
Linienbestimmung Chemnitzer Modell Norderweiterung Limbach-Oberfrohna (Stufe 4)

Fragenkatalog zur Dialogveranstaltung zum Chemnitzer Modell

Datum **4. November 2021** | 18-20 Uhr

Ort Carlowitz Congresscenter Chemnitz und online via chemnitz.de

Vorbemerkung:

Im Folgenden sind alle Fragen, Anmerkungen und Hinweise, die im Rahmen der Dialogveranstaltung vom 4. November 2021 eingegangen sind, aufgelistet. Die Fragen wurden zum Teil, aufgrund der Verständlichkeit beim Lesen, sprachlich angepasst – inhaltliche Änderungen haben nicht stattgefunden.

Fragenkatalog:

Wie ist die Bewertung des Aspekts Schutzgut Mensch im Detail abgelaufen? Wie wurde dabei abgewogen, zwischen einer Variante am Bornaer Hang, mit dem Charakter einer ruhigen Siedlung und bestehender Natur und im Vergleich zu einer Variante wie der Leipziger Straße/Donauwörther-Straße, die schon immer mit mehr Emissionen und Lärm belastet ist, und weniger Natur zerstört werden muss?

Generell gilt, dass die Anwohner:innen der Leipziger Straße den gleichen Schutzanspruch haben, wie alle Menschen in Chemnitz. Allein hieraus ergibt sich die Verpflichtung, alle denkbaren Trassen, auf denen das Chemnitzer Modell eingeordnet werden kann, zu identifizieren und in einem objektiven und transparenten Planungs- und Bewertungsprozess gegenüberzustellen. Eine Schlussfolgerung ohne Prüfung von Alternativen, dass aufgrund der Vorbelastung durch Verkehrslärm im Zuge der Leipziger Straße ein weiteres Verkehrsmittel nur dort eingeordnet werden könne, hält in einem Planfeststellungsverfahren nicht stand und ist somit abzulehnen. In dem Planungsprozess wurden zunächst alle Optionen/Trassen geprüft und anhand absehbarer Auswirkungen validiert bzw. verworfen. Dabei müssen auch Eingriffe in bislang nicht verkehrlich überprägte Bereiche gesamtheitlich betrachtet werden. Gleichwohl ist es planerisches Bestreben, Konflikte weitestgehend zu minimieren, bestenfalls auszuschließen.

Dem vorgenannten Anspruch wird die Planung und der präsentierte Arbeitsstand gerecht: alle denkbaren Optionen werden gegenübergestellt, in einer angemessenen Detailgenauigkeit beplant und anhand transparenter Kriterien bewertet. Daraus werden Schlussfolgerungen gezogen, die mit dem Arbeitspaket 4 präsentiert werden. Die beschriebenen Aspekte flossen in die Bewertung ein.

Die Länge der Betroffenheiten, die Vorbelastung aber auch der Abstand zu zu schützender Strukturen zum Emittent Straßenbahn sind maßgebend bei der Bewertung. Für das Schutzgut Mensch waren Gebietsstrukturen nach den vorliegenden aktuellen Flächennutzungsplänen (FNP Limbach-Oberfrohna, FNP Chemnitz, FNP Hartmannsdorf) entlang der Strecke ausschlaggebend. Die Art der Bebauung (reines Wohngebiet, Mischgebiet etc.) wurde differenziert berücksichtigt. Auch die Lage schutzbedürftiger Einrichtungen (Krankenhäuser, Kitas, o.ä.) wurde berücksichtigt. Hinsichtlich verpachteter Landwirtschaftsflächen sind im Weiteren Abstimmungen erforderlich. Für das Schutzgut "Arten und Biotop" war für die Variante "Donauwörther Straße" der Abschnitt außerhalb der Leipziger Straße/Siedlung relevant, welcher strukturreicher ist und schützenswerte Biotop beinhaltet.

Wann ist der Baubeginn und wann ist die Inbetriebnahme geplant? Auch im Zusammenhang mit den anderen Strecken stellt sich die Frage: Warum immer nacheinander und nicht vieles gleichzeitig bauen. Es folgt dann der große Wurf mit einer Änderung im Nahverkehrsplan als Gesamtkonzept. Bisher ist das alles nur Stückwerk. Ein Lob für diese Liveübertragung zum Mithören und diskutieren. Danke.

Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) ist Vorhabenträger für das Chemnitzer Modell und bereitet aktuell den 1. Planfeststellungsabschnitt (Brücken-, Theater-, Hartmannstraße) zur konkreten Umsetzung vor. Die gesamte Strecke bis Limbach-Oberfrohna besteht aus 5 Planfeststellungs- bzw. Bauabschnitten, die nacheinander, ggfs. auch überlappend umgesetzt werden sollen. Dieses Vorgehen ist üblich und notwendig, um komplexe Planungen auf ein handhabbares Maß zu begrenzen und das jeweilige Planfeststellungsverfahren (Genehmigungsverfahren) in einem zeitlich und fachlich überschaubaren Rahmen zu halten. Mit der Einreichung der Planung bei der Genehmigungsbehörde werden Ressourcen frei, um dann mit einem 2. Planfeststellungsabschnitt in die Planung einzusteigen. So wird der VMS im Jahr 2022 die Planungsleistung für den 2. Planfeststellungsabschnitt ausschreiben.

Nach dem Planfeststellungsbeschluss folgen dann die Ausführungsplanung und schlussendlich der Baubeginn. Für den 1. Bauabschnitt bis ERMAFA-Passage ist ein Baubeginn nach dem Kulturhauptstadtjahr 2025 vorgesehen. Welche Baumaßnahmen auch vorher getätigt werden können, ohne das Veranstaltungsjahr massiv zu beeinträchtigen, wird geprüft. Dasselbe gilt auch für die Planung und Umsetzung weiterer Strecken des Chemnitzer Modells.

Wird es eine Ortsbegehung mit Anwohnern in den Untersuchungsgebieten geben? (z.B. im Bereich Bornaer Hang / Siedlung Wüstenrot)

Eine Ortsbegehung ist nach Terminvereinbarung generell möglich. Diese wurde den Anwohnenden bereits angeboten.

Wie viele Bahnen werden pro Stunde fahren?

Das zwischen dem VMS, der CVAG und der Stadt Chemnitz abgestimmte Betriebskonzept sieht vor, dass in der Hauptverkehrszeit 8 Bahnen pro Stunde und Richtung zwischen der Innenstadt und dem Chemnitz-Center verkehren werden, wobei davon 2 Bahnen pro Stunde weiter bis nach Limbach-Oberfrohna fahren werden.

Wird die Strecke von der City-Bahn mitbenutzt?

Die City-Bahn Chemnitz GmbH ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches im Auftrag seines Haupteigentümers, dem Verkehrsverbundes Mittelsachsen, Verkehrsleistungen erbringt. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird die City-Bahn Chemnitz GmbH auch mit dem Betrieb der 2 Fahrten bis Limbach-Oberfrohna beauftragt werden.

Es gibt Bewohner, die möchten, dass die Siedlung Bornaer Hang bestehen bleibt und es gibt Bewohner, die möchten, dass die Straßenbahn nicht über die Leipziger Straße führt. Wie gehen Sie mit beiden Bürgern um? Welche Alternativen können Sie bieten?

Die beiden aus fachlicher Sicht möglichen Linienführungen ab der Bornaer Straße sind die Führung der Straßenbahn über den Bornaer Hang oder über die Leipziger-/Donauwörther Straße. Beide Trassierungen haben Vor- und Nachteile, die es gegeneinander abzuwägen gilt. Dies leistet der Variantenvergleich der Linienfindungsuntersuchung, welcher aktuell erarbeitet wird. Subjektive

Wahrnehmungen, egal ob von Planer:innen oder Anwohner:innen, sind in diesem Prozess wichtig, überlagern jedoch manchmal objektive Bewertungen und müssen deshalb genau abgewogen werden.

Parallel dazu ist die Stadt Chemnitz jederzeit bereit, Gesprächen mit Anwohnern zu führen, um über den Inhalt und den aktuellen Stand der Planung zu berichten sowie um für das Vorhaben zu werben und gegebenenfalls auftretende neue Erkenntnisse in die Planung einfließen zu lassen. Da die Trassierungsmöglichkeiten zwischen der Bornaer Straße und dem Chemnitz-Center aus fachlicher Sicht beschränkt sind, gibt es aus aktueller Sicht keine Alternative zu den beiden genannten Linienvarianten.

