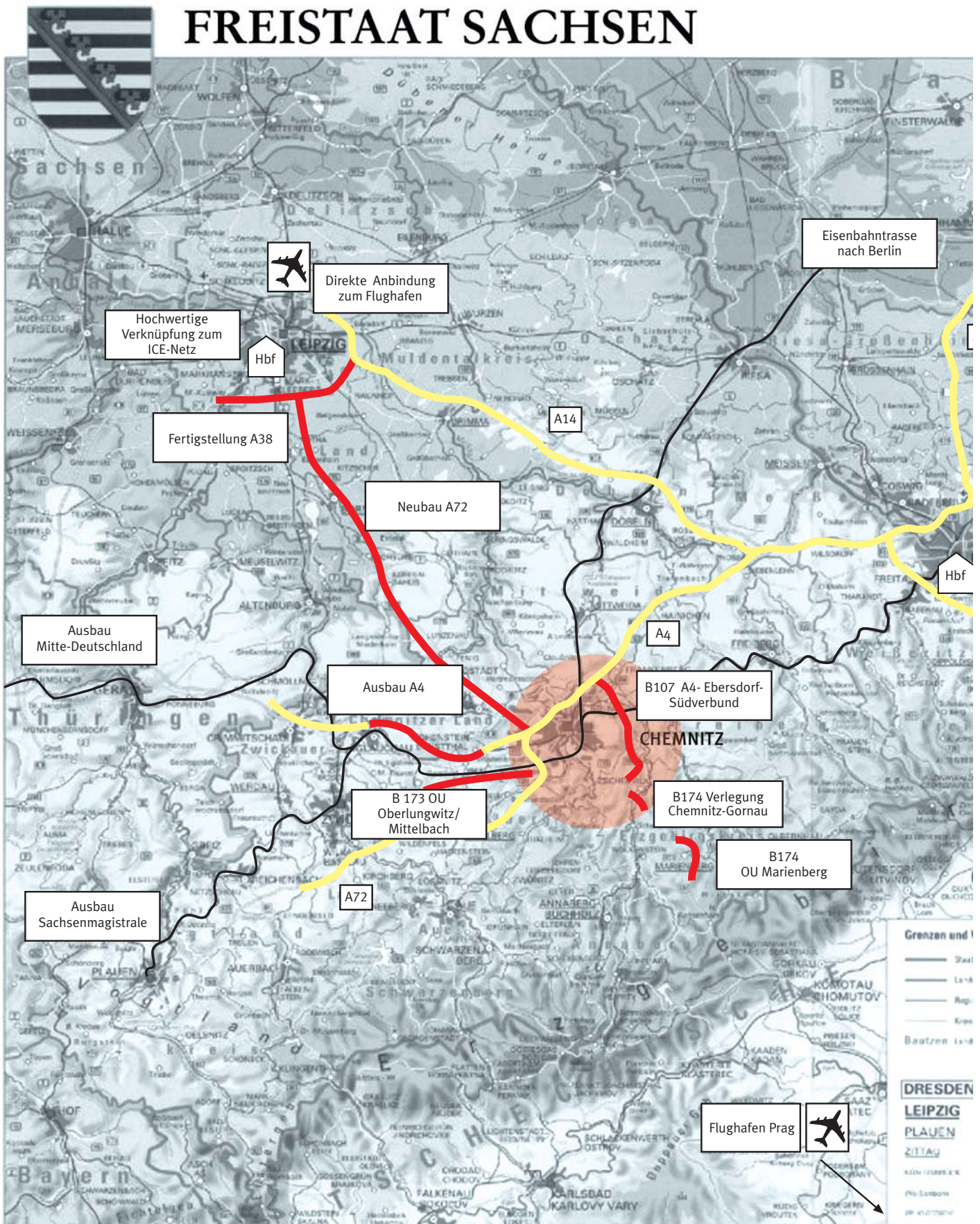
Bessere Einbindung der Strecke Chemnitz-Leipzig in die Vertaktung der ICE-Verbindungen in Leipzig

Sicherung einer attraktiven Bahnverbindung Chemnitz - Berlin

Direkte Anbindung an den Flughafen Leipzig/Halle

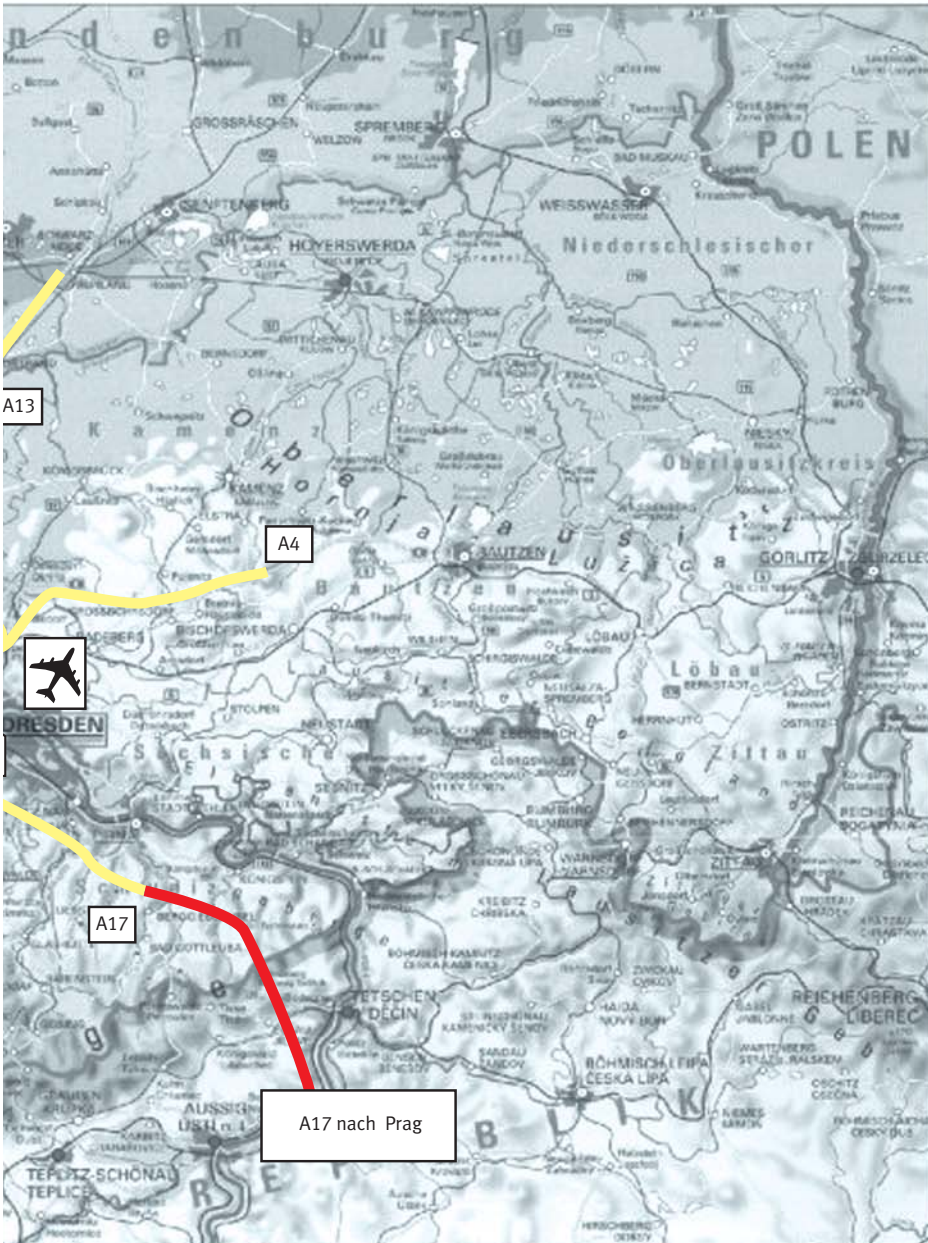
Wichtige überregionale Maßnahmen im Schienenverkehr zur Wiederherstellung einer angemessenen Verkehrsanbindung der Stadt Chemnitz

Chemnitz im übergeordneten Verkehrsnetz





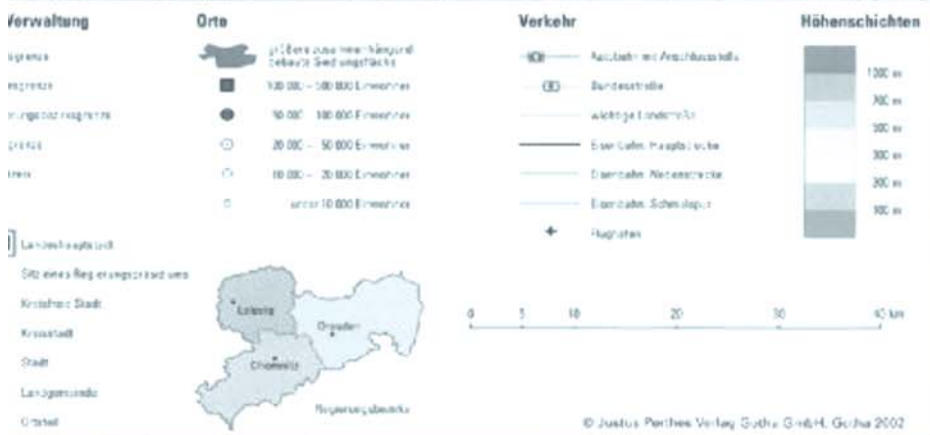
Stadt Chemnitz Verkehrs- entwicklungsplan



Eisenbahntrassen

vorhandene Autobahn

Neu- und Ausbau



Kartengrundlage:
Klett-Perthes
Verlag GmbH Gotha

3. Stadtverkehr Chemnitz

3.1 Straßennetz

3.1.1 Sicherung des bestehenden Netzes

Leitlinien

Das vorhandene Straßennetz bestimmt weiterhin die Grundstruktur des städtischen Verkehrssystems, auch im zu entwickelnden neuen verkehrlichen Gesamtkonzept.

Der Ablauf des motorisierten Wirtschafts- und Personenverkehrs im Stadtgebiet wird entscheidend bestimmt durch den Zustand der Einzelobjekte des bestehenden Netzes, wie Straßen, Brücken und Einrichtungen der Verkehrslenkung.

Die ständige Nutzbarkeit aller vorhandenen Straßenabschnitte ist durch geeignete Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten entsprechend ihrer ausgewiesenen Netzfunktion auch für die Zukunft bedarfsgerecht zu sichern.

Diejenigen Netzbestandteile, die den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes nicht mehr entsprechen, sind an den neuen Bedarf durch Umbzw. Ausbau anzupassen und gegebenenfalls auch rückzubauen.

Zum bestehenden Straßennetz und seinen Anlagen gehören derzeit:

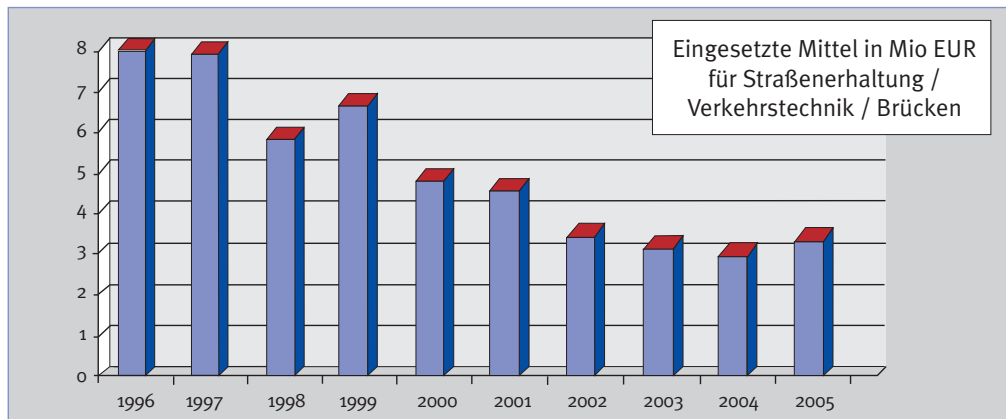
- Straßen (Verkehrssicherungspflicht)	811 km
- Brückenbauwerke (Unterhaltungspflicht)	278 Stck.
- Parkplätze (Verkehrssicherungspflicht)	240.301 m ²
- Stütz-/Lärmschutzwände (Unterhaltungspflicht)	48 Stck.
- Lichtsignalanlagen (Wartung)	224 Stck.
- Verkehrsrechner (Wartung)	3 Stck.
- Parkscheinautomaten (Wartung)	76 Stck.
- Verkehrsschilder (Wartung)	27.209 Stck.

