

Evaluation des Verkehrsentwicklungsplanes VEP2015

Werkstattgespräch mit AG Mobilität der Lokalen Agenda

am 17.11.2015, Technisches Rathaus

1. Begrüßung und Einführung

- Herr Hastedt: Begrüßung alle Teilnehmenden, Ziel: Diskussion der Kurzbefragung, die im Rahmen der Veranstaltung "Energiewende im Verkehr - Klimafreundlicher Verkehr in Chemnitz" (01.10.2015 / VHS Chemnitz) ausgegeben wurde
- Herr Bräuer: Begrüßung und Erläuterung der Motivation: Evaluieren erfordert Zuhören
Mitglieder der AG Mobilität sollen mit dem Werkstattgespräch eine Möglichkeit zur Diskussion und zum Informationsaustausch bekommen

2. Bewerten des Erreichten Standes bei der Berücksichtigung der 5 Planungsgrundsätze des VEP 2015 bei Verkehrsentwicklung

→ von Beginn an und parallel zur Begrüßung bewerten die Teilnehmenden die Berücksichtigung der 5 Planungsgrundsätze des VEP 2015 bei Verkehrsentwicklung

→ selbständiges Punktekleben auf „Spinne“ (siehe Foto auf Seite 2)

Ergebnis:

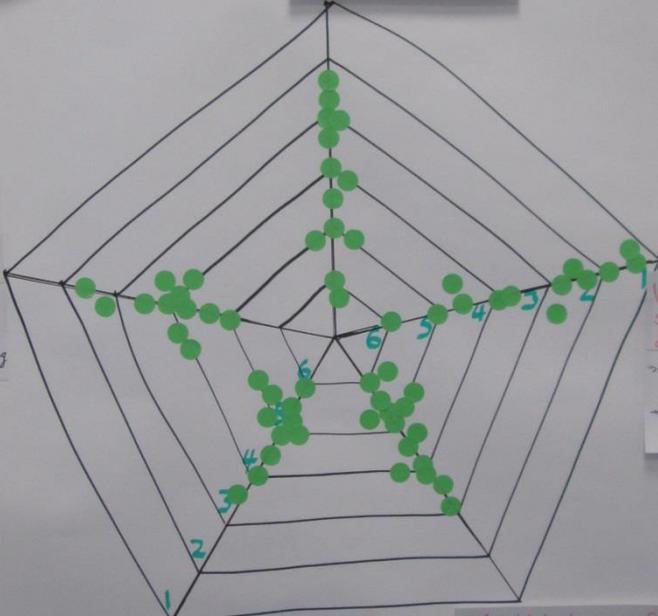
- Bei den Planungsgrundsätzen „Stadt- und Umweltverträgliche Organisation des Verkehrs stärken“ und „Mobilitätsansprüche aller Verkehrsteilnehmer sichern“ wird von den Teilnehmenden der niedrigste Erfüllungsstand festgestellt
- Auch für den Grundsatz „Vorhandene Ressourcen durch Erhaltung und qualitätsgerechte Instandsetzung effektiver nutzen“ wird nur ein mittlerer Erfüllungsstand konstatiert
- Eine relativ positive, wenn auch sehr differenzierte Bewertung erfahren die Planungsgrundsätze „Wirtschaftsstandort Chemnitz stärken und Erreichbarkeit der Innenstadt sichern“ und „Verkehrsplanung ist Stadtplanung“
- Die Teilnehmenden machen deutlich, dass die Grundsätze nur schwer zusammenfassend zu bewerten sind, da diese teils vermeintlich gegensätzliche Entwicklungen verschiedener Verkehrsträger zusammenfassen – einzelne Aspekte und das Wissen um konkrete Beispiele erschweren eine Bewertung auf der Metaebene

allgemeine Planungsgrundsätze des VEP 2015

1 = Grundsatz berücksichtigt
 6 = Grundsatz nicht berücksichtigt

Verkehrsplanung ist Stadtplanung
 → Verkehrsplanung in städtebaulichen Planungsprozess bzw. Stadtkombi integrieren

Vorhandene Ressourcen durch Erhaltung und qualitätsgerechte Zustandsetzung effektiv nutzen
 → optimale Nutzung vorhandener Infrastruktur und Ausdehnung der Kapazitäten
 → Hinwendung zur Straßeneinstellung