Wie viele Haltestellen soll diese Strecke erhalten?

Es wird je nach Variante 10 bis 12 Haltestellen (ohne derzeit optional angedachte Haltestellen) geben.

Wie lang wird die Fahrzeit von Limbach nach Chemnitz sein?

Die Reisezeit wird je nach Variante von der zentralen Haltestelle Limbach-Oberfrohna Markt (Verknüpfung mit den Buslinien) bis zur Zentralhaltestelle in Chemnitz ca. 29 bis 33 Minuten betragen.

Bitte lassen sie uns unsere kleine schöne Siedlung und nehmen die Streckenführung über die Leipziger Straße.

Die beiden aus fachlicher Sicht möglichen Linienführungen ab der Bornaer Straße sind die Führung der Straßenbahn über den Bornaer Hang oder über die Leipziger-/Donauwörther Straße. Beide Terrassierungen haben Vor- und Nachteile, die es gegeneinander abzuwägen gilt. Dies leistet der Variantenvergleich der Linienfindungsuntersuchung, welcher aktuell erarbeitet wird. Subjektive Wahrnehmungen, egal ob von Planer:innen oder Anwohner:innen, sind in diesem Prozess wichtig, überlagern jedoch manchmal objektive Bewertungen und müssen deshalb genau abgewogen werden. Welche Streckenführung am Ende den Vorzug erhält, entscheidet der Stadtrat der Stadt Chemnitz auf Grundlage des Variantenvergleiches.

Ich muss jetzt leider zur Schicht, aber finde es eine gute Idee, dass die Stadt das im Internet ausgestrahlt hat. Danke dafür.

Vielen Dank! Wir sind bemüht auch in Zeiten mit einem hohen Pandemiegesehen, Lösungen für einen guten Dialog mit Anwohner:innen und Bürger:innen zu finden.

Der ÖPNV soll doch den Individualverkehr per PKW verringern. Das wurde bei der Verkehrsentwicklung offenbar nicht berücksichtigt.

Das Projekt Chemnitzer Modell verbindet das Chemnitzer Umland mit dem Oberzentrum Chemnitz (Innenstadt) umsteigefrei, schnell und ohne lästige Suche nach einem kostenpflichtigen Parkplatz. Hierfür ist auch die Betrachtung der Reisezeit von Haustür zu Haustür entscheidend. Dafür werden entlang der Strecke Abstellplätze für Fahrräder und Pkw's geschaffen (Bike-and-Ride, Park-and-Ride), die die Nutzung der Schienenverbindung auch für Menschen attraktiv macht, welche nicht direkt an der Strecke wohnen. Das Gesamtsystem bietet mit seinen Vorzügen, umsteigefreie schnelle Verbindung, attraktives modernes Verkehrsmittel mit hoher Platzkapazität, tägliches öffentliches Mobilitätsangebot bis in die Chemnitzer Innenstadt und weiter bis Hainichen, kein Zeitverlust durch Stau und Parkplatzsuche usw., eine sehr gute Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw auf den täglichen Wegen.

Mit welchem Stromsystem (Gleichstrom, Wechselstrom) soll die Strecke elektrifiziert werden?

Zwischen der Chemnitzer Innenstadt und der Wendeanlage im Chemnitz-Center wird die Strecke mit "Straßenbahnstrom" (Gleichstrom) elektrifiziert. Je nach Variante wird der Abschnitt zwischen Chemnitz-Center und Limbach-Oberfrohna mit "Straßenbahnstrom" oder "Eisenbahnstrom" (Wechselstrom) elektrifiziert.

Ergänzend zur Frage nach dem Stromsystem. Wird die gesamte Strecke elektrifiziert oder nur ein Teil, wenn wie weit?

Es wird die gesamte Strecke elektrifiziert sein.

Ich finde auch, dass die Wohnqualität in der Siedlung verloren geht. Warum nicht die Variante ganz über die Leipziger Straße leiten?