Bei der Bewertung des Erhaltungszustandes des Straßennetzes ist festzustellen, dass allein ca. 200 km Straßen denjenigen Zustandsnoten zuzuordnen sind, die nach der Benotung sofortige Maßnahmen der Instandsetzung erfordern bzw. keine sichere Benutzung mehr erlauben. Hinzukommend befinden sich 22 % aller Brücken in einem Bauwerkszustand, der entsprechend der Bewertungskategorie als kritisch bzw. ungenügend zu bezeichnen ist.

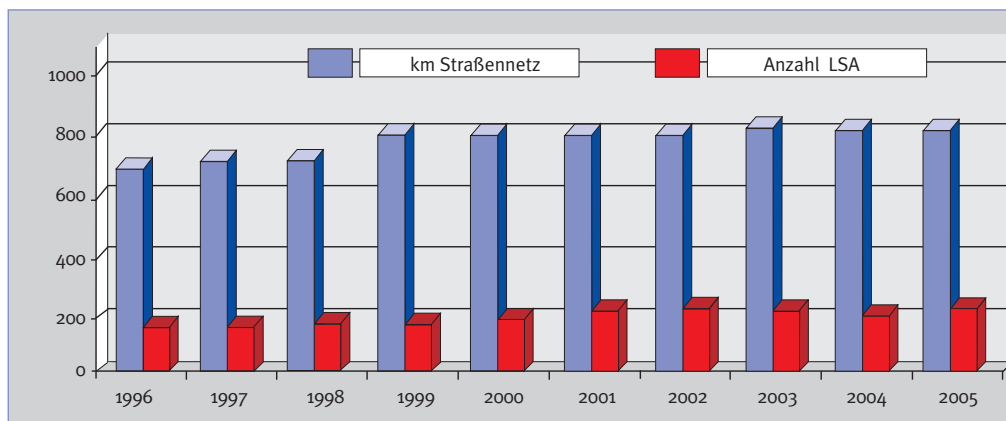
Die beiden nachfolgenden Grafiken zum Wachstum der Verkehrsanlagen auf der einen Seite und die rückläufigen Zahlen der dafür zur Erhaltung eingesetzten finanziellen Mittel zeigen den Widerspruch der bisherigen Entwicklung.

Die für Instandhaltung und Instandsetzung zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel wurden bisher nach folgender Dringlichkeit eingesetzt:

1. Vorrangige Beseitigung von Unfallgefahren
2. Flickung der Winterschäden
(jeweils im Frühjahr)
3. Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen entsprechend Prioritätenliste



Entwicklung Verwaltungshaushalt



Entwicklung Straßenkilometer und LSA

Eine stadtweite, anforderungsgerechte Sanierung der bestehenden Verkehrsanlagen ist allein mit den bisher dafür vorhandenen finanziellen Mitteln und der daraus abgeleiteten Rangfolge, aber auch mit den bislang angewendeten Sanierungsverfahren nicht gewährleistet. Diese Situation kann nicht zufrieden stellen.

Die Umsetzung der formulierten Leitlinien erfordert deshalb für eine durchgreifende Verbesserung der Sachlage neben der deutlichen Erhöhung der dafür einzusetzenden finanziellen Mittel auch eine angepasste und effektivere Strategie im technischen und im Fördermittelbereich. Dazu gehören:

- Durchsetzung einer stärkeren Öffnung der Fördermöglichkeiten für den Straßenbestand bei der anstehenden Neuordnung des GVFG

- Nutzung aller Möglichkeiten der Sonderförderung für Deckeninstandsetzungen
- Einsatz von Deckschichten im Kalteinbau auf ausgemagerten Belägen mit
 - sehr kurzen Bauzeiten
 - geringem Materialeinsatz
 - Wegfall von höhenmäßigen Regulierungen an Schächten, Einläufen und Schieberkappen
 - Durchführung von Oberflächenbehandlungen im Nebennetz (Ansprühen und Absplitten)

Auf Basis dieser Orientierung sind die Prioritätenlisten für den Straßen und Brückenbereich für die Stadt Chemnitz zu erstellen, wobei neben der Berücksichtigung der Bauzustände auch die Lage und Bedeutung der Anlage für den Verkehrsablauf im gesamtstädtischen Straßennetz zu berücksichtigen ist.

3.1.2 Weiterentwicklung des Stadtstraßennetzes

Leitlinien

Die Umstrukturierung des bisher radial ausgerichteten Straßenhauptnetzes in ein leistungsfähiges Ringsystem bestehend aus dem Südverbund/ A 72 / A 4 (äußerer Ring) und dem Inneren Stadtring ist schrittweise weiterzuführen.

Die speziellen Ausbauparameter für die einzelnen Teilabschnitte sind jeweils den konkreten städtebaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten und Zielstellungen anzupassen und in Vorbereitung der erforderlichen Planfeststellungsverfahren festzulegen.

Der Stadtumbauprozess erfordert u.a. auch eine funktionale Neuordnung des Stadtstraßennetzes. Auf der Basis dieser Neuordnung sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten zielgerichtet umzusetzen.

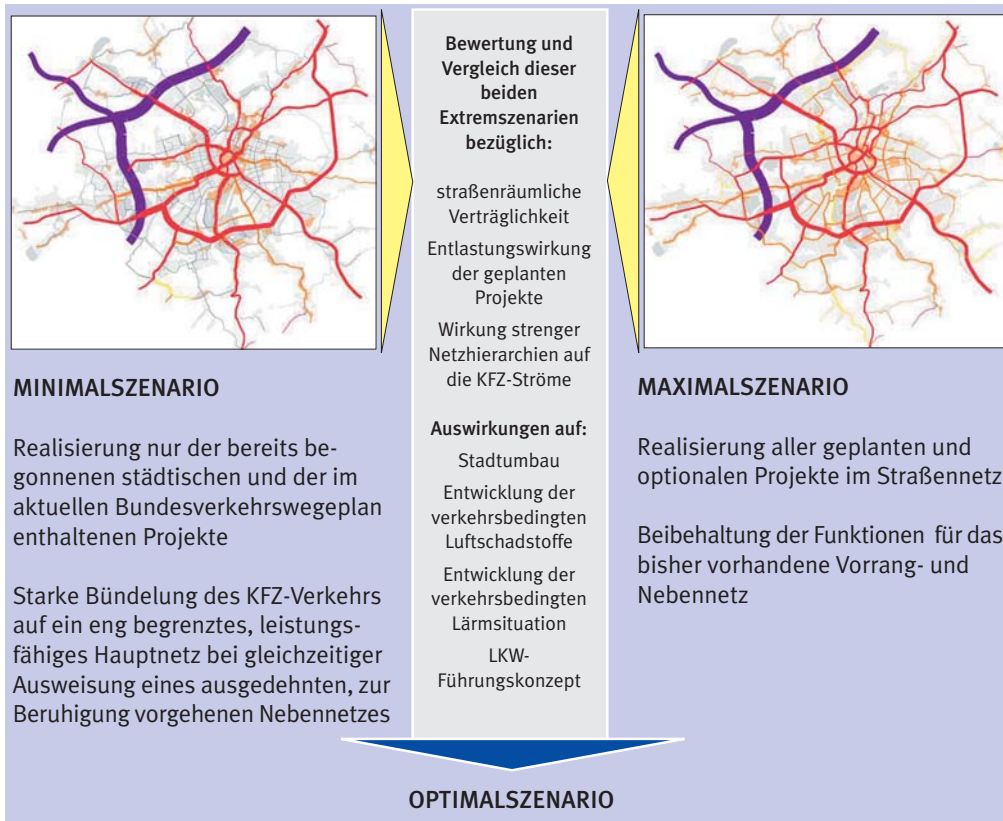
Beim Neubau von Knotenpunkten im Stadtgebiet ist grundsätzlich die Möglichkeit der Einordnung von Kreisverkehrsplätzen zu prüfen und bei Eignung zu realisieren.

Um die große Vielzahl von Veränderungsmaßnahmen im Stadtstraßennetz im Zusammenhang mit ihren Wirkungen und der Erfüllung der Zielsetzungen zu untersuchen, kam die sogenannte Szenariotechnik zur Anwendung. In Form eines Minimal- und eines Maximalszenarios wurde die gesamte Bandbreite der denkbaren Entwicklungen des Stadtstraßennetzes dargestellt, geprüft und bewertet. Im Rahmen der Wirkungsanalysen – unter anderem durch den Einsatz des bei der Stadt Chemnitz vorhandenen Verkehrssimulationsmodells – war festzustellen, dass das Minimalszenario zwar große Entlastungen im Nebennetz mit sich bringt, das eng begrenzte Hauptnetz jedoch die zu bewältigenden Verkehrsströme nicht aufnehmen kann.

Folgende wichtige Entwicklungsziele sind umzusetzen:

- Durchgreifende Hierarchisierung des Straßennetzes
- Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf ein leistungsfähiges Straßennetz
- Entlastung der Wohngebiete von gebietsfremden Verkehrsanteilen durch geeignete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Verbesserung der straßenräumlichen Strukturen
- Stärkung der Innenstadt
- Berücksichtigung der Schadstoff- und Lärmproblematik

Beim Maximalszenario ist zwar die erforderliche Leistungsfähigkeit des Hauptnetzes gegeben, die angestrebte hohe Entlastungswirkung in den sensiblen städtischen Wohnbereichen wird jedoch nicht erreicht. Um den gestellten Zielsetzungen und Anforderungen möglichst nahe zu kommen, erfolgte deshalb die Gestaltung des Optimalszenarios, welches hinsichtlich der überprüften Indikatoren, wie z.B. Verträglichkeit, Entlastungswirkung, Lärm usw. im gesamtstädtischen Zusammenhang in der Summe die besten Bewertungen erzielt.



Vorgehensweise zur Weiterentwicklung des Stadtstraßennetzes

Das Optimalszenario setzt sich im Stadtstraßennetz aus verschiedenen Einzelmaßnahmen zusammen, die im Gesamtzusammenhang untersucht und nach derzeitigem Kenntnisstand in folgender Reihenfolge empfohlen werden.