Wirtschaftsstandort Chancen stärken und Erreichbarkeit der Innenstadt sichern
 → leistungsfähige Anbindung an überregionales Netz
 → schnelle und effektive Verknüpfungen innerhalb der Stadt

Stadt- u. umweltfreundliche Organisation des Verkehrs stärken
 → nachhaltige Verbesserung zur Nutzung stadt- u. umweltfreundlicher Verkehrsarten

Mobilitätschancen für alle VerkehrsteilnehmerInnen sichern
 → differenzierte und angemessene Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse

19/11/2015 15:26

3. Diskussion der Stärken des Chemnitzer Verkehrssystems

- Einführung durch Dirk Bräuer anhand PowerPoint-Präsentation mit Fokus auf Motivation, Ziele und methodisches Vorgehen der Evaluierung des VEP 2015

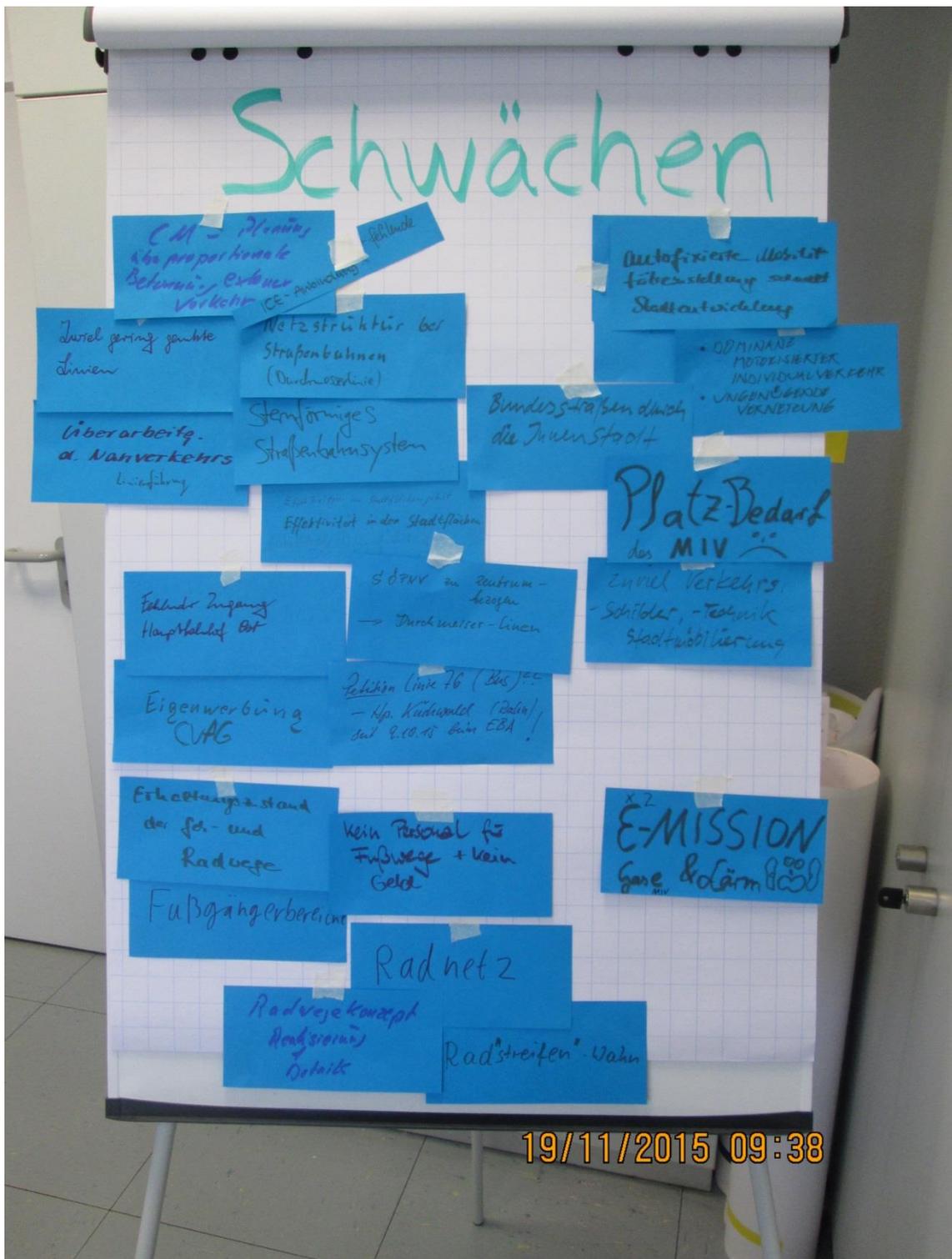


Als Stärken werden in der Abfrage und Diskussion herausgearbeitet (siehe auch Seite 4):