Die Brücken über die Autobahn im Zuge der Leipziger Straße können keine Straßenbahn aufnehmen. Ein Neubau ist nicht sinnvoll möglich, da in dem Fall die komplette Anschlussstelle neu gebaut werden müsste, was keine Zustimmung der Autobahn GmbH des Bundes findet. Sollte die Stadt Chemnitz und der VMS den Neubau erzwingen, wäre dies ein "einseitiges Verlangen" des Vorhabenträgers. Die Kosten des Neubaus der Anschlussstelle inkl. Brücke im Zuge der Leipziger Straße müssten zu 100% über das Projekt Chemnitzer Modell getragen werden.

Der Abriss eines solch umfangreichen Brückenbauwerkes, welches noch eine Restnutzungsdauer von 60-80 Jahren hat, ist wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Da die Tabelle sehr viele Aspekte abdeckt: Was ist denn die umweltplanerisch beste Variante? Wo sind die Einflüsse auf die Umwelt am geringsten?

Aus umweltplanerischer Sicht ist die Variante 5 die zu favorisierende Variante, da diese insgesamt bestandsnah (Hauptstraßen, Chemnitz-Center/Gewerbegebiete) und abseits davon durch überwiegend strukturarme Landschaft verläuft. Dicht gefolgt wird die Variante 5 von der Variante 8, welche ähnliche Eigenschaften aufzeigt.

Werden Lärmbelastungen der Anwohner an den möglichen Trassen auch als Schutzbedürfnis bewertet und berücksichtigt?

Ja, dies floss im Zuge der Variantenbewertung für das Schutzgut Mensch ein ("Erschütterung und Lärmbelastung"). Dabei kamen die Lage bzw. der Abstand und die Länge von Wohn- und Mischgebieten entlang der jeweiligen Trasse zum Tragen. Die Bewertung der Schutzgüter erfolgte in Anlehnung an eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bzw. eine Strategische Umweltprüfung (SUP), jedoch auf Ebene einer Machbarkeitsstudie. Diese sind im Umweltverträglichkeitsgesetz (UVPG) geregelt. Die Bewertung der Beeinträchtigung gegenüber Lärm und Erschütterung wurde in Anlehnung an die Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) durchgeführt. Demnach reagieren reine Wohngebiete empfindlicher auf Lärm als Misch- und Gewerbegebiete. Diese Einordnung wurde bei der Trassenbewertung berücksichtigt.

In einer Frage wurde eine schnelle, staufreie Fahrt betont. Die Antwort des Planers untermauerte die Meinung mit attraktiver und zügiger Fahrt. Warum zieht man eine Variante über die Leipziger Straße in Betracht, wo sich die jeweils äußere Fahrspur, die Straßenbahn und PKW teilen? Die Fahrzeuge werden im Laufe der Zeit sicher nicht weniger.

Je nach Gesamtergebnis der Sensitivitätsbetrachtung zwischen der Führung im Bereich zwischen Bornauer Straße und Autobahn gilt auch für die Führung im vorhandenen Verkehrsraum Leipziger Straße ein ressourcenschonender Umgang, welcher aus stadt- und umweltplanerischen Gründen wichtig ist. Insofern gilt es, den vorhandenen Verkehrsraum sinnvoll neu zu strukturieren. Mit geeigneten verkehrsorganisatorischen Maßnahmen kann trotz gemeinsamer Fläche mit dem Kfz-Verkehr eine sehr gute Betriebsqualität für den ÖPNV sichergestellt werden.

In der Verkehrsentwicklungsplan Chemnitz ist die Stärkung des Umweltverbundes definiertes Ziel. Damit werden derartige verkehrsorganisatorische Maßnahmen gestützt, eine vergleichsweise hohe Kfz-Belastung muss nicht zwingend einer sehr guten ÖPNV-Qualität entgegenstehen.

Berechnungen mit dem Verkehrsmodell zeigen die Sinnhaftigkeit dieses Ansatzes, der in den Verkehrsmodellierungen wirkende Ziel-Modal Split der Stadt Chemnitz 2030 (Wegeanteil Fußgänger 30 %, Radverkehr 15 %, ÖPNV 15 % und MIV 40 %) ist bewältigbar, die angedachte Infrastruktur ist passfähig zu den verkehrspolitischen Zielstellungen.

