

WIRTSCHAFTLICHE GRUNDLAGEN DER INNENSTADTENTWICKLUNG – EINZELHANDEL

Der Einzelhandel war in den letzten Jahren Motor der Innenstadtentwicklung. Insbesondere ab dem Jahr 2000 vollzog sich ein sehr dynamischer Prozess.

Durch die Fertigstellung von vielen Bauvorhaben (Galerie Roter Turm, Galeria Kaufhof, Marktplatzarkaden, Rosenhof-Arkaden, Peek & Cloppenburg, Rathaus-Passage) hat die Bedeutung der Innenstadt als Versorgungsstandort stark zugenommen. So erhöhte sich die Verkaufsfläche in der Innenstadt im Zeitraum 2001 bis 2004 von rund 63.000 m² auf rund 75.600 m² um fast 20 %. Im Bereich Am Rathaus/Rathausstraße, Markt, Neumarkt und teilweise Rosenhof hat die Verkaufsfläche in diesem Zeitraum sogar von 28.575 auf 42.145 m² – um mehr als 47 % – zugenommen.

Großer Einzugsbereich

Die Voraussetzungen zur weiteren positiven Entwicklung der Chemnitzer Innenstadt und für erhöhte Wettbewerbsfähigkeit sind prinzipiell günstig einzustufen, da das Marktgebiet insgesamt ca. 863.000 Einwohner erschließt - ein Wert, der fast die Größe des Marktgebietes von Leipzig erreicht (ca. 950.000 Einwohner). Hier macht sich deutlich bemerkbar, dass Chemnitz-Zwickau mit über 1 Mio. Einwohnern der zweitgrößte Verdichtungsraum in den neuen Ländern ist. Nur der Verdichtungsraum Berlin rangiert vor Chemnitz-Zwickau. Gesamtdeutsch betrachtet ist Chemnitz-Zwickau der neungrößte Verdichtungsraum.

Wie stark der Chemnitzer Einzelhandel von dem großen Marktgebiet profitiert, wird bei Betrachtung der Zentralitätskennziffer deutlich. Diese gibt den erzielten Umsatz in Chemnitz im Verhältnis zur Kaufkraft der Chemnitzer Wohnbevölkerung an. Die Zentralitätskennziffer liegt bei 135,1 - ein im Vergleich mit bundesdeutschen Oberzentren ähnlicher Größe sehr hoher Wert (Augsburg: 136,1; Lübeck: 131,7; Magdeburg: 129,1; Aachen: 123,6; Wiesbaden: 118,8; Halle (Saale): 108,1).

Kaufkraft – Chemnitz belegt einen Spitzenplatz

Auch bezogen auf die einzelhandelsrelevante Kaufkraft liegt Chemnitz weit über dem sächsischen Durchschnitt und ist neben Dresden führend in Sachsen.

Diese positiven Grunddaten dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es nach wie vor einer großen Kraftanstrengung bedarf, damit sich die eindrucksvolle Entwicklung der Innenstadt auch zukünftig fortsetzen kann. Vergewahrtigt man sich, dass die Verkaufsfläche pro Einwohner mit ca. 2,2 m² einen im Vergleich zu anderen bundesdeutschen Städten bereits hohen Wert aufweist, wird sofort einsichtig, warum die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung in dem von ihr erstellten Zentrenkonzept 2001 empfohlen hat, den in der Gesamtstadt noch vorhandenen Spielraum zur Ansiedlung von Einzelhandelsunternehmen für den Ausbau der Versorgungslagen im Stadtzentrum zu verwenden.

Doppelstrategie für einen attraktiven Einzelhandelsstandort

Um die o. g. günstigen Rahmenbedingungen zugunsten einer funktionstüchtigen Innenstadt mit einem wettbewerbsfähigen Einzelhandel auszuschöpfen, wird in Chemnitz eine Doppelstrategie verfolgt:

- Weitere Attraktivitätserhöhung der Innenstadt durch Schaffung von Nutzungsvielfalt und Multifunktionalität (Kultur- und Freizeitangebote, Gastronomie, Wohnen, Einzelhandel, Büro und Dienstleistungen) sowie durch verbesserte Aufenthaltsqualität
- Steuerung von Einzelhandelsvorhaben durch das Zentrenkonzept für den Bereich Einzelhandel, um eine Ansiedlung von innenstadtrelevanten Nutzungen an dezentralen und nicht integrierten Standorten zu verhindern.

NUTZUNGS- UND FREIFLÄCHENKONZEPT

Ein attraktiver Nutzungsmix, bestehend aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Freizeitfunktionen, Wohnen und gewerblichen Nutzungen, ist ein besonderes Merkmal europäischer Städte und wichtiger Bestandteil der europäischen Kultur. An diesem Ziel orientiert sich auch das Nutzungskonzept der Chemnitzer Innenstadt.