Vollständige Fertigstellung des Knotenpunktausbaus Südring/Neefestraße

Neubau Autobahnzubringer Kalkstraße

Neubau Südverbund Teil III

Neubau Brücke Dresdner Platz

Ausbau Zschopauer Straße zwischen Südverbund und Gornauer Straße

Neubau Innerer Stadtring zwischen Dresdner Platz und Augustusburger Straße

Neubau Südverbund Teil IV (1. Bauabschnitt) zwischen Augustusburger Straße und Dresdner Straße (Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes)

Umbau und Verlängerung Innerer Stadtring im Bereich Schlossteich / Leipziger Straße

Neubau Innerer Stadtring zwischen Augustusburger Straße und Zschopauer Straße

Neubau Südverbund Teil V zwischen Zwickauer Straße und Kalkstraße

(vorerst Linienbestimmung / Bewertung und Entscheidung nach Verkehrswirksamkeit Autobahnanschlussstelle Rottluff)

Wichtige Maßnahmenempfehlungen für das Straßennetz im Optimalszenario

Optimalnetz - Straßen



Stadt Chemnitz Verkehrsentwicklungsplan



Autobahnnetz
Autobahn A4 / A72

Straßenhauptnetz
Kernnetz

Vorrangstraße im Hauptnetz

Straßennebennetz
Vorrangstraße im Nebennetz

Erschließungsstraße im Nebennetz
(wird nicht dargestellt)

Bauflächen
Wohnbauflächen

gemischte Bauflächen

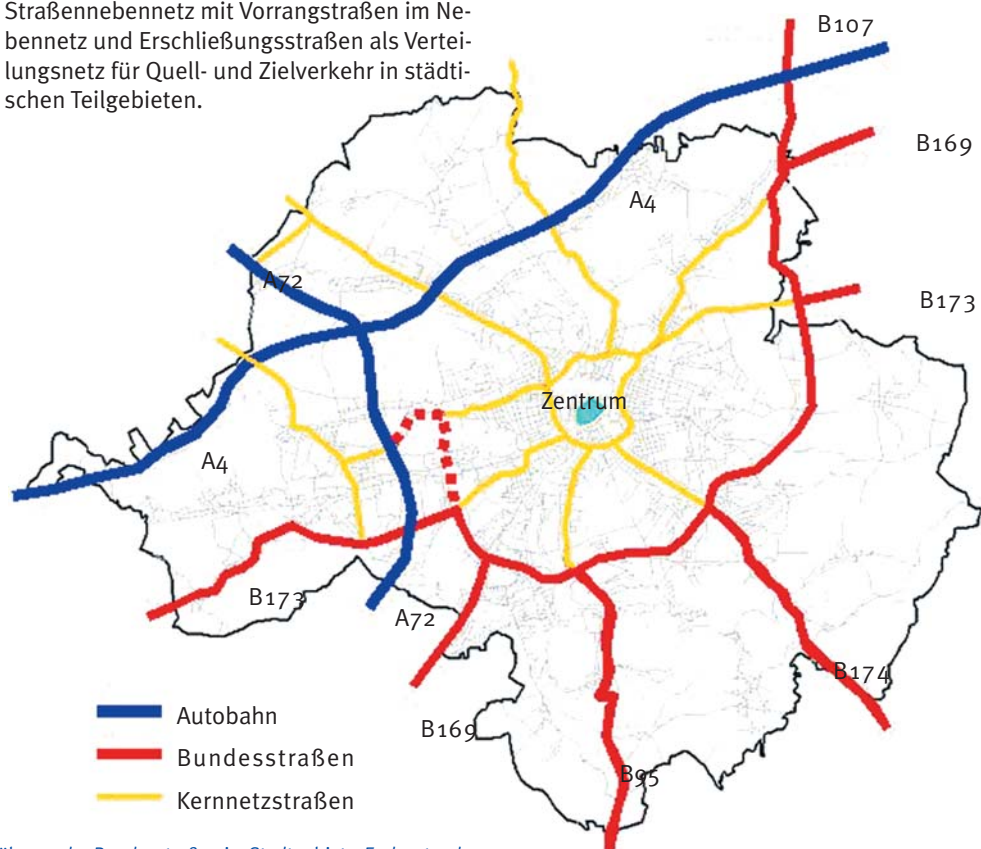
Industrie- und Gewerbeflächen

Vorranggebiete des Stadtumbaus

Ein wichtiges Gestaltungselement für den stadtverträglichen Verkehrsablauf ist eine strenge funktionsbezogene Gliederung des städtischen Straßennetzes. Dabei gilt folgende Einstufung:

- Straßenhauptnetz mit Kernnetz und Vorrangstraßen im Hauptnetz als Träger der Hauptverkehrsströme einschließlich Schwerlastverkehr
- Straßenebennetz mit Vorrangstraßen im Nebennetz und Erschließungsstraßen als Verteilungsnetz für Quell- und Zielverkehr in städtischen Teilgebieten.

Die angestrebte Hierarchisierung des Straßennetzes bedeutet im Hinblick auf die Führung der Bundesstraßen, dass mit dem Inneren Stadtring und dem Südverbund in Kombination mit der A 72 und der A 4 in Zukunft ein doppeltes Ringssystem zur Verfügung stehen soll.

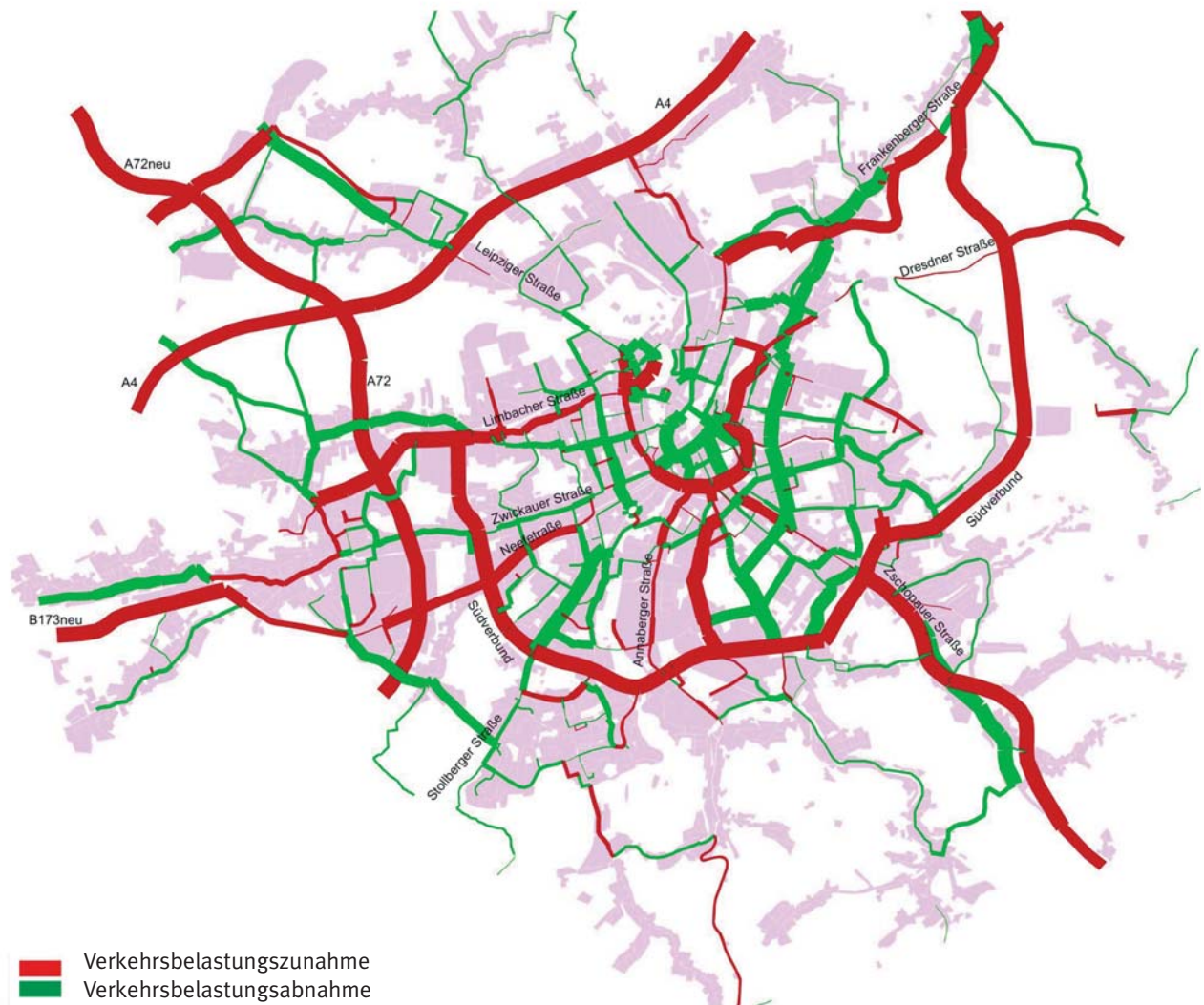


Führung der Bundesstraßen im Stadtgebiet – Endzustand

Als Ergebnis einer Gegenüberstellung der mit dem Verkehrssimulationsmodell berechneten Verkehrsbelegungen für den heutigen Straßennetzstatus (Analyse 2005) und für das Optimal-szenario 2015 wurden die aufgrund der geplanten Maßnahmen im Straßennetz zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsströme abgebildet (siehe Vergleichsnetz). Der Vergleich macht deutlich, dass mit der im Optimal-szenario beabsichtigten funktionsbezogenen Abstufung des Straßennetzes sowie der Komplettierung des Südverbundes und des Inneren Stadtrings durch konsequente Schließung noch vorhandener Lücken die in den Entwicklungszielen formulierte

weitere Konzentration des Verkehrs auf das Straßenhauptnetz stattfindet und dabei auf diesen gut ausgebauten Straßen der Verkehr gegenüber heute noch zunimmt. Das Nebennetz, welches unter anderem der Erschließung der Wohngebiete dient, wird hingegen von gebietsfremdem Durchgangsverkehr entlastet. Die Wohnbedingungen in den betroffenen Gebieten werden damit spürbar verbessert. Auch das Stadtzentrum wird weitgehend vom nicht zentrumsorientierten Verkehr befreit, so dass die Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher verbessert und gleichzeitig die Attraktivität für Handel und Gewerbe gesteigert werden kann.

Stadt Chemnitz Verkehrsentwicklungsplan



3.2 Öffentlicher Nahverkehr

Leitlinien

Im Rahmen des Verkehrsverbundes Mittelsachsen sind alle Verkehrsträger durch ein regionales Nahverkehrskonzept zu einem integrierten Verkehrssystem zu verknüpfen.

Unter Beachtung der von der Stadt Chemnitz und der CVAG abgeschlossenen Betrauungsvereinbarung ist der öffentliche Personennahverkehr als mobilitätssichernde Grundversorgung und als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu stabilisieren und auszubauen.

Im Zentrum der Erweiterung des Schienennahverkehrs steht in den nächsten fünf Jahren der Ausbau des Chemnitzer Modells.

Mit der Neustrukturierung des Stadtbusnetzes soll ein effektiveres und in weiten Teilen kundenfreundlicheres Netz entstehen, welches für die Zukunft auch Synergieeffekte mit den in die Stadt einfahrenden Regionalbuslinien ermöglicht.

Im Zusammenhang mit der Weiterführung des Stadtbaus und der Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger im Verkehrsverbund ist der Neubau von weiteren Straßenbahntrassen im Stadtgebiet nach 2010 mit konkreten Nutzen- Kostenuntersuchungen zu untersetzen.

Es wird angestrebt, den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen der Stadt bis 2015 auf 17% zu erhöhen.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden Fahrgastzählungen in den auf dem Stadtgebiet Chemnitz verkehrenden Stadtbahn- und Buslinien durchgeführt. Im Wesentlichen ergab die Auswertung der Zählungen, dass u.a.

- über 40% der Fahrgastnachfrage sich auf lediglich 4 Linien (4, 5, 21 und 31) konzentriert
- eine Reihe von Linien mit weniger als 1.000 Fahrgästen im Tagesverkehr sehr schwach ausgelastet ist
- zwischen Zentralhaltestelle und Hauptbahnhof bzw. Omnibusbahnhof eine Vielzahl relativ schwach frequentierter Linien verkehren
- das Nachfrageverhältnis zwischen Stadtbahn (36%) und Stadtbus (64%) sich im Ungleichgewicht befindet.
- eine erhebliche Anzahl von Parallelverkehren in wichtigen Korridoren bestehen (Straßenbahn, Stadt- und Regionalbus)
- das Stadtgebiet in der Fläche gut erschlossen ist
- kein kundenfreundlicher Taktverkehr besteht.

Wichtige Konsequenzen aus der Analyse sind, das auf der Basis des Leistungsumfanges der Betrauungsvereinbarung zwischen der Stadt und der CVAG das Busnetz neu strukturiert werden muss, das Stadtbahnnetz dabei gestärkt wird und die Synergieeffekt mit anderen Verkehrsträgern aus der Region genutzt werden.