Zum Bereich Röhrsdorfer Allee: Ist bedacht worden, dass dort LKW-Verkehr herrscht und dieser auch in die Firmen abbiegen müssen (großer Abbiege-/Wendekreis)?

Ja, dies wurde geprüft. Das Abbiegen der Lkw ist möglich.

Bleibt die Leipziger Straße trotzdem zweispurig pro Fahrtrichtung oder wird sie einspurig wie die Reichenhainer Straße?

Die Leipziger Straße bleibt im betrachteten Bereich zweispurig pro Richtung.

Wurden bei der Planung und Bewertung auch Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt, bei denen Quellen und/oder Ziele außerhalb der Stadtgebiete Chemnitz und Limbach-Oberfrohna liegen?

Ja, das Verkehrsmodell bildet die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen in der Region Chemnitz ab. Neben den Menschen, die in Chemnitz ihre täglichen Wege durchführen werden auch die Ein- und Auspendler in die Stadt abgebildet. Weiterhin umfasst das Modell Wege, die ihre Quelle und ihr Ziel in der Umgebung von Chemnitz haben (umliegende Städte und Gemeinden), beispielsweise von Limbach-Oberfrohna nach Hainichen. Pendlerströme in das erweiterte Umland (bspw. zwischen Chemnitz und Leipzig) werden außerhalb des Modellgebietes abstrahiert, im Modellgebiet jedoch ebenfalls detailliert abgebildet.

Wie nah wird die gesamte Siedlung Heidelberger Straße tangiert? Bitte eine nähere Erläuterungen dazu. Ein Streckenverlauf, der die Siedlung weniger tangiert, wäre sinnvoll.

Die Siedlung wird entweder durch eine Straßenbahn, welche die Leipziger Straße nutzt, tangiert oder durch eine Straßenbahn, welche am Bornaer Hang entlanggeführt wird. Das Abstandsmaß zu den Gebäuden der Siedlungsgrundstücke beträgt nie weniger als ca. 30 Meter.

War eine Anbindung an das Chemnitz-Center Pflicht für die Planung?

Nein, sie ist aber ein wesentlicher Vorteil. Das Chemnitz-Center ist ein wesentliches Ziel (Läden, Arbeitsplätze), wodurch einerseits Nachfrage für den ÖPNV entsteht. Andererseits kann durch eine attraktive ÖPNV-Anbindung die Anzahl der Pkw-Fahrten mit ebendiesem Ziel vermieden werden.

Wo bekommt man die Zahlen/Prognosen für das Untersuchungsgebiet her?

Die Zahlen wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Chemnitz berechnet, welches die Raum- und die Infrastruktur der Region modellhaft abbildet. Basierend auf Verhaltensdaten, welche im Ergebnis von Mobilitätsbefragungen gewonnen werden, sowie auf der Grundlage der Raumstruktur werden die Mobilitätsbedürfnisse/Wegepotenziale ermittelt. Im folgenden Schritt werden in Abhängigkeit von Parametern wie Kfz-Verfügbarkeit, Entfernungen, Zeitbudgets sowie der Angebotsqualität der einzelnen Verkehrsarten Wege errechnet (Ziele werden Quellen zugeordnet und andersherum) und der Anteil der Verkehrsarten (zu Fuß gehen, Rad fahren, ÖPNV und Kfz-Verkehr) an diesen Wegen ermittelt. Verkehrsverteilung und -aufteilung erfolgen simultan. Anschließend werden den Wegen tatsächliche Routen (genutzte Straßen, genutzte ÖPN-Fahrten etc.) zugeordnet. Ändern sich im Prognosehorizont Parameter (bspw. Raumstruktur oder Verkehrsangebote) so beeinflusst dies die Berechnungen. In der Summe aller wirkenden Einflussgrößen werden die Prognosen berechnet.

Wieso wird der Bau am Bornaer Hang in Erwägung gezogen und durch ein Wohngebiet mit Einfamilienhäusern geplant? Die Menschen, die dort wohnen, sind seit Jahrzehnten Ruhe gewohnt und haben sich deshalb dort angesiedelt. In den Gärten der Häuser gibt es viele Tiere: Blindschleichen, Fledermäuse, unzählige Vogelarten, Rehe und Füchse sind täglich zu sehen. Welche Rolle spielen diese Sachverhalte in der Trassenprüfung? Warum ist diese Trasse bevorzugter als gänzlich über die Leipziger Straße?