Nutzungsvielfalt – der Schlüssel für ein attraktives Stadtzentrum

Auch wenn sich die Verkaufsfläche und damit der Stellenwert des Einzelhandels in den letzten Jahren bereits merklich erhöht hat, bleibt die Ansiedlung von zusätzlichen Einzelhandelsunternehmen ein vorrangiges Ziel zur weiteren Belebung der Innenstadt. Um Funktionsverlusten entgegenzuwirken und um die Nutzungsvielfalt sowie die Attraktivität der Innenstadt weiter zu steigern, werden darüber hinaus folgende Ziele und Aufgaben verfolgt:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, insbesondere auch im öffentlichen Raum
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Wohnfunktion
- Etablierung und Weiterentwicklung von Kultur- und Freizeitangeboten
- Erhaltung und Verbesserung der Standortqualität für Gastronomie und Beherbergungsgewerbe
- Wahrung und Verbesserung der Standortqualität für Büros und Dienstleistungsnutzungen

Bei der Umsetzung dieser Ziele sind bereits bedeutende Erfolge erreicht worden. So zeigen beispielsweise die Neugestaltung des Rosenhofs, die umfangreichen Sanierungsmaßnahmen von Wohngebäuden, der neue Kulturschwerpunkt DASTietz, die Vielfalt unterschiedlicher gastronomischer Einrichtungen und die Etablierung weiterer Büro- und Dienstleistungsnutzungen, dass die Chemnitzer Innenstadt auf dem richtigen Weg ist.

Zukünftig geplante Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

Ein weiterer Baustein ist die Vervollständigung des vorhandenen Grün- und Freiflächenbestandes in der Innenstadt. Es besteht die Absicht, ein zusammenhängendes multifunktionales Grün- und Freiraumsystem zu schaffen. Hierdurch sollen auch noch in Teilbereichen bestehende Defizite an Erholungsmöglichkeiten kompensiert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Neben den freiraumgestalterischen Maßnahmen im Stadtzentrum ist beabsichtigt, folgende Planungen zu erarbeiten bzw. umzusetzen:

- Anschluss des Stadtparks an die Innenstadt im Bereich Beckerstraße/ Aue
- Entwicklung wesentlicher Bereiche des Uferparkes an der Chemnitz im Umfeld Schadestraße, Aue einschließlich Falkeplatz
- Fortführung der Wallanlage in Richtung Theaterstraße und Bahnhofstraße
- Fortführung der gestalterischen Aufwertung der Straße der Nationen
- Freiflächengestaltung Bahnhofsumfeld inkl. Wegebeziehungen
- Erweiterung des Parks der OdF Ecke Augustusbürger Straße/ Bahnhofstraße

STÄDTEBAULICHE GESTALTUNG

Das Zusammenspiel von Gebäuden unterschiedlicher Höhe und Baumasse, die dadurch entstehenden öffentlichen Stadträume und die dort verwendeten Gestaltungselemente bestimmen wesentlich den Eindruck, den die Chemnitzer Innenstadt beim Besucher hinterlässt.

Große Vielfalt – hohe Aufenthaltsqualität

Der städtebauliche Gestaltungsplan stellt wesentliche Elemente der baulichen Gestaltung und die unterschiedlichen Qualitäten und Funktionen der nicht überbauten Flächen dar. Es wird deutlich, dass sich die bereits existierenden Gebäude und die Raumstrukturen durch eine große bauliche Vielfalt auszeichnen. Hieran lässt sich die bewegte Geschichte der Chemnitzer Innenstadt mit unterschiedlichen Gesellschaftssystemen ablesen. Der Rote Turm aus dem 13. Jahrhundert, Reste einer Gründerzeitbebauung im Getreidemarkt, qualitätsvolle Gebäude auf der Westseite der Inneren Klosterstraße aus den 1950er Jahren, in industrieller Bauweise gefertigte Wohnblöcke im Bereich Rosenhof und Straße der Nationen, die von namhaften Architekten errichteten neuen Gebäude im Bereich Markt und Neumarkt — all das ist charakterisierend für die Chemnitzer Innenstadt. Gerade dieses Wechselspiel von Gebäuden macht den speziellen Reiz aus.

Aus dem Städtebaulichen Gestaltungsplan geht hervor, dass dem Stadtzentrum in Bezug auf die Aufenthaltsqualität des Freiraums ein beachtlicher Stellenwert beigemessen wird. Als besondere Qualitäten sind hervorzuheben:

- das größtenteils von motorisiertem Individualverkehr freie, trotzdem gut erreichbare Stadtzentrum
- die zentralen Plätze am Rathaus, Markt und Neumarkt mit den Fußgängerzonen Rosenhof und nördliches Rathausumfeld
- die Zentralhaltestelle
- die hochwertigen Natursteinpflaster- und Plattenbeläge
- die Neuinterpretation der historischen Wallanlage mit der baulichen Dominante Roter Turm und dem angrenzenden Stadthallenpark