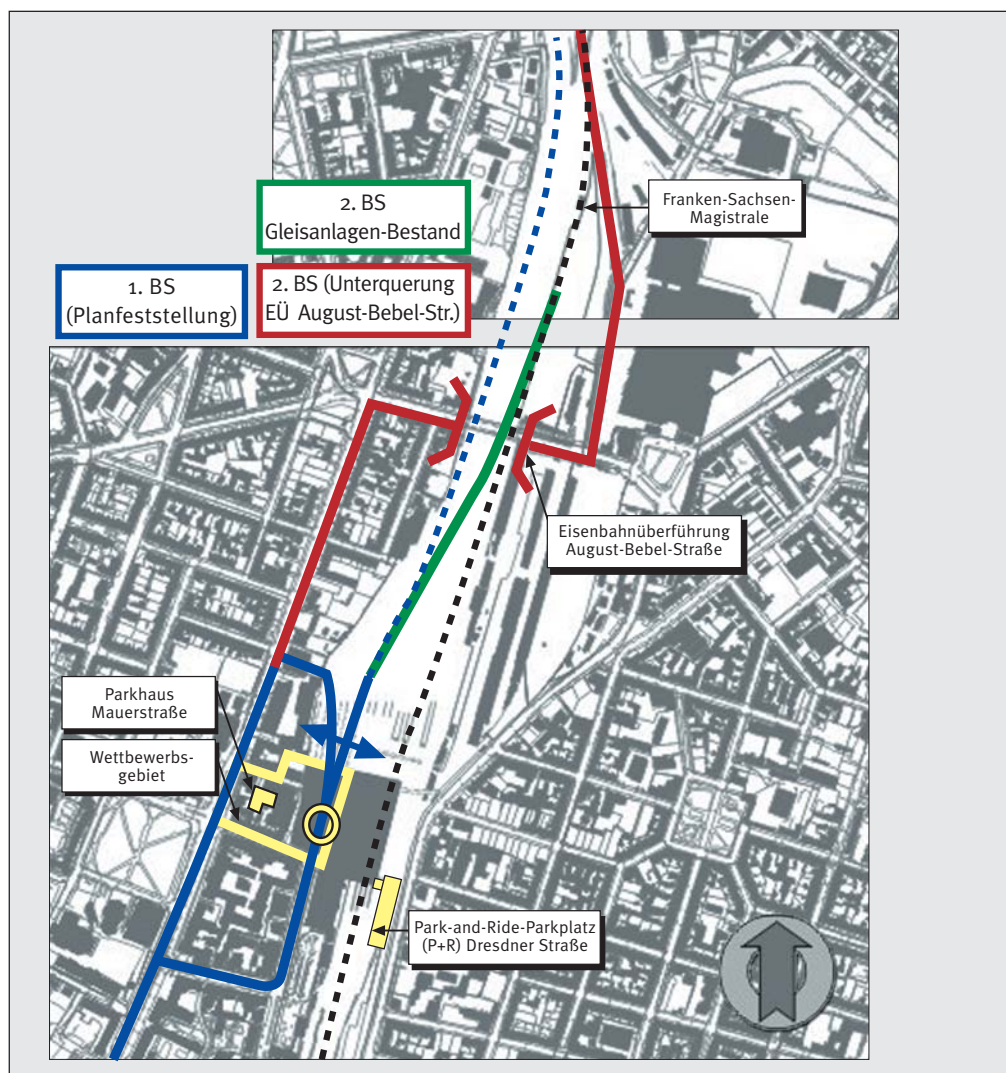
Auf dieser Basis erfolgt die Weiterentwicklung des Bus- und Stadtbahnnetzes in der Stadt und wird integraler Bestandteil des neuen Nahverkehrsplanes des Verkehrsverbundes Mittelsachsen.

Entwicklungsziele Stadtbahnnetz

Wichtigstes Entwicklungsziel in den nächsten fünf Jahren ist die weiter Verknüpfung zwischen Stadtbahn und Chemnitzer Modell im Stadtgebiet.

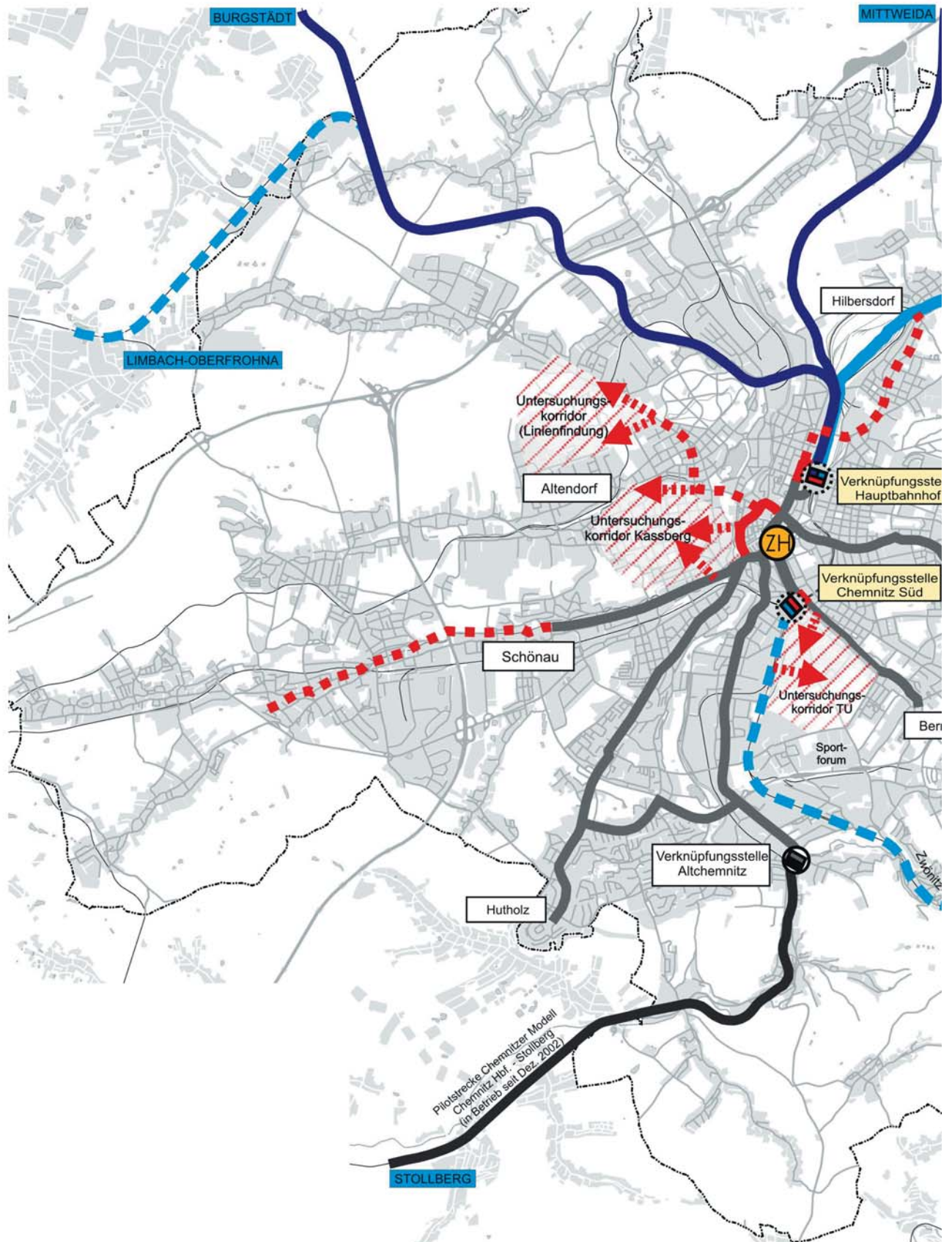
Ein zentrales Element des ÖPNV-Konzepts ist die Ertüchtigung des Chemnitzer Hbf zu einer Verknüpfungsstelle zwischen dem Stadtbahnnetz und dem DB-Netz (aufgrund der gleichen Spurweite von Stadtbahn und DB-Netz).

Auf diese Weise sollen Fahrten vom Stadtzentrum z.B. in Richtung Mittweida, Burgstädt, Limbach-Oberfrohna etc. umsteigefrei ermöglicht werden. Bauherr für diese Maßnahme ist der Verkehrsverbund Mittelsachsen. Ziel ist es, die bereits planfestgestellte 1. Baustufe (1. BS) bis 2009 umzusetzen. Für die Realisierung der 2. Baustufe (2. BS) bestehen gegenwärtig noch zwei Varianten (grün / braun), die in den nächsten Jahren gemeinsam mit der DB Netz AG weiterentwickelt werden müssen.

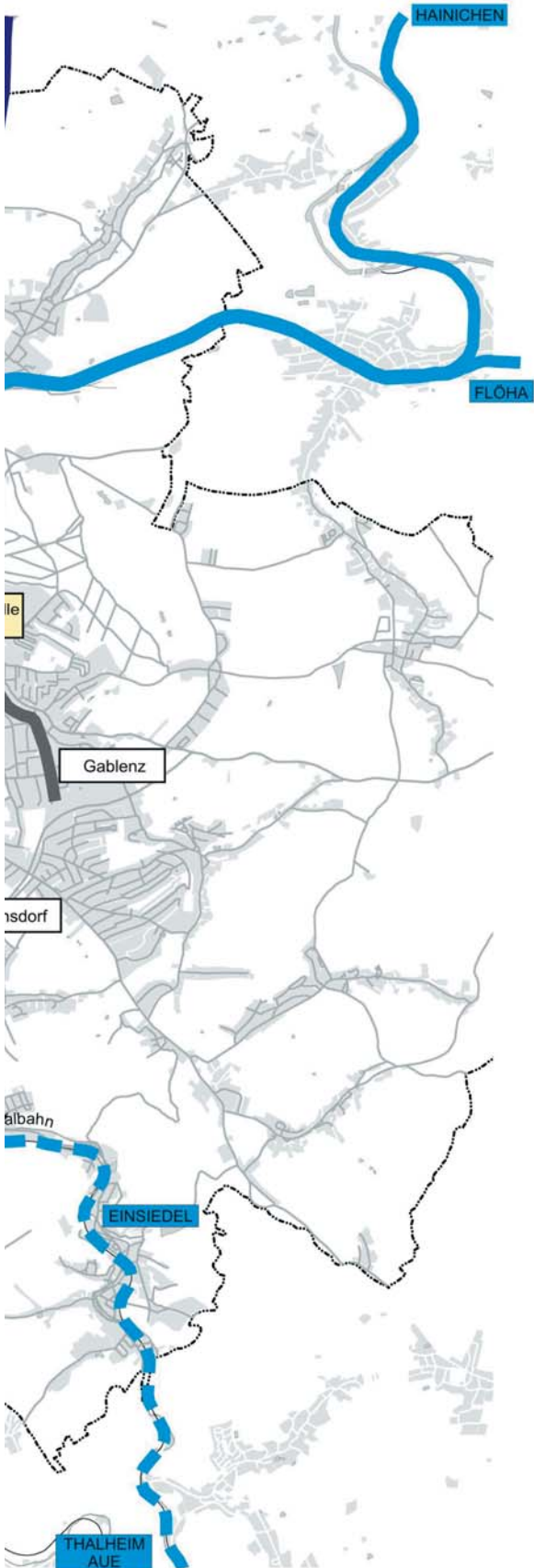


Chemnitzer Modell – Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof




Angebotskonzept Schienengebundener Verkehr mit „Chemnitzer Modell“










Stadt Chemnitz Verkehrsentwicklungsplan



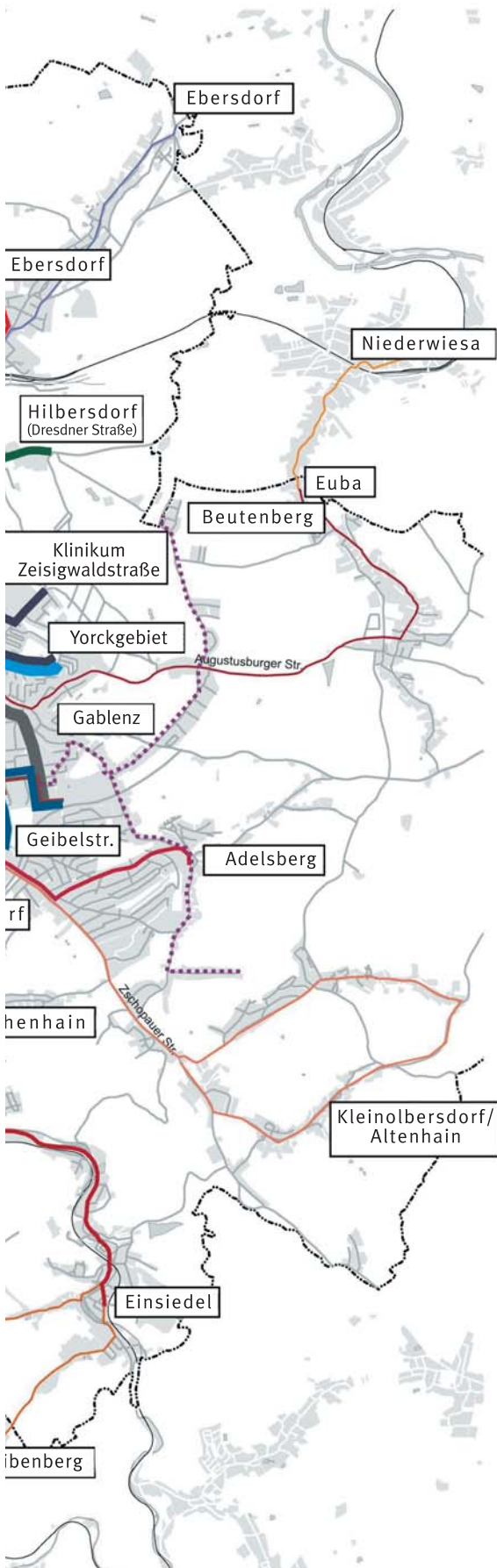
Bestehendes Streckennetz

-  Chemnitzer Modell - Eisenbahnbetrieb
-  Stadtbahn
-  Verknüpfungsstelle zwischen Eisenbahn- und Stadtbahnnetz (Chemnitzer Modell)