Die Führung über den Bornaer Hang hat die erwähnten Nachteile, sie bietet aber auch Vorteile gegenüber anderen Varianten. Die Vorteile sind insbesondere für den Arten- und Biotopschutz zu nennen. Da die Trasse über eine landwirtschaftlich genutzte Fläche führt, werden weniger wertvolle Grün- und Gehölzstrukturen überbaut. Des Weiteren geschieht kein Eingriff in den Biotopverbund und bedeutende Ausgleichsflächen werden nicht beeinträchtigt. Da es eine technisch machbare Variante ist, muss sie in einem Variantenvergleich einbezogen und abgewogen werden.

Warum wurde der Bereich südlich des Umspannwerkes, Crimmitschauer Wald, Krankenhaus, Kleingartenanlage nicht in das Untersuchungsgebiet einbezogen?

Der Untersuchungsraum wurde mit der Aufgabenstellung vorgegeben, damit die Planungsbüros in

ihren Angeboten den notwendigen Zeitaufwand kalkulieren können. Der Planungsumgriff wurde sehr großzügig gefasst, mit den Projektpartnern diskutiert und infolgedessen festgelegt. Dabei wurden alle Gebiete zwischen der Bestandseisenbahntrasse in Limbach-Oberfrohna und dem Startpunkt in Chemnitz (Kreuzung Bornaer Straße/Leipziger Straße) einbezogen, die ein nennenswertes Potential für die Straßenbahn vorweisen. Ziel war, alle denkbaren Trassenvarianten in den Focus rücken zu können.

Der Zugang zum Crimmitscher Wald, Küchwaldkrankenhaus und der in diesem Bereich befindlichen Kleingärten wird über die Straßenbahn in der Leipziger Straße vor Erreichen der Bornaer Straße sichergestellt. Hier werden Haltestellen eingeordnet. Ein "Abbiegen" der Straßenbahn vor Erreichen des Eissportzentrums Höhe Wittgensdorfer Straße wurde nicht in Erwägung gezogen, da hier ein hohes Potential für ÖPNV-Nutzer besteht.

Südlich des Umspannwerkes gibt es kein Nutzerpotential, da sich hier weder Wohnbebauung noch Gewerbeansiedlungen befinden.

In der Präsentation wurde als eine Gruppe der Projektbeteiligten die "Bürgerschaft" genannt. Wer ist die "Bürgerschaft" und wer konkret hat die Interessen von Borna vertreten? (E-Mail)

Die "Bürgerschaft" meint hier alle Anwohnenden, Anlieger:innen, Gewerbetreibende, Interessenverbände usw. die nicht in einer der anderen Arbeitsgruppen vertreten waren, aber auch alle interessierten Bürger:innen der Stadt Chemnitz, der Stadt Limbach-Oberfrohna und der Gemeinde Hartmannsdorf. Die Art und Weise der Beteiligung ist im Beteiligungskonzept festgelegt, welches Teil der Aufgabenstellung war und zuvor mit den Fraktionsvertretern des Stadtrates, den Ortschaftsräten der Stadtteile Röhrsdorf und Wittgensdorf sowie den Gemeindevertretern der berührten Nachbargemeinden abgestimmt wurde. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit oder "Bürgerschaft" ist im Beteiligungskonzept mit dem Arbeitspaket 3 und dann noch einmal mit dem Arbeitspaket 4 vorgesehen. Zusätzlich wurde der gesamte Arbeitsprozess immer parallel auf der Internetseite der Stadt Chemnitz veröffentlicht.

Seriöse Projektentscheidungen werden auf Basis nachvollziehbarer Kriterien und Kriterienwichtung entschieden. Wer hat die Kriterien festgelegt und warum erfolgt keine Wichtung der Kriterien? (E-Mail)

Die Kriterien entstammen einerseits der Aufgabenstellung und korrespondieren andererseits mit vergleichbaren Untersuchungen, welche in verschiedensten Städten Deutschlands durchgeführt wurden. Das vorhandene Mengengerüst fand auch bei Maßnahmen Verwendung, bei dem, nach der sorgfältigen Prüfung der Genehmigungsbehörden erfolgreich Baurecht erlangt wurde. Eine Wichtung ist zu vermeiden, da diese stets einen subjektiven Charakter aufweist. Als Sensitivitätsuntersuchung kann eine Wichtung einzelner Kriterien geprüft werden.