Zukünftige Entwicklungsschwerpunkte

- Im Bereich des Johannisplatzes wird beidseitig der fortgeführten Wallanlage mit der Integration der verbliebenen historischen Gebäude ein gewerblich mischgenutztes großstädtisches Quartier entstehen.
- Ebenfalls mischgenutzt, aber mit hohem Wohnanteil, wird sich mittel- bis langfristig der Bereich Getreidemarkt darstellen. Kleinteiligkeit und Abwechslungsreichtum in Nutzung und Architektur werden diesen Bereich charakterisieren.
- Nördlich der Brückenstraße soll die Straße der Nationen anspruchsvoll gestaltet werden, um zum einen den Bereich des Theaterplatzes besser an das Stadtzentrum anzubinden und zum anderen die Aufenthaltsqualität der Straße der Nationen deutlich zu erhöhen.
- Als ein moderner „Stadteingang“ soll das Gebiet um den Falkeplatz entwickelt werden. Das Gebiet bildet künftig das grüne Pendant zur steinernen Stadt und den Vermittlungsraum zwischen dem Kernbereich der neuen Chemnitzer City und den innenstadtnahen Entwicklungsflächen „An der Aue“ sowie dem Objekt der Sammlung Gunzenhauser, markant strukturiert durch das Band des Grünzuges Chemnitz-Fluss.

BAULICHE NUTZUNG

Für die wesentlichen Bereiche des Stadtzentrums liegen bereits rechtskräftige Bebauungspläne vor. In deren Geltungsbereich bemisst sich die Zulässigkeit von Vorhaben an den jeweiligen Festsetzungen. Für die Bereiche außerhalb des Stadtzentrums existieren keine verbindlichen planungsrechtlichen Vorgaben. Dort bemisst sich die Zulässigkeit von Vorhaben nach § 34 BauGB, d.h. das jeweilige Vorhaben muss sich in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen.

Baurechtlicher Rahmen

Dem folgenden Plan zu Art und Maß der baulichen Nutzung kommt in diesem Zusammenhang insbesondere die Aufgabe zu, den baurechtlichen Rahmen der durch die Stadt gewünschten städtebaulichen Entwicklung in den Baufeldern darzustellen, in denen zukünftig mit einer baulichen Entwicklung zu rechnen ist. Da es sich bei dem Rahmenplan um eine informelle Planung handelt, entfaltet der Plan zwar keine verbindliche Außenwirkung wie ein Bebauungsplan. Er ist jedoch geeignet, Investoren die baulichen Potenziale im Rahmenplangebiet aufzuzeigen. Einzelne Bereiche lassen sich wie folgt charakterisieren:

- Im inneren Bereich des Zentrumsrings (Theaterstraße, Brückenstraße, Bahnhofstraße) soll sich die Art der Nutzung im Rahmen eines Kerngebietes vollziehen, wobei dem Einzelhandel und den Bereichen Gastronomie und Freizeit der absolute Schwerpunkt zuzuordnen ist. Auch in Sondernutzformen (wie z. B. Parkhäusern) soll im Erdgeschoss Einzelhandel eingeordnet werden. In den oberen Geschossen sind auch Wohnnutzungen erwünscht.
- Die außerhalb des Zentrumsrings gelegenen Baufelder an der Bahnhofstraße sollen sich ebenfalls als MK mit dem Schwerpunkt Kultur/Freizeit und Dienstleistung/Büro entwickeln. Bestimmte Formen des Einzelhandels, welche nicht unbedingt den Anschluss an die zentralen Lauflagen benötigen, sind ebenfalls nicht auszuschließen.
- Eine kerngebietstypische Nutzungsmischung mit Schwerpunkt Freizeit/Unterhaltung hat sich heute schon im nördlichen Teil des Markthallenviertels an der Hartmannstraße herausgebildet. Der südliche Teil des Markthallenviertels ist durch eine größere Kleinteiligkeit gekennzeichnet und

beinhaltet auch einen bedeutenden Anteil an Wohnnutzung. Hieraus wird die Darstellung als Mischgebiet abgeleitet.

- Die Bereiche Getreidemarkt und Rosenhof werden ebenfalls als Mischgebiet ausgewiesen. Die Wohnnutzung ist hier teilweise dominant. Die zentrale Lage erfordert besonders in den Erdgeschossen auch andere Nutzungen, vornehmlich Einzelhandel. Umnutzungen sind auch in den unteren Geschossen der industriellen Wohngebäude nicht auszuschließen.
- Die Baufelder östlich der Aue werden als Mischgebiet dargestellt. Denkbar wären hier u. a. eigentumsorientierte Wohnformen.
- Entsprechend des Parkraumkonzeptes sind einige Standorte Stellplatzanlagen vorbehalten, in den Erdgeschossen sind publikumswirksame Nutzungen (Einzelhandel, Gastronomie o. ä.) einzuordnen.

NUTZUNGSDATEN

Der folgende Übersichtsplan stellt zum einen die Baufelder dar, in denen bereits Bauvorhaben realisiert wurden, zum anderen enthält er eine eindeutige Bezeichnung der Baufelder, in denen sich Vorhaben in der Umsetzung befinden bzw. zukünftig geplant sind. Der Plan verdeutlicht, dass im Rahmenplangebiet noch ein erhebliches Potenzial für die Etablierung weiterer Nutzungen vorhanden ist.