- das ÖPNV-System generell (besonders Sternförmigkeit des Netzes), Taktung, Verlässlichkeit, Dynamisches Fahrgastinformationssystem, kostenlose Fahrradmitnahme
- „Umspurung“ (Wechsel Spurweite seit 1980ern) als Voraussetzung für Chemnitzer Modell erkannt, der Ausbau des Chemnitzer Modells wird prinzipiell begrüßt – wenn auch in der Umsetzung, den Diskussions- und Beteiligungsformen, dem Verhältnis Stadt / VMS, konkreten Linienführungen und anderen Fragen in der Diskussion viel Kritik vorgetragen wird
- Verlängerung des Südrings, erreichter Ausbau des inneren Rings (Verlängerung der Reichsstraße) und geringe Stauhäufigkeit werden für MIV positiv bewertet
- im Handlungsfeld Radverkehr wird Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr positiv gesehen und auf bestehende Potentiale der Erweiterung des Radwegenetzes z.B. entlang von Gewässern verwiesen (Sicherung bestehender Trassen!)
- allgemein kennzeichne eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt die verkehrliche Gesamtsituation in Chemnitz
- gelobt wird das gemeinsame Engagement der Planer und Vereine sowie die Diskussionskultur der letzten Jahre speziell im Themenbereich Radverkehr