Erweiterungen im Streckennetz

-  Chemnitzer Modell - über Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof - 1.Baustufe (Eisenbahnbetrieb)
-  Chemnitzer Modell - über Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof - 2.Baustufe (Eisenbahnbetrieb)
-  Chemnitzer Modell - weitere Ausbaustufe (Eisenbahnbetrieb)
-  Stadtbahn - Streckenerweiterung nach 2010
-  Stadtbahn - optimale Streckenerweiterung
-  Stadtbahn - Untersuchungsbereich zur Findung eines geeigneten Korridors für mögliche Streckenerweiterung
-  geplante bzw. in Vorbereitung befindliche Verknüpfungsstelle zwischen Eisenbahn- und Stadtbahnnetz (Chemnitzer Modell)
-  Zentralhaltestelle

Stadt Chemnitz Verkehrsentwicklungsplan



Bestehendes Streckennetz

- Reichenhain -ZH- Zeisigwaldstr./Yorckgebiet
- Flemmingstraße -ZH- Gablenz/Geibelstraße
- Flemmingstraße -ZH- Yorckgebiet
- Ebersdorf -ZH- Chemnitz Center

Zusätzliche Linien über Zentralhaltestelle

- Rabenstein - Rottluff -ZH- Hilbersdorf
- Markerdorf/Chemnitzer Straße -ZH- Glösa
- Heinersdorf - Schloßteich -ZH-

Periphere Linien

- Bernsdorf - Adelsberg Wendeschleife
- Hutholz - Vita Center - Morgenleite
- Schönau - Reichenbrand (-Grüna)
- Gablenz - Am Flughafen - Neefepark - Rabenstein
- Schönau - Neefepark - Hutholz
- Schönau - Oberabenstein
- Gablenzplatz - Euba (-Niederwiesa)
- Altchemnitz - Einsiedel (-Eibenberg)
- Ebersdorf - Glösa
- Bernsdorf - Altenhain/Kleinolbersdorf
- Schönau - Stelzendorf - Hutholz
- Hutholz - Klaffenbach
- Wittgensdorf - Borna - Glösa
- Röhrsdorf - Chemnitz Center
- Mittelbach - Reichenbrand
- Ebersdorf/Brettmühle -Bf. Hilbersdorf
- ZH - Schloßberg - Klinikum Küchwald
- Einzelne Fahrten im Schülerverkehr

Sonstiges

- Stadtbahnnetz
- Zentralhaltestelle
- Hauptbahnhof
- Busbahnhof
(Konzentration Gelegenheits- und Reiseverkehr)

Taktdichte

(in der HVZ: Mo-Fr 6.00 - 18.00 Uhr
entsprechend der Balkenstärken)

- 10-Minuten-Takt
- 20-Minuten-Takt
- 30-Minuten-Takt
- 60-Minuten-Takt
- einzelne Fahrten (Schülerverkehr)

Entwicklungsziele Stadtbusnetz

- Stärkere Abstimmung des Angebots auf die tatsächliche Nachfrage unter Berücksichtigung der künftigen Siedlungs- und Einwohnerentwicklung sowie Erschließung neuer Potenziale
- Bessere Koordinierung des Angebots zwischen Stadtbahn und Stadtbus, Abbau von Parallelverkehren
- Schaffung eines klaren Taktschemas unter Verwendung des 10-, 20-, 30- bzw. 60-Minuten-Taktes
- Erhalt des gegenwärtigen Leistungsumfanges in bezug auf die derzeit gefahrenen Kilometer
- Neugestaltung des Stadtbusnetzes unter der Maßgabe eines übersichtlichen und begreifbaren Angebots

Konzept Stadtbus

Zur besseren Strukturierung der Produkte und Produktstandards wird das Busnetz untergliedert in

- ein Hauptnetz
- sonstige Linien mit Halt an der Zentralhaltestelle und
- ein peripheres Netz (alle nicht zum Zentrum führenden Linien).

Das Premiumnetz wird gebildet aus nachfragestarken Buslinien und erfüllt die folgenden Kriterien:

- es bindet ca. 50% von Angebot und Nachfrage im gesamten Stadtbusverkehr
- es erschließt wichtige Stadtteile ohne Stadtbahnanschluss
- der angebotene 10-Minuten-Takt kann in den Hauptverkehrszeiten bedarfsgerecht verdichtet werden

Neben den heutigen Linien 21 und 31 erfüllen zwei weitere Linien diese Bedingungen.

Sonstige über die Zentralhaltestelle verkehrende Linien sind in der Qualität dem Premiumnetz sowie dem Stadtbahnnetz nachgeordnet und übernehmen die Erschließung weiterer Stadtteile. Sie verkehren in der Regel in einem 20- bzw. 30-Minuten-Takt.

Das periphere Netz umfasst alle nicht ins Zentrum führenden Linien. Es erschließt weitestgehend die Stadtteile in Randlage. Hier ist die Zubringerfunktion zur Stadtbahn stark ausgeprägt.

Alle Linien verkehren in einem festen Taktschema (zwischen 20 und 60 Minuten).

Das abgebildete Angebotskonzept für das Busnetz stellt das Grundnetz dar. Dieses wird örtlich mit einem auf die Schulplanung abgestimmten Schulbuslinienangebot ergänzt.

Neubau zweites Gleis Carolastraße

Umsetzung neues Buskonzept 2006/07

Neubau Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof, 1. Bauabschnitt

Neubau Verknüpfungsstelle Chemnitz Süd

Ausbau der Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof, 2. Bauabschnitt

Ringschluss Straßenbahnzentrumsring / Theaterstraße-Brückenstraße

Überprüfung von zukünftigen Stadtbahntrassen mittels Nutzen- Kostenuntersuchungen

3.3 Verkehrsmanagement

Leitlinien

Es ist ein integriertes regionales Verkehrsmanagement zur effektiven Verkehrslenkung vorzubereiten. Dafür ist in Zusammenarbeit mit Partnern in der Stadt und der Region (Landesregierung, ZVMS, Universitäten) ein kompatibles System der Datenerfassung zu entwickeln.

In diesem System sind neben der Integration der Lichtzeichenanlagen, der ÖPNV-Bevorrechtigung, der Wegweisung und des Parkleitsystems auch die Fragen des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen.

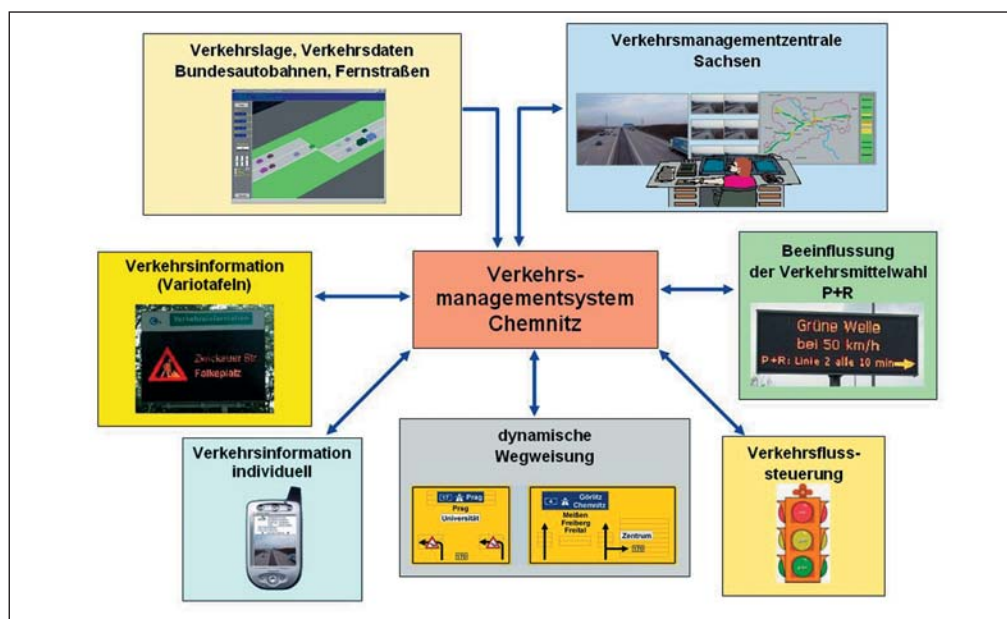
Das Optimalszenario 2015 mit seinem gut ausgebauten Kernnetz bietet nach Auffassung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit beste infrastrukturelle Voraussetzungen für den Einsatz eines Verkehrsmanagementsystems.

Dieses System sollte demnach schrittweise und parallel zum Ausbau des Chemnitzer Straßennetzes erfolgen. Wichtige Zwischenstufen wären dabei der Aufbau eines Messstellennetzes, die Installation einer Zentrale für die Datenerfassung,

Dieses straßenverkehrsbezogene Verfahren zur Lenkung des Verkehrs baut auf folgenden Hauptbestandteilen auf:

- Erfassung und Prognose der Verkehrslage auf Autobahnen, Bundes- und wesentlichen Stadtstraßen
- Verkehrsinformation mittels Variotafeln oder individuell
- Beeinflussung der Verkehrswegewahl mittels dynamischer Wegweisung oder individuell
- Verkehrsbeeinflussung auf hochbelasteten Trassen durch Linienbeeinflussungsanlagen bzw. durch den Einsatz von adaptiven Netzsteuerungsverfahren im Netz
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Hinweise auf Nutzungsmöglichkeiten von SPNV bzw. ÖPNV
- Schnittstellen zu einem Telematiksystem für ganz Sachsen

der Aufbau eines Verkehrsinformationssystems, der Beginn der dynamischen Wegweisung, die Verkehrsflusssteuerung im Bereich der Alternativrouten, die Realisierung der adaptiven Netzsteuerung und des Betreibermodells.



Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements in der Stadt Chemnitz

Für das Stadtgebiet Chemnitz wurde als Teil einer Verkehrsmanagementstrategie bereits ein Lkw-Führungskonzept ausgearbeitet. Verkehrsplane-risches Ziel ist die Minderung der durch schweren Wirtschaftsverkehr hervorgerufenen Beeinträch-tigungen (z.B. Einschränkungen des Verkehrs-flusses, Lärm- und Schadstoffbelastungen, Erschütterungen). Das Lkw-Führungskonzept wurde unter Beachtung der folgenden Grundsätze entwickelt:

- Senkung der Störwirkungen des Schwerlast-verkehrs in den Wohngebieten
- Aufwertung der Stadt Chemnitz als Industrie- und Gewerbestandort

- Führung des Lkw-Durchgangsverkehrs mittels vorhandener amtlicher auf dem Straßenhaupt-netz
- Konzentration des Wirtschaftsverkehrs vorwie-gend auf das Kernnetz
- Kanalisierung des Wirtschaftsverkehrs durch ein standortbezogenes Wegweisungssystem bei gleichzeitiger Minimierung des Lkw-Such-verkehrs
- Ausschilderung des konfliktärmsten Wegs bei vorhandener Lage von Gewerbestandorten im Nebennetz.