Für die geplanten Baufelder werden in der folgenden Tabelle die städtebaulichen Flächenkennwerte getrennt nach Nutzungen für die geplanten Baufelder aufgelistet. Da nicht bei jedem Baufeld mit einer maximalen Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Potenziale (z. B. der überbaubaren Grundstücksfläche) zu rechnen ist, sind die Zahlen als eine Bebauungsmöglichkeit zu interpretieren.

Die Kennwerte sollen Planern und Investoren im Sinne einer Angebotsplanung als Orientierung über das Potenzial der einzelnen Baufelder dienen. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei den ausgewiesenen Flächen um eine überschlägige Berechnung handelt, die in ihrer abschließenden Dimensionierung und Nutzungszuordnung durch die privaten Investitionen zu untersetzen ist.

ERLEBNISRAUM INNENSTADT

Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile - das gilt auch für die Chemnitzer Innenstadt. Und genau hieraus erwächst die Chance zur weiteren Profilierung als Erlebnisraum für die Besucher. Während sich z.B. dezentrale Einkaufscenter auf der grünen Wiese sehr stark auf die Einzelhandelsnutzung fokussieren, kann die Chemnitzer Innenstadt nicht nur ein attraktives Einkaufserlebnis garantieren, sondern auch mit einer Vielzahl weiterer Nutzungen aufwarten und Maßstäbe in Sachen Multifunktionalität setzen. Auf folgende Sachverhalte ist positiv zu verweisen:

- Es existiert ein gegenüber vergleichbaren Städten hoher Anteil an innerstädtischem Wohnen, der auch in den Abendstunden für eine Belebung sorgt.
- Die Innenstadt hat sich als interessanter Büro- und Dienstleistungsstandort mit Entwicklungspotenzial etabliert.
- Mit den Kultureinrichtungen wie Opernhaus, Kunstsammlungen, Stadthalle, zwei Multiplex-Kinocentern und Kabarett war die Innenstadt bereits ein Schwerpunkt des kulturellen Lebens. Durch DASTietz mit seinen Nutzern Stadtbibliothek, Volkshochschule, Museum für Naturkunde und Neuer Sächsischer Galerie konnte ein weiterer Entwicklungssprung erzielt werden.
- Im Rahmenplangebiet sind über 30 gastronomische Einrichtungen ansässig. Dies spiegelt die Angebotsvielfalt in diesem Bereich wider.

Interessanter Nutzungsmix erzeugt Synergieeffekte

Die unterschiedlichen Nutzungen ergänzen sich über den Tagesverlauf hervorragend, so dass die Innenstadt sowohl tagsüber als auch in den Abendstunden mit einer hohen Besucherfrequenz aufwarten kann. Die Nutzungen profitieren auch gegenseitig voneinander. Diese Synergieeffekte gilt es weiter zu steigern. Zukünftig soll der Nutzungsmix in allen Bereichen weiter optimiert werden. Sicherlich werden die gastronomischen und Freizeitnutzungen im Baufeld B8 sowie die Sammlung Gunzenhauser einen entscheidenden Beitrag zur Steigerung des Erlebnisraums Innenstadt leisten. Auch die sanierten Kirchen bereichern zunehmend das kulturelle Leben.

Mehr noch als zuvor soll die Stadt als Bühne für kulturelle Veranstaltungen genutzt werden. Dazu bieten sich vor allem Straßentheater, musikalische Ereignisse, Filmnächte und Veranstaltungen im Rahmen von verschiedenen Festivals an, die dem Image einer modernen Großstadt entsprechen und angemessene Qualitätsstandards erfüllen. Es ist geplant, einzelne städtische Plätze für bestimmte Nutzungsarten zu profilieren.

Um das Ziel erreichen zu können, sind bereichsübergreifende Abstimmungen zwischen den beteiligten städtischen Ämtern, der City-Management und Tourismus Chemnitz GmbH (CMT), kommerziellen Anbietern aus Handel, Gastronomie und Veranstaltungsmanagement sowie jeweils darüber hinaus beteiligten Partnern nötig. Überdies sollen Basisvoraussetzungen für Veranstaltungen und Veranstalter durch die Stadt Chemnitz erleichtert werden. Dazu gehören auch die Profilierung von konzeptionell überzeugenden Festen und Veranstaltungen, Voraussetzungen zu Platzüberlassungen für Anbieter zu schaffen und die Abstimmung zu Veranstaltungszeiten sowohl tagsüber als auch in den Abendstunden – unter Ausnutzung der gegebenen gesetzlichen Spielräume.

Im Zusammenwirken aller Maßnahmen wird Urbanität gezielt weiter ausgeprägt. Im Mittelpunkt steht dabei, Lebensqualität zu schaffen und die Innenstadt für die Chemnitzer und ihre Gäste zu einem gern aufgesuchten und beliebten Ort für Einkauf, Begegnungen, zum Flanieren, für Bildung, Kunstgenuss und andere Erlebnisse zu machen.