Wie ist der Verlauf der Trasse bis zur Bornaerstr.? Warum ist ab da eine Streckenführung auf der Leipziger Str. ausgeschlossen? (E-Mail)

Von der Innenstadt kommend wird die Trasse bis zur Bornaer Straße im Verkehrsraum der Leipziger Straße geführt. Ab dort ist in der Planung und Abstimmung mit der Autobahn GmbH festgestellt worden, dass die Brücke über die A4 eine Straßenbahn nicht zusätzlich aufnehmen kann und demzufolge neu gebaut werden müsste. Dies würde die Autobahn GmbH als Eigentümer der Brücke jedoch im Planfeststellungsverfahren ablehnen. Insofern ist die weitere Führung über Leipziger Straße ausgeschlossen.

Im Vortrag wurde erklärt, dass nach Festlegung der Vorzugsvariante eine alternative Streckenführung über die Donauwörther Str. geprüft werden soll. Warum wurde diese Variante nicht von Anfang an geprüft? Wie steht es mit der oft zitierten Transparenz und was soll noch geprüft werden, wenn das Ergebnis der Bewertung bereits in einem Foliensatz veröffentlicht wurde? Ist die Variante über den Bornaer Hang bereits festgelegt und der ganze Bürgerdialog nur ein Alibi? (E-Mail)

Diese Variante wurde von Anfang an geprüft. In der ersten Stufe des Variantenvergleiches wurde zwar die betreffende Variante aufgrund von Nachteilen in anderen Gebieten ausgeschlossen. Aufgrund der zu erkennenden Vorteile einer Führung über die Donauwörther Straße wurde ein

separater Vergleich der Netzelemente Bornaer Hang und Donauwörther Straße/Leipziger Straße vereinbart, welcher sich derzeit in der Bearbeitung findet.

Eichenallee Auerswalder Str. stehenlassen. (Post-It)

Ziel wird es sein, bei einer möglichen Weiterführung dieser Variante so viel wie möglich Altbaumbestand zu bewahren. Die Eichen im Bereich der Auerswalder Straße gehören hier dazu. Im Spannungsfeld zwischen angrenzender Wohnbebauung und Baumerhalt gilt es hier, verträgliche Lösungen zu finden. Der Hinweis wird aufgenommen und in der weiteren Planung geprüft, ob dies möglich ist.

Gleise nicht durch die Senke unterhalb der Ludwigsburgstr./Wüstenrotstraße führen, da oftmals Schmelzwasser auf der Wiese steht. (Post-It)

Im weiteren Planungsverlauf wird die Entwässerungsplanung Teil der Planung sein. Diese wird sich mit diesem Sachverhalt auseinandersetzen.

Haltestelle nahe des Chemielagers einrichten. (Wo die Gleise die Wüstenrotstraße kreuzen) (Post-It)

Es wird angestrebt die Haltestellen dort zu errichten, wo sie eine bestmögliche Erschließung und einen Übergang zu anderen ÖPNV-Verkehrsmitteln (bspw. Bus) ermöglichen. Haltestellen müssen aufgrund der Barrierefreiheit zudem in der Geraden angeordnet werden.

Evtl. Röhrsdorf u. das Gewerbegebiet hinter dem Chemnitz Center durch eine Ringbahn verbinden, möglichst in beide Richtungen. (Post-It)

Eine Ringbahn weist große verkehrliche und wirtschaftliche Nachteile auf.

Anfahrt von der Leipziger Str. direkt oberhalb der Einmündung Bornaer Str. oder zwischen dem Klempner Pönisch. (Post-It)

Es kann aus der Frage nicht genau abgeleitet werden, um welche Stelle es sich handelt. Generell müssten bei einer Führung von der Leipziger Straße aus nach Nordosten (zwischen Bornaer Straße und Auerswalder Straße) private Grundstücke in Anspruch genommen werden, was prinzipiell vermieden werden soll.