Mitarbeit an der Weiterentwicklung der Informationsplattform des Verkehrsverbundes

Mitarbeit im Kompetenzzentrum operatives Verkehrsmanagement der TU Dresden für die Ballungsräume in Sachsen

Integration eines LKW-Führungskonzeptes in ein Gesamtsystem der regionalen und städtischen Wegweisung

Mitnutzung des Systems bei der Umsetzung des Luftreinhalteplanes der Stadt

Maßnahmenempfehlungen zum Verkehrsmanagementsystem

3.4 Radverkehr

Leitlinien

Der Anteil des Radverkehrs am städtischen Gesamtverkehrsaufkommen soll auf mindestens 8% gesteigert werden.

Bei sämtlichen Verkehrsbaumaßnahmen sind stets auch die Möglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs in die abzuwägenden Belange einzubeziehen.

Für die Verkehrsteilnehmer sind verständliche und einheitliche Gestaltungskriterien für den Radverkehr im Straßenraum durchzusetzen (Gestaltungskatalog).

Die Radverkehrsinfrastruktur hat sich seit 1994 spürbar verbessert. Einher ging ein Anstieg des Radverkehrsanteiles von 2% auf 6%. Trotzdem ist im Stadtgebiet noch kein umfassendes Radwegenetz erfahrbar. Defizite gibt es vor allem entlang der Hauptnetzstraßen bzw. bei der Verbindung der Stadtteile untereinander. Hier bestehen Radverkehrsanlagen oft nur abschnittsweise oder fehlen bisher völlig.

Radverkehrsanlagen sind Bestandteil einer integrierten Verkehrsplanung und der Stadtentwicklung insgesamt. Alltagsradfahrer sind aber im besonderem Maße Umwege- und Zeitverlust empfindlich. Hier steht das Rad fahren, beispielsweise im Berufsverkehr, in direkter Konkurrenz zum MIV und zum ÖPNV. Dementsprechend sind die Ansprüche an ein zügig, sicher und bequem zu nutzendes Radverkehrsnetz zu formulieren und zu beachten:

- Ausbau eines zusammenhängendes Basisnetzes für den Alltagsradverkehr
- Verstärkte Anlage von Radwegen und Radfahrstreifen, situationsbedingt auch Anwendung von Schutzstreifen
- Möglichst einzügige Querung von LSA-Furten auf Hauptradrouten
- Möglichst geradlinige Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten
- Verknüpfung von bestehenden und geplanten Netzelementen untereinander durch Maßnahmen der Bevorrechtigung des Radverkehrs (z.B. Radfahrstraße, Fahren entgegen der Einbahnstraße, Aufhebung von Sperren im Neben-netz)
- Ausbau von Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet mit Konzentration auf das Stadtzentrum
- Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV mittels zusätzlicher Bike&Ride Standorte und Beibehaltung der kostenlosen Fahrradmitnahme in Fahrzeugen der CVAG
- Weitestgehende Aufhebung der Fahrbahnbenutzungsverbote für den Radverkehr

Bezugssysteme des dargestellten künftigen Radverkehrsnetzes sind das Optimalnetz des MIV und das Radroutennetz. Dabei unterscheidet der Plan „Netzentwicklung Radverkehr“ zwischen vorrangigen Entwicklungsmaßnahmen und weiteren Entwicklungsmaßnahmen. Die Erstgenannten beziehen sich auf notwendige Radverkehrsanlagen an innerstädtische Bundesstraßen und Hauptverkehrsstraßen und sind in der Regel nur bei einem kompletten Straßenumbau umsetzbar.

Darüber hinaus fallen Wegebeziehungen mit einer besonderen Verbindungsfunktion im Stadtgebiet und einer großen Bedeutung für die innerstädtischen touristischen Radrouten und Freizeitadrouten unter diese Kategorie.

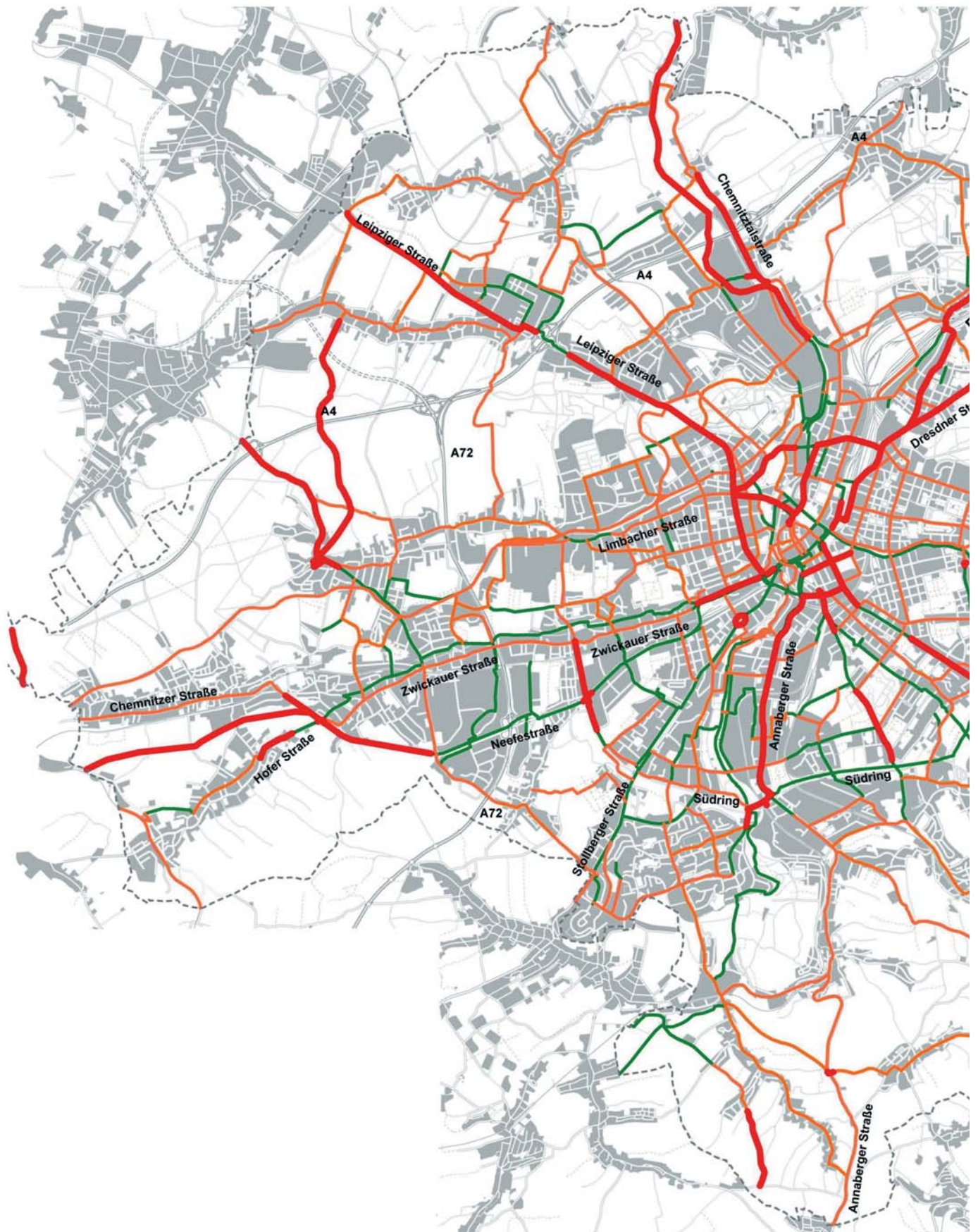
Für die weiteren Entwicklungsmaßnahmen besteht im Zuge einer Straßenplanung und der Konkretisierung der infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen ein besonderer Untersuchungsbedarf zur Integration einer Radverkehrsführung.

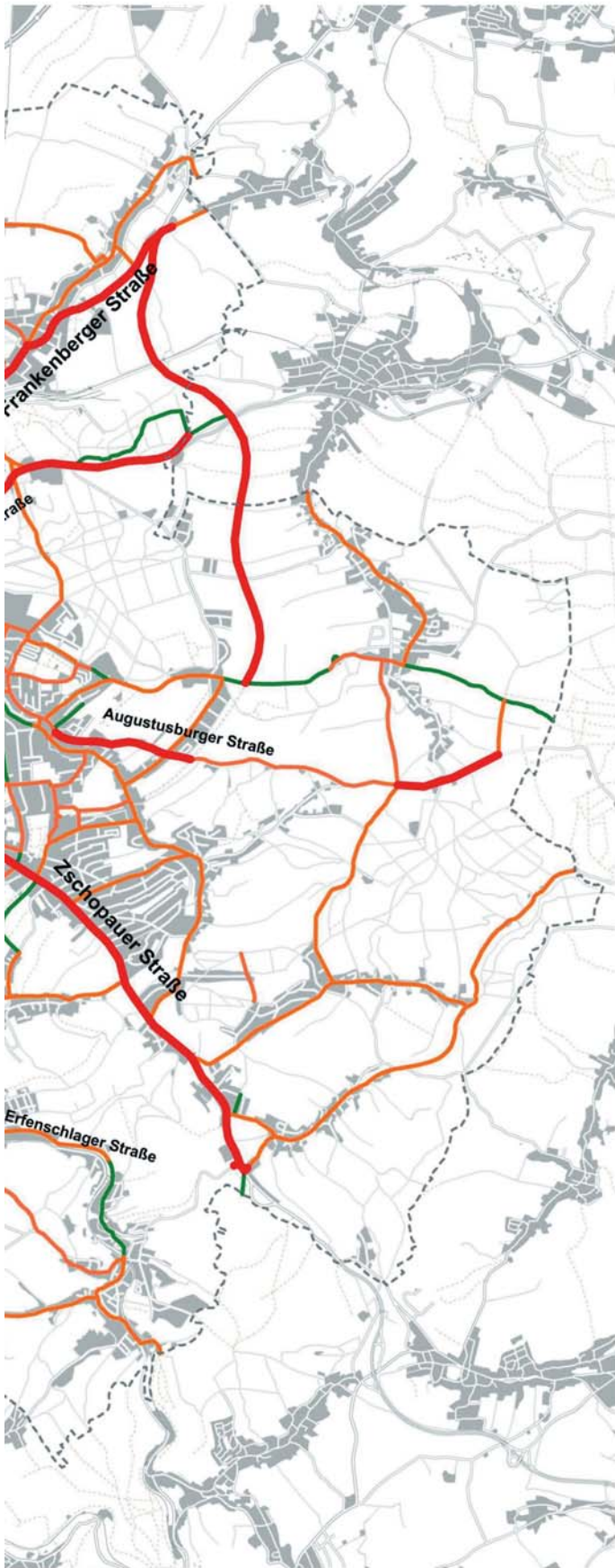
Mit dem Ausbau und der Beschilderung eines Netzes aus radialen und tangentialen Radrouten im Chemnitzer Stadtgebiet sollen mehrere Ziele erreicht werden:

- Attraktive Einbindung des Stadtgebietes an regionale und überregionale Radrouten des SachsenNetz Rad (Radverkehrskonzept des Freistaates Sachsen) und des deutschlandweiten D-Routen Netzes
- Förderung des Freizeitradverkehrs und Einbindung des Radverkehrs in ein touristisches Marketingkonzept der Stadt Chemnitz
- Durch den Ausbau des Netzes und der Nutzung bereits vorhandener attraktiver Wegebeziehungen Förderung des Alltagsradverkehrs
- Beseitigen von verkehrsgefährdenden Abschnitten
- Schaffen eines durchgehenden hochwertigen Ausbauzustandes
- Einheitliche Beschilderung (im Zusammenhang mit dem Landeskonzept sind hier auch regional abgestimmte Vermarktungsstrategien anzustreben)
- Organisation einer ständigen Kontrolle und Wartung der Beschilderung und des Wegezustandes
- Verknüpfung mit anderen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrsklimas:
 - Chemnitzer Stadtfahrrad
 - Chemnitzer Fahrradstadtplan
 - Öffentliche Radtouren (ADFC, Stadtverwaltung, TU Chemnitz)
 - Chemnitzer Radfahrttag
 - Einbindung in das Netzkonzept der CVAG