CHEMNITZ – STADT AM FLUSS

In besonderer Weise städtebaulich prägend für die Innenstadt und das Stadtzentrum ist die Lage am Chemnitzfluss. Die westliche Hangkante der Chemnitz steigt ca. 10 bis 15 m über den Auenbereich an und ist waldartig bewachsen. Auf engstem Raum befinden sich zentrumsnah am Flusslauf landschaftliche Elemente in Verbindung mit Brücken und baulichen Denkmälern des 19. und frühen 20. Jahrhunderts.

Der spannungsvolle Wechsel von Architektur und Natur im Bereich der Chemnitz zwischen Stadtpark und Schloßteich stellt ein bedeutendes Erholungspotenzial der Stadt dar. Für die grundsätzlichen Aussagen zur Freiflächenentwicklung wurde das mit dem Beschluss des Planungs-, Verkehrs- und Umweltausschusses vom 30.10.2001 als Grundlage für das allgemeine Verwaltungshandeln bestimmte Strukturkonzept Chemnitz - Uferpark in den Rahmenplan Stadtzentrum 2005 integriert.

Die wesentlichen Themenkomplexe sind dabei:

- Die Offenlegung der Chemnitz im Verlauf der Falkestraße bis zur Brücke Falkeplatz
- Die Entwicklung neuer Erholungsräume am Chemnitzfluss mit attraktiven Rad- und Gehwegführungen entlang des Uferparks.

Auf dieser Grundlage werden die Spielräume und Chancen, die der Stadtbau für die Entwicklung eines Uferparks entlang der Chemnitz bietet, genutzt und die positiven Veränderungen des neu gebauten Stadtzentrums durch eine attraktive und identitätsstiftende Parklandschaft in der unmittelbaren Nachbarschaft ergänzt.

Aus dem Gesamtkonzept Chemnitz Uferpark wurden aufgrund ihrer „Schlüsselfunktion“ zwei innerstädtische Räume für eine vertiefende Planung ausgewählt:

Bereich „An der Aue – Deutsche Bank – Falkeplatz“

Das Gebiet bildet künftig den Vermittlungsraum zwischen dem Kernbereich der neuen Chemnitzer City und weiteren innenstadtnahen Entwicklungsflächen, markant getrennt durch das Freiflächenpotenzial im Umfeld des Chemnitzflusses.

Die städtebauliche Entwicklung des Gebietes um den Falkeplatz mit dem architektonisch bedeutsamen Gebäude der Deutschen Bank sowie dem künftigen Museum der Sammlung Gunzenhauser soll so gesteuert werden, dass das vorhandene funktionale und gestalterische Potenzial durch Aufwertung zum modernen „Stadteingang“ erlebbar und benutzbar wird.

Der Bereich des Falkeplatzes bildet auch das Verbindungsglied des Grünzuges Chemnitzfluss zwischen dem Stadtpark im Süden und dem Park am Falkeplatz. Eine qualitätsvolle Freiraumplanung in diesem Bereich ist für das Gesamtprojekt Uferpark als Auftakt bedeutsam. Die Erlebbarkeit des Elementes Wasser

und die Erreichbarkeit über die Straßenzäsuren hinweg sind entscheidend für die künftige Erholungs- und Aufenthaltsqualität.

Bereich „Brückenpark Schloßstraße“

Die stadträumliche Funktion des Gebietes wird künftig von zwei wesentlichen grünen Achsen geprägt: durch den neuen Brückenpark in Fortführung der Brückenstraße, den Parkanlagen am Schloßteich bis zum Konkordiapark sowie durch den geplanten Uferpromenadenweg am Chemnitzfluss in Richtung Georgbrücke und Müllerstraße. Es gilt, in dem Gebiet städtebauliche Mängel zu beseitigen und eine Infrastruktur in Form von vielfältig nutzbaren Grünflächen zu entwickeln, um eine enge Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und den Erholungsbereichen rund um den Schloßteich herzustellen. Die Intention „Soziale Stadt“ wird aufgegriffen und inhaltlich in Richtung des Stadtzentrums erweitert.

VERKEHRSERSCHLIESSUNG DER INNENSTADT / FUNKTIONALE GLIEDERUNG DES STRASSENNETZES

Die Stadt Chemnitz ist über die zuführenden Autobahnen BAB 4 und BAB 72 sowie die Bundesstraßen B 95, B 107, B 169, B 173 und B 174 gut an die Zentren der Region und darüber hinaus an die landesweiten und europäischen Achsen angeschlossen.

Das innerstädtische Straßenkernnetz von Chemnitz, als Hauptträger des Straßenverkehrs, stellt das Bindeglied zur Bewältigung des überregionalen und innerstädtischen Verkehrsaufkommens dar. Es ist geprägt durch die in die Stadt führenden Bundes- und Staatsstraßen. Diese werden im Außenbereich der Stadt durch den Südverbund, ergänzt durch die Autobahnen BAB 4 und BAB 72, ringförmig miteinander verknüpft. Durch das Angebot mehrerer Autobahnanschlussstellen wird die Wirkung der Autobahn auch als Verteiler innerstädtischer Verkehrsströme wesentlich erhöht. In Richtung Innenstadt wird das Kernnetz durch den Inneren Stadtring ergänzt.