4. Diskussion der Schwächen des Chemnitzer Verkehrssystems

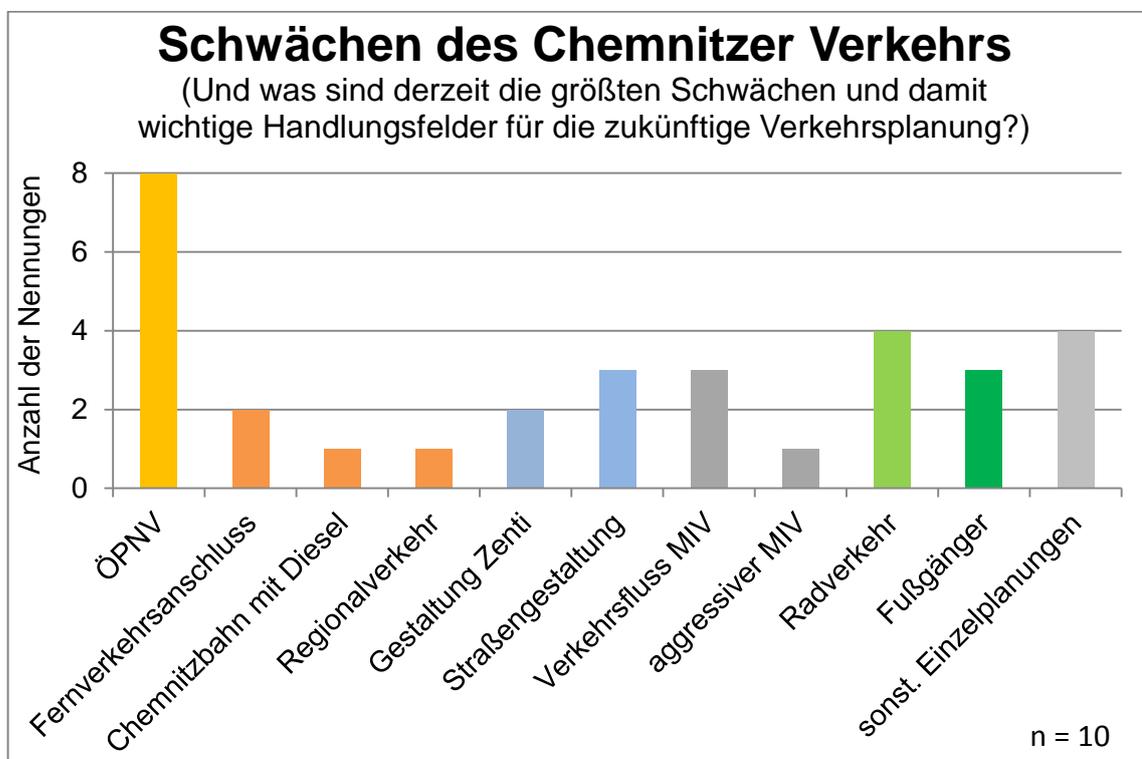
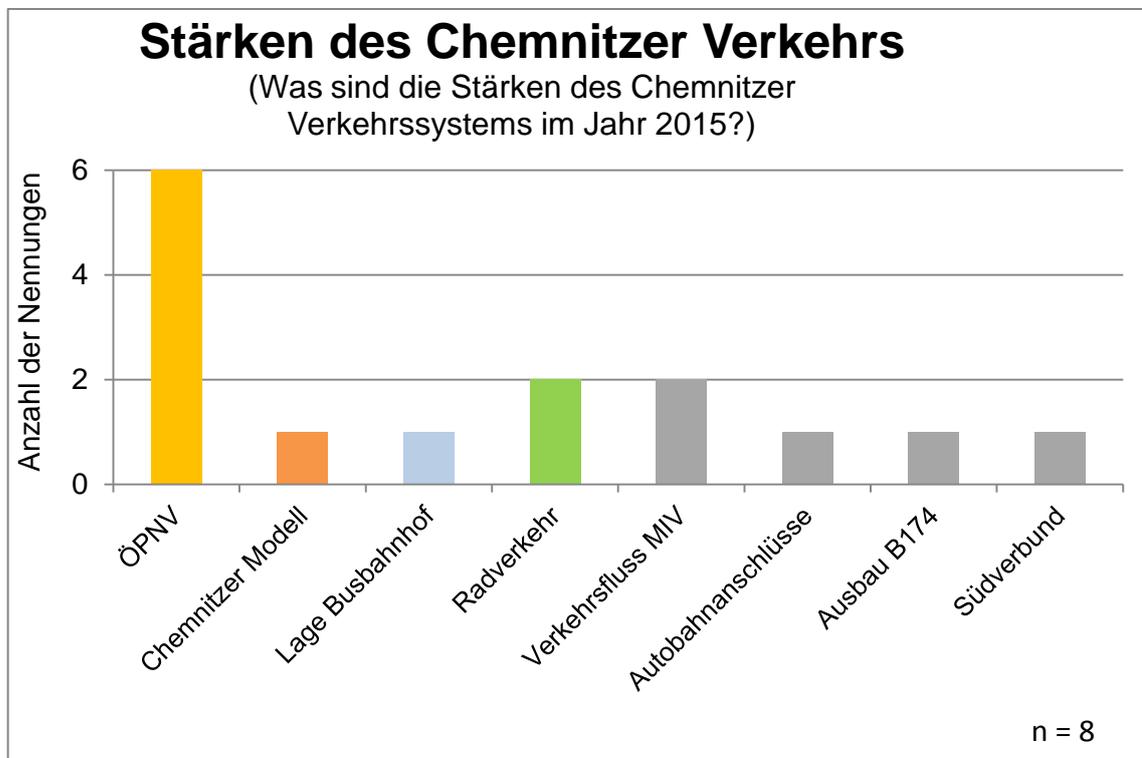
- einige unter 3.) genannte Stärken wurden von anderen Teilnehmenden auch als Schwächen identifiziert, so z.B. die Netzstruktur des ÖPNV mit zu starker Ausrichtung auf die Innenstadt (Durchmesserlinien) → Potentiale im Tangentialverkehr würden dadurch nicht ausgeschöpft
- teils geringe Auslastung von einzelnen Fahrten wird auf zu großes Angebot in den Außenbereichen zurückgeführt und eine komplette Überarbeitung des Liniennetzes inklusive Erweiterung und Verlegung des Straßenbahnnetzes gefordert, im Ergebnis sollten neue Knoten außerhalb des Zentrums entstehen → es entspinnt sich eine Diskussion um Tangentiallinien und die Erweiterungsmöglichkeiten des Chemnitzer Modells
- geäußert wird der Wunsch nach besserer Information und Eigenwerbung der CVAG, z.B. bei der Ankündigung von Fahrplanänderungen, verwiesen wird dabei auf eingeschränkte Ausstattung älterer Fahrgäste mit modernen technischen Endgeräten
- die Anbindung von Chemnitz an das Fernverkehrsnetz auf der Schiene wird als völlig defizitär wahrgenommen
- der Hauptbahnhof brauche Öffnung für Fußgänger nach Osten (Sonnenberg)
- fehlende finanzielle und personelle Ressourcen werden als eine Ursache für den schlechten Zustand von Fußwegen und einzelnen Radverkehrsanlagen identifiziert