Um diese Ziele zu erreichen sind folgende Maßnahmen in den nächsten Jahren umzusetzen:

Radverkehrskonzept

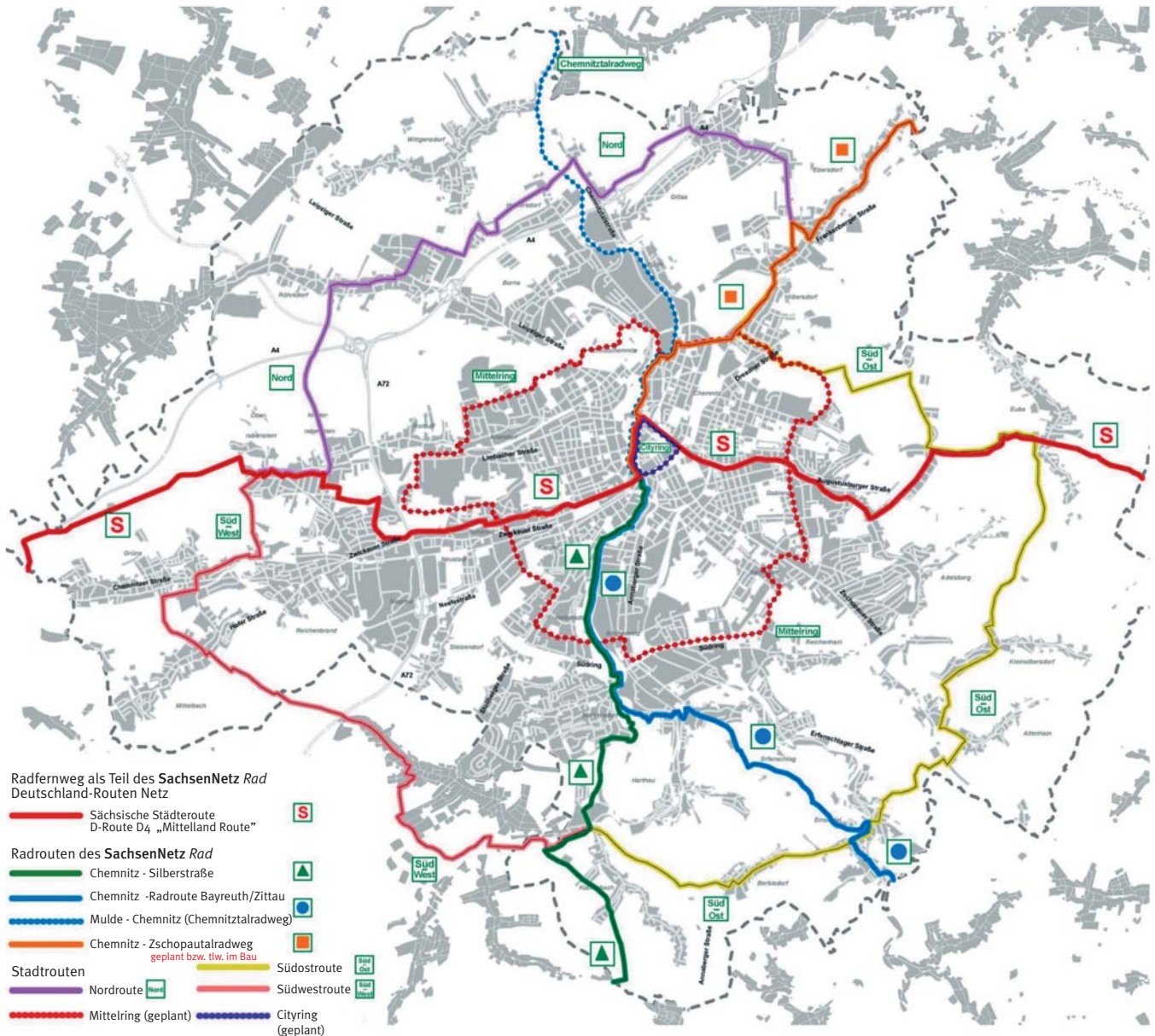




Stadt Chemnitz Verkehrsentwicklungsplan

- Vorrangige Entwicklungsmaßnahmen**
 - Radverkehrsführung im Zuge des Straßennetzes mit hohem Verkehrsaufkommen
 - Ausbau des Radroutennetzes
 - besondere innerstädtische Verbindungsfunktionen
 - besondere Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Knotenpunkte und Querungen)
- weitere Entwicklungsmaßnahmen**
 - ortsbezogene Prüfung von Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Gehwegfreigaben, Tempo 30, Öffnung von Einbahnstraßen oder verträglicher Mischverkehr bei Straßenumbau in den nächsten 10 Jahren
- vorhandene Radverkehrsführung**

Stadt Chemnitz Verkehrsentwicklungsplan



Zwickauer Straße zwischen Falkeplatz und Kappler Drehe

Durchgehende Radverkehrsführung

Chemnitztalradweg bis Untere Hauptstraße in Wittgensdorf
(Anschlusspunkt zum Landkreis Mittweida)

Anschluss Stadtzentrum an die TU Chemnitz durch Radweg
Gustav-Freytag-Str. zw. Annaberger Straße und Bernsbachplatz sowie Reichenhainer Straße
zwischen Bernsbachplatz und Lutherstraße

Anschluss des Hauptbahnhofes an das Stadtzentrum und an den Sonnenberg
Bahnhofstraße zw. Augustusbürger Str. und Carolastr. sowie Waisenstraße bis Sonnenstraße

Touristische Radroute Chemnitz – Silberstraße zwischen Ortslage Klaffenbach und
Stadtgrenze (Kircheck) - Anschluss des Stadtgebietes an den Landkreis Stollberg

Verbindungsweg zwischen Röhrsdorf und Rabenstein

Maßnahmenempfehlungen für den Radverkehr

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich um eigenständige Radwege oder Ertüchtigungen im vorhandenen Straßenraum, die nicht an einen Straßenneu- oder -ausbau gekoppelt sind.

3.5 Fußgängerverkehrskonzept

Leitlinien

Die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt ist zu verbessern und attraktiver zu gestalten. Im Rahmen des Stadtumbauprozesses sind zudem gefahrlose Fußwegverbindungen zwischen den Stadtteilen zu sichern.

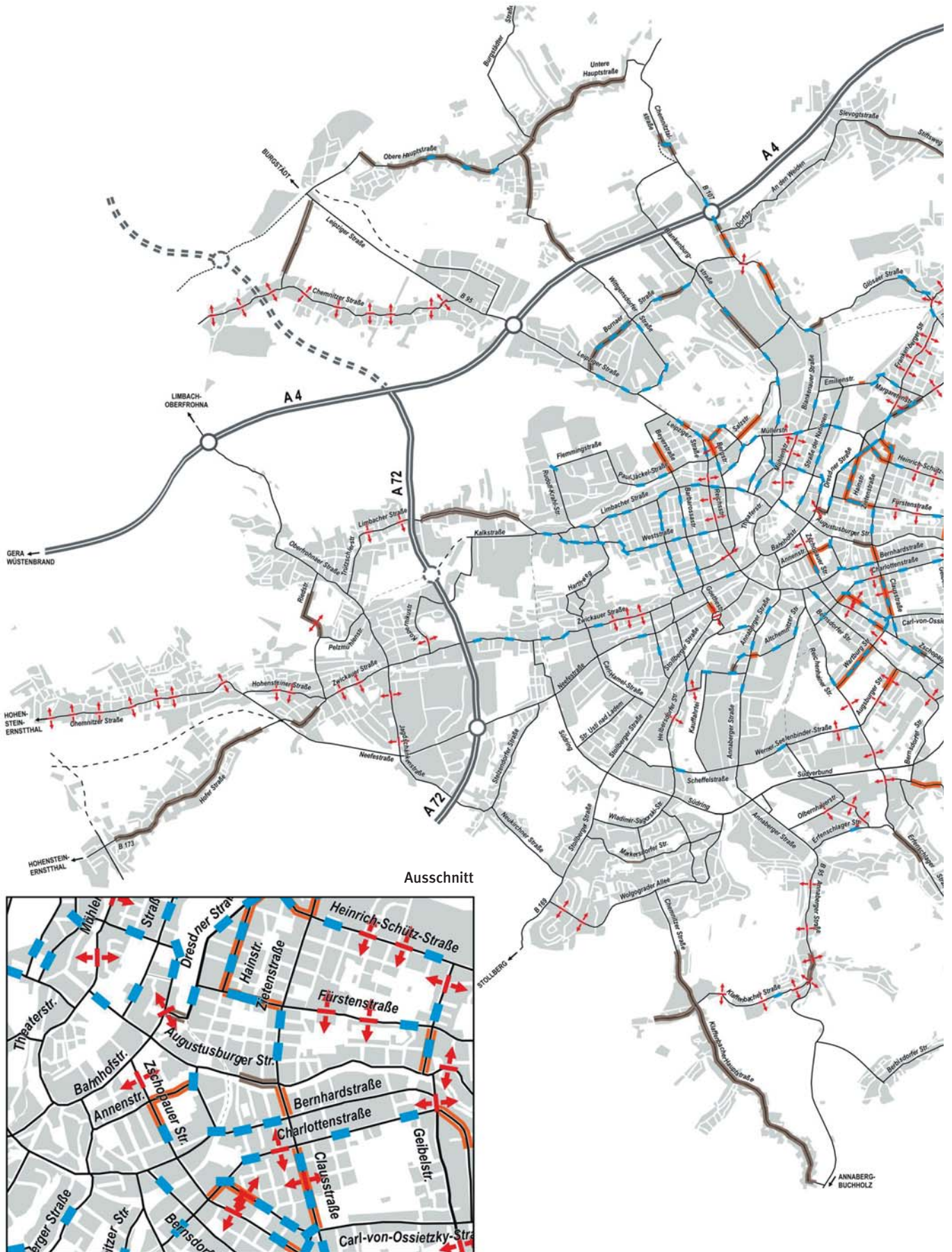
Einen Schwerpunkt des Fußgängerverkehrs in Chemnitz bildet das sichere, möglichst ebenerdige Querungsangebot der Straßen des Vorrangnetzes. Als Möglichkeiten dazu sind je nach örtlicher Situation Lichtzeichenanlagen, Fussgängerüberwege und andere geschützte Querungshilfen zu nutzen.

Im Fußgängerverkehr wird den Anforderungen von behinderten und mobilitätseingeschränkten Menschen entsprechend den Grundsätzen der Barrierefreiheit eine hohe Priorität eingeräumt.