Innerer Stadtring und Zentrumsring

Die unmittelbare Erschließung der Kernstadt erfolgt über diesen Inneren Stadtring. Dessen vorwiegende Aufgabe besteht darin, die Verkehrsströme des Zentrumsbereiches zielorientiert zu bündeln, die gebietsfremden Verkehrsanteile vom Stadtzentrum fernzuhalten und die Besucherströme auf die Zufahrten zum die City umspannenden Zentrumsring zu lenken. Dieser verknüpft die Hauptachsen im Stadtzentrum miteinander und sichert die Zufahrt der zentrumsorientierten Verkehrsströme zu den Parkierungseinrichtungen und Anlieferzonen des Stadtzentrums.

Verkehrsentwicklungsplan

Die verkehrliche Entwicklung der Innenstadt ist Bestandteil der Leitlinien zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Chemnitz. In diesem Gesamtkonzept basiert die verkehrliche Weiterentwicklung der Innenstadt auf folgenden fachlichen Grundlagen bzw. Planungszielen:

- Reduzierung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs in der Innenstadt durch Konzentration der Verkehrsströme auf ein leistungsfähiges Kernnetz mit Südverbund und Innerem Stadtring miteinander verbunden durch die Hauptradialen,
- Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖPNV sowie des Fußgänger- und Radverkehrs in der Innenstadt durch verbessertes Angebot und attraktive Preisgestaltung und Verbundtarifsysteme,
- Gewährleistung der ständigen Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr, besonders im Sinne des Besucher-, Einkaufs- und Anwohnerverkehrs, bei gleichzeitiger Begrenzung des Stellplatzangebotes für Beschäftigte,
- Neuordnung des Parkraumangebotes der Innenstadt mit den Bestandteilen Stellplatzneubau, Stellplatzbewirtschaftung, Anwohnerparken und Parkleitsysteme,
- Bevorrechtigung des ÖPNV in der Innenstadt im Zusammenhang mit der Ergänzung des Stadtbahnnetzes, der ÖPNV-Beschleunigung und der besseren Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger,
- Erweiterung des Erschließungsgrades durch den ÖPNV mit Ausbau der Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof,

- Schrittweiser Ausbau von P+R-Systemen an Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV zur Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer durch gezielte Ausweisung von Fußgängerzonen bzw. verkehrsberuhigten Bereichen.

ERSCHLIESSUNG DES STADTZENTRUMS / VERKEHRSRECHTLICHE ZIELSTELLUNG

Die Funktionsfähigkeit des Chemnitzer Stadtzentrums und seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Einkaufszentren auf der "Grünen Wiese" hängt entscheidend von der Qualität der Erreichbarkeit durch alle Verkehrsarten ab. In diesem Zusammenhang ist auch weiterhin ein ausreichendes Angebot von frei zugänglichen Stellflächen für Kunden und Besucher ein wesentlicher Standortfaktor. Besonders für Beschäftigte sollen weitergehende Anreize zur Nutzung des ÖPNV und anderer Verkehrsmittel geschaffen werden. Hierbei kommt der weiteren Entwicklung der Stadt- /Umlandbeziehung durch das Chemnitzer Modell eine zentrale Bedeutung zu. Außerdem sind die Angebote für den Rad- und Fußgängerverkehr zu verbessern.

Die verkehrliche Erschließung des Stadtzentrums wird über die Bahnhofstraße, die Brückenstraße und die Theaterstraße (Zentrumsring) sowie die Abschnitte des Inneren Stadtrings gewährleistet. Aus der Sammelfunktion des Zentrumsringes ergibt sich eine notwendige Leistungsfähigkeit, die mit dem vorhandenen Ausbaustandard in wesentlichen Teilen gegeben ist. Ein punktueller Umbau von Knotenpunkten in diesem Netz soll der weiteren Stabilisierung des Verkehrsflusses in Spitzenstunden dienen.

Das eigentliche Stadtzentrum (Baufelder A + B) wird vom Kfz-Verkehr weitgehend freigehalten. Zur Umsetzung dieses Zieles werden entlang des Zentrumsringes Zufahrten zu den öffentlichen und privaten Tiefgaragen und Parkhäusern des Stadtzentrums errichtet. Für die Erreichbarkeit der Wohnstandorte und für den Lieferverkehr innerhalb des Zentrumsringes werden zeitlich begrenzte Nutzungsfreigaben der Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche oder geschwindigkeitsreduzierte Zonen eingeführt.

Die Quartiere des Stadtzentrums werden ebenfalls vom Zentrumsring aus erschlossen. Innerhalb der Quartiere wird der Verkehr der stärker belasteten Parkhaus- oder Tiefgaragenzufahrten über kurze Zufahrtswege gebündelt, damit wird die Voraussetzung geschaffen, im öffentlichen Verkehrsraum des Stadtzentrums eine hohe Aufenthaltsqualität durchzusetzen.

Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Stadtzentrum

Neben der Leistungsfähigkeit des MIV stehen folgende Ziele im Mittelpunkt:
ÖPNV

- Eigenständige Busspuren
- Eigenständige Stadtbahngleisführungen
- Möglichst gemeinsame Bus- und Stadtbahntrassen zur Flächeneffektivierung
- Großzügige Haltestellen mit Überdachung
- Dezentrale Taxistandorte

Fahrrad

- Straßenbegleitende Radwege in Seitenlage
- Freigabe der Fußgängerzonen
- Radverkehrsführungen auf Alternativrouten
- Mitbenutzungen von Busspuren
- Querungsmöglichkeiten des Straßennetzes
- Dezentrale Abstellanlagen

Fußgänger

- Ausreichend breite Gehwege und genügend Querungen des Kernnetzes
- Größtmögliche Querungsfurtenbreiten und Aufstellflächen
- Barrierefreie und sehbehindertengerechte Querungen (Ausbau nach DIN 18024-1)

STADTBAHN / CHEMNITZER MODELL / TAXI

Der ÖPNV, bestehend aus Stadtbahn und Bus, ist auch weiterhin ein zentrales Element zur Erschließung des Stadtzentrums. Er soll einerseits die Mobilität großer Bevölkerungskreise sichern, andererseits aber auch die Hauptlast der Fahrten in und durch die Innenstadt tragen. Dabei spielt der Berufs- und Schülerverkehr eine entscheidende Rolle, zunehmend aber auch der Freizeit- und Einkaufsverkehr.

Vernetzung optimieren – ÖPNV stärken

Der Aus- und Umbau des vorhandenen ÖPNV-Netzes vollzieht sich in, dem Bedarf angepassten, Stufen. Ein hohes Augenmerk liegt dabei auf der Ertüchtigung des bestehenden Stadtbahnnetzes, der Schließung des Zentrumsringes und der Neustrukturierung des Busnetzes. Ziel dabei ist die Optimierung der Vernetzung der verschiedenen ÖPNV-Elemente Stadtbahn, Bus und Chemnitzer Modell sowie ein ergänzendes Taxiangebot an mehreren dezentralen Standorten.

Chemnitzer Modell

Ein wesentliches Element ist die Weiterentwicklung des Chemnitzer Modells, dessen Idee auf der Verknüpfung des städtischen und des regionalen Schienennetzes beruht. Dadurch wird das Stadtzentrum zukünftig für Besucher aus dem Umland noch bequemer und umsteigefrei mit dem ÖPNV/SPNV erreichbar sein. Der sehr erfolgreiche Start der Direktverbindung der City-Bahn von Stollberg nach Chemnitz lässt hoffen, dass auch die nächsten Ausbaustufen des Chemnitzer Modells positive Effekte im Hinblick auf eine Belebung der Innenstadt auslösen werden.

In diesem Zusammenhang ist die Umgestaltung des Chemnitzer Hauptbahnhofes zu einem attraktiven Verknüpfungspunkt zwischen ÖPNV, SPNV und Fernverkehr vorgesehen. Hier ist geplant, die Stadtbahnzüge mittels Verlängerung der Gleise in der Bahnhofstraße und Umbau des Querbahnsteiggebäudes in den Hauptbahnhof einfahren zu lassen und eine Verbindung zum Netz der DB AG (Schnittstelle EBO/BOStrab) zu schaffen.

Fahrgäste aus Mittweida und Burgstädt (1. Baustufe) sowie aus Frankenberg/Hainichen, Neuhausen/Lengefeld und Annaberg-Buchholz (2. Baustufe) können durch diese Maßnahme direkt und ohne umzusteigen in das Zentrum der Stadt Chemnitz fahren. Innerhalb der Bahnhofshalle besteht die Möglichkeit, barrierefrei in Züge des Fernverkehrs umzusteigen.

Die Gleisverbindung zum bestehenden städtischen Netz wird über das Flurstück 1146e unter Rückbau des ehemaligen Speisesaals der Deutschen Post AG und eine neue Gleisstrasse in der Straße der Nationen realisiert. Das Gleis in der Georgstraße wird zurückgebaut. Zur Absicherung der betriebstechnologischen Funktionsfähigkeit des Chemnitzer Modells wird der zweigleisige Ausbau der Carolastraße, die Rekonstruktion der Gleisanlage in der Straße der Nationen sowie der Bau einer zentrumsnahen Abstellanlage notwendig.

BEWOHNERPARKEN

Aufgrund der beschränkten Verfügbarkeit des öffentlichen Parkraumes im Stadtzentrum und der Konkurrenz der unterschiedlichen Nutzungen wurde bereits im Rahmenplan 2000 beschlossen, Kunden, Besucher und Bewohner zu bevorzugen und zentrumsnahe Wohngebiete vor dauerparkenden Berufspendlern zu schützen.

Durch die allgemeine Bewirtschaftung der Parkplätze im Zusammenhang mit Parkregelungen zugunsten von Bewohnern werden die Wohnfunktion im Stadtzentrum gestärkt, dauerparkende Pendler aus der Innenstadt verdrängt und Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV geschaffen. Der störende Parksuchverkehr nimmt ab und die damit verbundene Verkehrsberuhigung erhöht die Wohnqualität.