- kritisiert wird das Radwegenetz (allgemein), vor allem aber die Umsetzung der Radverkehrskonzeption im Detail und von der Stadt präferierte Radverkehrsführungsformen werden kritisiert (Kritik an Radfahrstreifen und Schutzstreifen)
- große Kritik entspinnt sich an der Dimensionierung von Straßen, besonders der Bahnhofstraße → in der Diskussion wird eine Erweiterung des Innenrings gefordert, die mit einem mehrfach geforderten Rückbau der Bahnhofstraße einhergehen müsse; hierzu gibt es eine sehr kontroverse Diskussion, die in einer der nächsten Sitzungen der AG Mobilität vertieft werden könnte (Anregung von Herrn Bräuer)
- der MIV wird prinzipiell als bevorzugt wahrgenommen, als Negativbeispiel wird die Umgestaltung des Brühl angeführt und eine stärkere Vernetzung von „autofreien Zonen“ gefordert, insgesamt seien Emissionen (Lärm, Abgase) zu hoch
- ein Teilaspekt der Kritik an der Gestaltung der Straßenräume ist der Einsatz von zu viel Verkehrstechnik und die negativen Auswirkungen auf die Stadtmöblierung
- die Diskussion offenbart, dass die Straßenräume zu weit seien und historische Baufluchten und Dimensionen der Straßen erwünscht sind; hier werden positive Ansätze in den letzten Jahren konstatiert (siehe Diskussionen Gestaltung Zentrumsring und Ergebnisse Gutachterverfahren Innenstadt), aber es wird noch sehr viel Handlungsbedarf gesehen