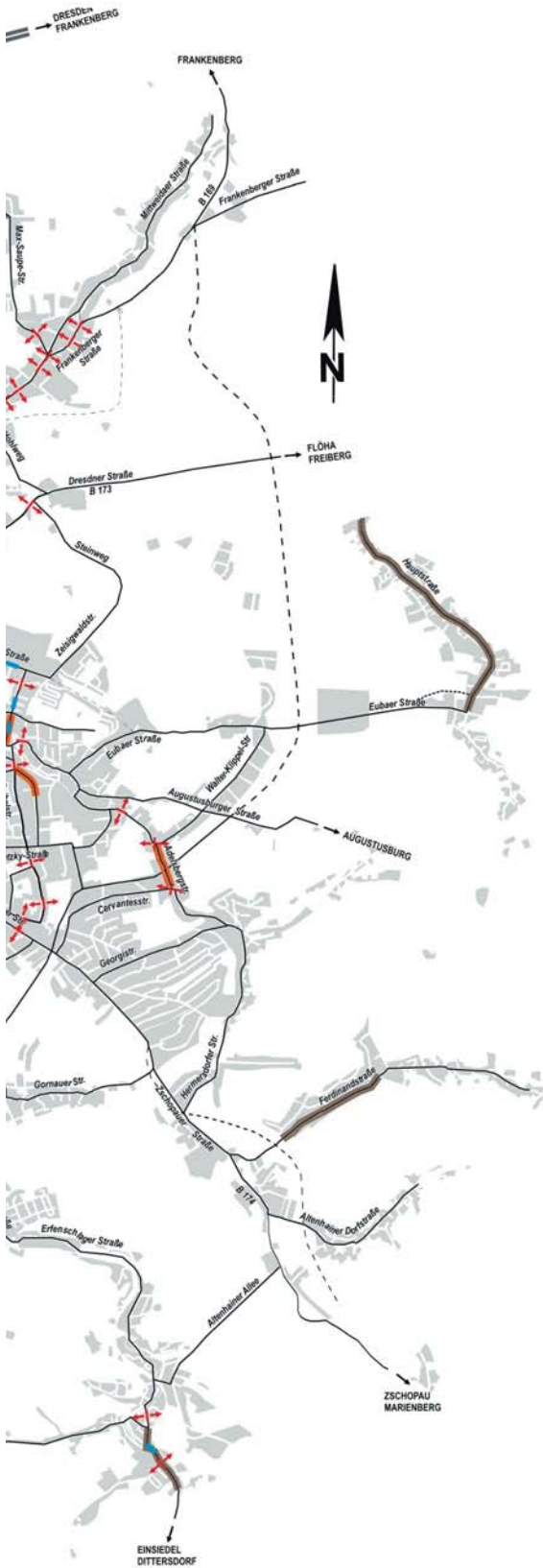
In der Analysephase der Untersuchungen zum VEP der Stadt Chemnitz wurden im angebauten Untersuchungsnetz Straßenquerschnitte, d.h. Breiten von Fahrbahnen sowie Breiten von Anlagen für den Rad- und Fußgängerverkehr, Möglichkeiten der Fahrbahnüberquerung aufgenommen und nach dem Modell der Autonomen und Relativen Standards (M.A.R.S.) in bezug auf ihre straßenräumliche Verträglichkeit mit folgenden Ergebnissen bewertet:

- Der Anteil der Problempunkte im Fußgängerlängsverkehr ist mit 9% eher gering.
- In den Außenbereichen fehlen Gehwege zuweilen vollständig oder sind nur einseitig vorhanden (z.B. in Mittelbach, Klaffenbach, Reichenhain etc.)
- In einigen Straßenabschnitten werden die Gehwege durch (legal) parkende Fahrzeuge eingeengt (z.B. Clausstraße).





Handlungskonzept Fußgängerverkehr







Stadt Chemnitz Verkehrsentwicklungsplan



Maßnahmen

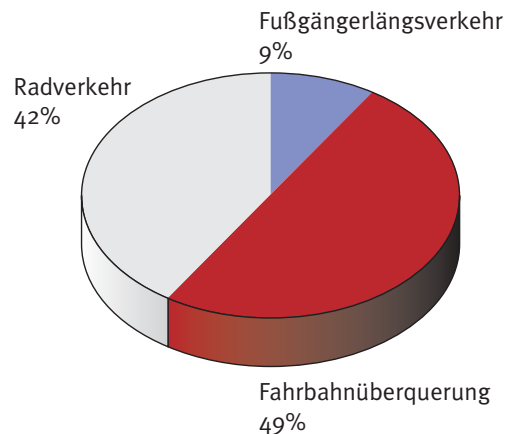
-  Anlage Überquerungshilfe (Priorität 1)
-  Anlage Überquerungshilfe (Priorität 2)
-  Anlage / Befestigung / Verbreiterung / Gehweg
-  Aufhebung / Verlagerung von Gehwegparken

Straßennetz

-  Autobahn
-  Autobahnanschlussstelle
-  Untersuchungsnetz für den Fußgängerverkehr
-  Vorgeschlagene Netzergänzung im Optimalszenario

Für den Fußgängerquerverkehr lassen sich die Resultate wie folgt resümieren:

- Im Gegensatz zum Fußgängerlängsverkehr ist der Anteil der Problempunkte im Fußgängerquerverkehr mit 49% außerordentlich hoch.
- Ein nicht ausreichendes Maß an Überquerungshilfen ist abschnittsweise an den in der Regel hoch mit Kfz-Verkehr belasteten Radialen (z.B. Leipziger Straße, Limbacher Straße, Zwickauer Straße) gegeben.
- Besonders betroffen sind diejenigen Abschnitte des Straßennetzes mit hoher Kfz-Belastung, die Stadtteilzentren oder ähnliche Bereiche mit hohem Überquerungsbedarf seitens der Fußgänger durchqueren (z.B. Frankenberger Straße, Zschopauer Straße, Weststraße).



Stadtweite Verteilung der Problempunkte

Die Handlungsstrategie besteht für die Anlagen des Fußgängerverkehrs darin:

- hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten
- umwegfreie Verbindungen zu schaffen
- leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit zu ermöglichen
- Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer zu minimieren
- gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung zu ermöglichen
- durch ansprechende Gestaltung das Gehen angenehm zu machen
- subjektive Ängste gegen Bedrohung zu mindern
- weitgehende Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum.

An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich. Diese umfassen Anlagen für den Längs- und Querverkehr. Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen die Grundausstattung nicht unterbrechen.

Auf Basis der Daten aus der straßenräumlichen Analyse ergab sich unter Berücksichtigung der Handlungsstrategien insbesondere Handlungsbedarf hinsichtlich der Erleichterung der Fahrbahnquerungen. Elemente zur Erleichterung von Fahrbahnquerungen sind z.B.: Furten an Lichtsignalanlagen (Ampeln), Mittelinseln, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Vorgezogene Seitenräume und Einengungen.

Im Handlungskonzept Fußgängerverkehr wurden diejenigen Abschnitte des Straßennetzes besonders berücksichtigt, die durch Stadtteilzentren oder vergleichbare Bereiche mit hohem Überquerungsbedarf seitens der Fußgänger führen und gleichzeitig eine hohe Kfz-Belastung aufweisen. Die im nachfolgenden Plan gezeigten Querungshilfen für den Fußgängerverkehr stellen Empfehlungen dar. Über die schrittweise Umsetzung dieser Vorschläge ist in jährlich aufzustellenden Maßnahmeplänen endgültig zu entscheiden.

Fußgängerkonzept Verbesserung Querungsmöglichkeiten

Erstellung eines jährlichen Maßnahmenkataloges zur Verbesserung von Fußgängerquerungen

bessere qualitative Berücksichtigung des barrierefreien Bauens im Rahmen von Verkehrsbaumaßnahmen

Verbesserung der Fußwegverbindungen zwischen den Stadtteilen im Rahmen der Stadtumbauprogramme

Verbesserung der Zugangsbedingungen zum Öffentlichen Personennahverkehr

Maßnahmenempfehlungen für den Fußgängerverkehr

3.6 Verkehr und Umwelt

Auswirkungen des Verkehrsentwicklungsplanes auf die Lärm- und Schadstoffsituation

Für die Bewertung der aus den Szenarien des Kfz-Verkehrs abgeleiteten Netzvarianten des Verkehrsentwicklungsplanes war es wichtig, die Auswirkungen auf das Konfliktpotential Lärm und Schadstoffe im Stadtgebiet abschätzen zu können und als ein Abwägungskriterium bei der Erstellung des Optimalnetzes für den Straßenverkehr heranziehen zu können.

Diese Untersuchungen ersetzen jedoch weder den Schallimmissionsplan noch den Luftreinhalteplan für die Stadt.

Lärm

Die mit dem Verkehrsmodell durchgeführten Berechnungen des Kfz-Verkehrs für die einzelnen Szenarien wurden durch Untersuchungen der jeweiligen Lärm- und Schadstoffbelastungen ergänzt.

Die mit Realisierung der geplanten Baumaßnahmen im Optimalszenario 2015 erreichbaren Verkehrsverlagerungen im Hauptstraßennetz führen insgesamt zu einer Verringerung des Konfliktpotentials in der Wohnnachbarschaft. Die Anzahl der Straßenabschnitte mit hohen Konfliktpunktwerten nimmt deutlich ab.

Im Zeitraum bis 2015 werden durch deutliche Verkehrsverlagerungen spürbare Lärminderungen an zahlreichen Abschnitten des Straßennetzes eintreten. In erster Linie sind dafür der geschlossene Innere Stadtring, die Fertigstellung des Südverbundes, die weiteren vorgesehenen Netzergänzungen und die verstärkte Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Straßennetz verantwortlich.

Beispiele dafür sind:

- die Wohngebiete zwischen Innerem Stadtring und Südverbund, in Schloßchemnitz, auf dem Kaßberg
- die Ortslagen von Grüna und Mittelbach
- die Wohnbebauung entlang der Frankenberger Straße

Schadstoffe

Bei der ersten Untersuchung von PM₁₀ (Feinstaub) für den Zeitraum bis zum Prognosejahr 2015 wurde festgestellt, dass im Optimalszenario die Anzahl der Straßen, an welchen an einem oder mehreren Abschnitten im Jahresmittel Überschreitungen des Grenzwertes für Feinstaubemissionen von 40 µg/m³ zu verzeichnen sind, rückläufig sein werden. Ferner sinken auch an Straßen mit Überschreitungen der PM₁₀-Konzentration die Absolutwerte der Immissionen deutlich.

Der ab dem Jahr 2010 geltende Grenzwert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für den Luftschadstoff Benzol wird voraussichtlich im gesamten Stadtgebiet eingehalten. Auch bei Stickstoffdioxid ist ein deutlicher Rückgang der Immissionen als Jahresmittelwert zu verzeichnen. Trotz des deutlichen Rückgangs der Stickstoffdioxidimmissionen wird an einigen Straßenabschnitten der ab dem Jahr 2010 geltende Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voraussichtlich überschritten werden. Neben den im Rahmen des Optimalszenarios 2015 verfolgten verkehrsplanerischen Zielen führt

die Senkung der spezifischen Emissionen pro Fahrzeug, bedingt durch verbesserte Motortechnik und Katalysatoren, zu einer Verringerung der Immissionen.

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan kann einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der städtischen Unweltsituation beitragen. Ein gesamtstädtisches Konzept mit entsprechenden Maßnahmekatalogen wird der zur Zeit in Bearbeitung befindliche Luftreinhalteplan für die Stadt Chemnitz erbringen müssen.

3.7 Verkehrssicherheit

Hauptanliegen der Verkehrssicherheitsarbeit sind die Reduzierung der Unfallzahlen und die Verminderung der Unfallschwere. Als Vorsorge dafür sind auf der Grundlage differenzierter Untersuchungen zum Unfallgeschehen in der Stadt die Dringlichkeiten für straßenbauliche, verkehrsregelnde oder verkehrsaufklärende Maßnahmen zu ermitteln und wirksame Lösungsstrategien abzuleiten.

Als ein Teil der Verkehrssicherheit ist auch die stetige Instandhaltung des Straßennetzes zu sichern.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit müssen vorrangig dort durchgesetzt werden, wo vergleichsweise große Unfallgefahren auftreten.

Dazu ist das Straßennetz regelmäßig bezüglich der Verkehrsgefahren mit Hilfe von Unfallkennziffern zu beurteilen.

Auf der Basis dieser Prüfungen ist die Dringlichkeit von Bauvorhaben zu bewerten und in ein jährliches Verkehrssicherheitsprogramm einzuarbeiten.

Die Umsetzung und Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms wird durch die zentrale Verkehrsunfallkommission der Stadtverwaltung gesteuert.

Herausgeber: **Stadt Chemnitz - Die Oberbürgermeisterin**
Bürgermeisteramt/Tiefbauamt

V.i.S.d.P.: Tiefbauamt

Abbildungen: Tiefbauamt, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen
Klett-Perthes Verlag GmbH Gotha

Gestaltung: MDC Marketing Design Chemnitz GmbH

Druck: PAULI Werbung und Druck, Treuen

2007