Bestand – Bewohnerparkzonen

Auf der Grundlage der vom Stadtrat am 14.06.2000 bestätigten Beschlussvorlage "Stadtzentrum – Rahmenplan 2000" erfolgte in Verbindung mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt die schrittweise Umsetzung der geplanten Bewohnerparkzonen der 1. Priorität nach folgendem Schema:

- Nachweis des Parkraummangels für Bewohner und Detailplanung der Bewohnerparkzone
- Verkehrsrechtliche Anordnung der Bewohnerparkzone

In diesen bereits bestehenden Bewohnerparkzonen mit ca. 4.100 vorhandenen Wohnungen sind ca. 700 Stellplätze für Bewohner reserviert. Für weitere ca. 400 Stellplätze erfolgt Mischnutzung (bewirtschaftetes Kurzzeitparken mit Zusatzschild "Bewohner mit Parkausweis frei"). Darüber hinaus besteht in den vorhandenen Tiefgaragen und Parkhäusern in Abhängigkeit von freien Kapazitäten die Möglichkeit der privaten Stellplatzanmietung durch Bewohner.

Neuausweisung – Bewohnerparkzonen

In Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung der Innenstadt erfolgt die Neuausweisung von Bewohnerparkzonen auf der Grundlage eines nachgewiesenen erheblichen Stellplatzmangels für die ortsansässige Bevölkerung, fehlender privater Stellplätze und einer gleichzeitigen Überlastung des öffentlichen Parkraumes durch Pendler (Dauerparker) oder Besucher. Parallel dazu wird angestrebt, in den vorhandenen und geplanten Parkbauten eine vorzuhaltende Kapazität an Bewohnerstellplätzen zu sichern.

Durch die Ausweisung von Bewohnerparkzonen wird kein zusätzlicher Parkraum geschaffen. Der Bedarf an Bewohnerstellplätzen kann im Stadtzentrum jedoch allein im öffentlichen Verkehrsraum nicht abgesichert werden. Ein zusätzliches Angebot auf privaten Flächen bzw. in Parkbauten ist daher zwingend erforderlich.

Begleitend zur Neuausweisung von Bewohnerparkzonen werden Parkraumbelegung, Verdrängungseffekte und Auswirkungen auf Nachbargebiete während der Einführungsphase der neuen Parkregelungen untersucht. Es wird flexibel auf sich verändernde Situationen reagiert.

STELLPLATZBILANZ

Bei der Stellplatzbilanz wird zwischen dem Ist-Zustand und der Situation nach Umsetzung der im Untersuchungsgebiet geplanten Vorhaben unterschieden. Bei beiden Berechnungen wird auf ein Modell der Mehrfachnutzung zurückgegriffen. Dieser Ansatz erlaubt es, die Koppelung von Geschäftsgängen und die zeitliche Verteilung des Parkbedarfes (Tagesganglinien) zu berücksichtigen. Diese Berechnungsmethode berücksichtigt die Mehrfachnutzung ein und desselben Stellplatzes für mehrere räumlich abweichende Geschäftsziele, aber auch für zeitlich versetzte Geschäftsgänge unterschiedlicher Nutzer. Dies entspricht in weiten Teilen der Realität der Stellplatznutzung.

Ist-Zustand

Nutzung	Nettoflächen	Stellplatzbedarf
Wohnen	159.000 m ²	
Einzelhandel	69.000 m ²	5.553
Büro/Dienstleistung	196.000 m ²	
Sport/Freizeit/Gemeinbedarf/Gaststätten	50.000 m ²	

Diesem Stellplatzbedarf stehen gegenwärtig 5.508 existierende Stellplätze im Rahmenplangebiet gegenüber. Die Stellplatzbilanz ist damit ausgeglichen.

Umsetzung Planung

Legt man die Nutzungsdaten der noch umzusetzenden Baufelder zugrunde, erhöhen sich die Nettoflächen entsprechend.

Nutzung	Nettoflächen	Stellplatzbedarf
Wohnen	209.000 m ²	
Einzelhandel	115.000 m ²	8.314
Büro/Dienstleistung	300.000 m ²	
Sport/Freizeit/Gemeinbedarf/Gaststätten	65.000 m ²	

Der Stellplatzbedarf kann abgedeckt werden, wenn bei Umsetzung von Vorhaben in den geplanten Baufeldern der Stellplatznachweis im Baugenehmigungsverfahren auf Basis der Verwaltungsvorschrift zur Sächsischen Bauordnung geführt wird.

Neben den Stellplätzen auf öffentlichen Verkehrsflächen sollen zukünftig mindestens 1.250 Stellplätze in privaten Stellplatzanlagen öffentlich gesichert werden. Gegenwärtig liegt bereits für die 500 Stellplätze in der Galeria Kaufhof eine entsprechende Sicherung vor, so dass im Ergebnis noch 750 Stellplätze in privaten Stellplatzanlagen öffentlich gesichert werden sollen.