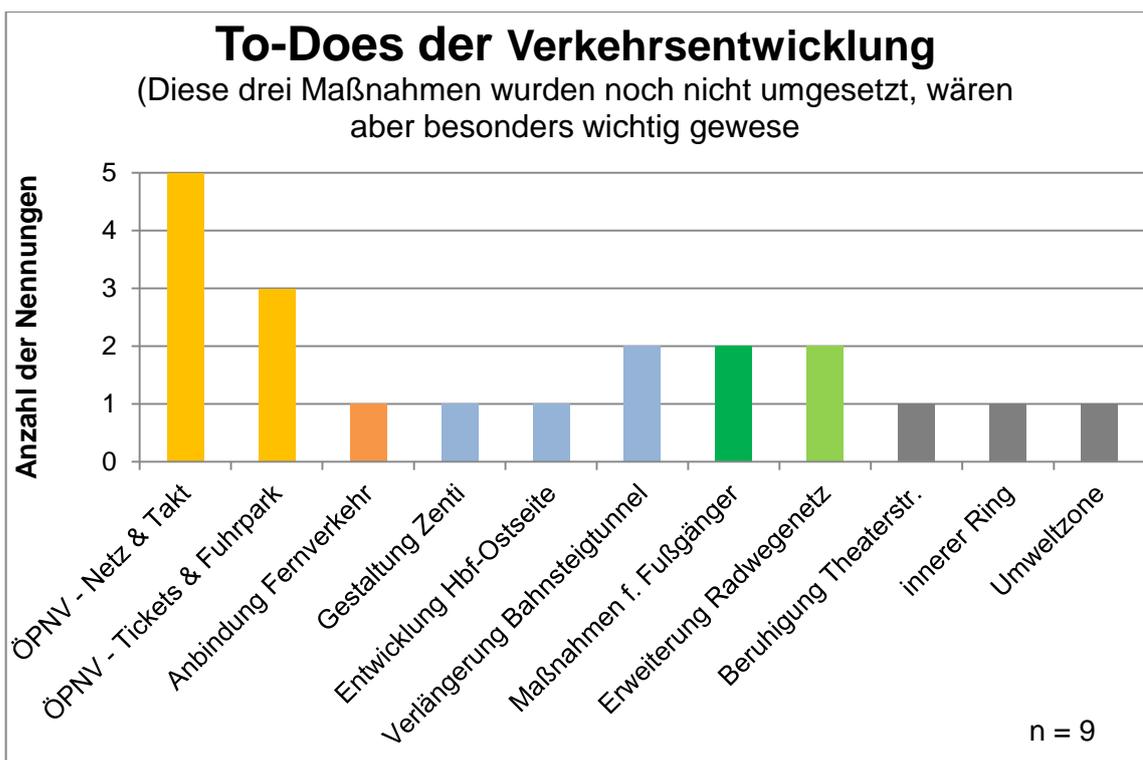
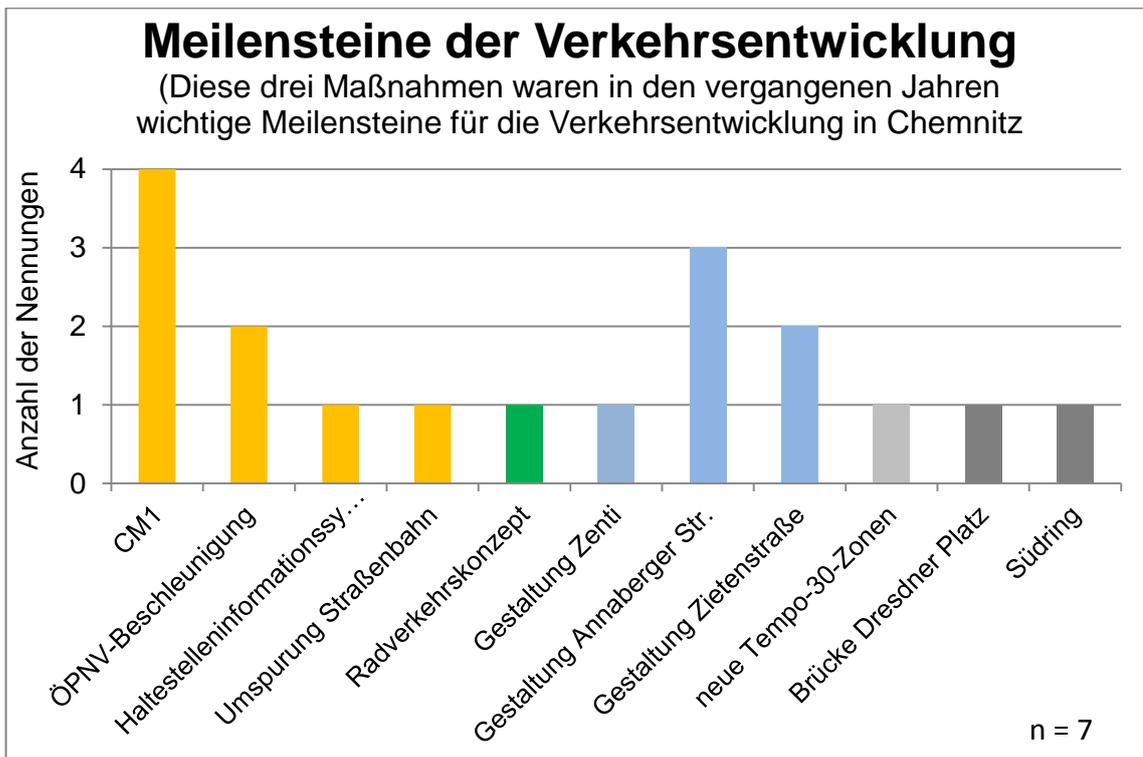


- allgemein wird eine fehlende Intervention der Stadtplanung bemängelt z.B. bei Einzelhandelsentwicklungen mit Verweis auf nicht integrierte Standorte, die für MIV zugeschnitten sind (Herr Bräuer regt an, diese Frage mit den zuständigen Fachplanern im Stadtplanungsamt in einer AG-Sitzung zu vertiefen)
- Folgende Themen sollten im kommenden Jahr vertieft diskutiert werden: Entwicklung des Straßensystems (Straßenraumgestaltung, Pro und Contra von Netzerweiterungen), verkehrliche Wirkungen der Ergebnisse des Gutachterverfahrens, Einzelhandelsstandorte und Einfluss der Stadtentwicklungsplanung

5. Ergebnisse der Kurzbefragung

- (Anm.: die folgenden Ergebnisse der Kurzbefragung per Fragebogen als Teil der Veranstaltung "Energiewende im Verkehr - Klimafreundlicher Verkehr in Chemnitz" konnten aus Zeitgründen nicht im Werkstattgespräch vertieft werden)





- Insgesamt spiegeln die Antworten der Fragebogenbefragung in ihrer Häufigkeit und Verteilung auf die Handlungsfelder die Diskussionsstränge und Einschätzungen des Werkstattgespräches wieder.