Evtl. weiterverfolgen des Trassenverlaufs, der in den 20er Jahren geplant wurde, bis Röhrsdorf folgen, dafür könnte die Leipziger Str. linksbündig landwärts genutzt werden. (Post-It)

Diese Planung ist uns leider nicht bekannt, aber es ist davon auszugehen, dass eine Planung aus den 1920er Jahren (Schmalspur) heute nicht mehr umsetzbar ist. Der aktuelle Platzbedarf ist für eine Straßenbahn ungleich größer.

Gladeweg erhalten (Verbindung Ludwigsburgstr./Auerswaldstr. (Post-It)

Der Verbindungsweg zwischen Ludwigsburgstraße und Auerswalder Straße wird erhalten, musste jedoch an die Planung angepasst und somit etwas verändert werden.

Eine spätere Erweiterung der Wüstenrotsiedlung mit einplanen bei der Trassenführung u. Haltestelle Württemberger Str. (Post-It)

Der Hinweis wird aufgenommen und an das zuständige Stadtplanungsamt weitergegeben.

Evtl. Nebenbahn über Röhrsdorf/Kändler - siehe Thüringer Waldbahn, Gleisdreieck zur Anbindung von Woltershausen. (Post-It)

Die Planung einer Nebenbahn wurde nicht geprüft und war auch nicht Ziel der Planung. Jedoch wurden bei der Prüfung aller möglichen Trassenabschnitte geschaut, welche Trassenabschnitte technisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll sind.

In Röhrsdorf führte die gemeinsame Nutzung von Straßenbahn und KFZ zur Abwertung. Warum wird dieses Modell auf der Leipziger Str. weiterverfolgt? Dies führt zur Behinderung der Straßenbahn und längeren Reisezeiten. (Post-It)

Die Röhrsdorfer Straße weist einen deutlich anderen Charakter als die Leipziger Straße auf. Dies äußert sich zum Beispiel durch die anliegende Bebauung aber auch die Linienführung der Straßen

(die Röhrsdorfer Straße ist deutlich kurvenreicher) sowie der zur Verfügung stehende Raum (dieser ist in der Röhrsdorfer Straße signifikant geringer) unterscheiden sich deutlich. Diese Unterschiede sowie die Lage der Straße im Netz haben zur Ursache, dass ein Mischverkehr Straßenbahn/Kfz-Verkehr auf der Leipziger Straße nicht ausgeschlossen werden muss sondern es als hochwahrscheinlich angesehen werden kann, eine Lösung zu finden, die Straßenbahnverkehr qualitativ hochwertig (behinderungsarm) ermöglicht und den nicht vermeidbaren Kfz-Verkehr bewältigen lässt.

Ist eine Güterstraßenbahn z.B. zur Anlieferung SIEMENS in Planung? (Post-It)

Aktuell ist dies nicht eingeplant. Die Nutzung der Gleistrasse ist aber auch für Güterstraßenbahnen denkbar. Der Hinweis wird dem Vorhabenträger Verkehrsverbund Mittelsachsen für die späteren Planungsphasen übergeben.

Wurde oder wird eine mögliche Nutzung der Trasse durch Transport auf der Schiene beachtet? (Post-It)

Güterverkehr ist im Untersuchungsgebiet relevant für das Tanklager Hartmannsdorf. Dies wurde beachtet.

Ich möchte Sie bitten, die Donauwörther-Variante zu bevorzugen. (Post-It)

Die beiden aus fachlicher Sicht möglichen Linienführungen ab der Bornaer Straße sind die Führung der Straßenbahn über den Bornaer Hang oder über die Leipziger-/Donauwörther Straße. Beide Terrassierungen haben Vor- und Nachteile, die es gegeneinander abzuwägen gilt. Dies leistet der Variantenvergleich der Linienfindungsuntersuchung, welcher aktuell erarbeitet wird. Subjektive Wahrnehmungen, egal ob von Planer:innen oder Anwohner:innen, sind in diesem Prozess wichtig, überlagern jedoch manchmal objektive Bewertungen und müssen deshalb genau abgewogen werden. Welche Streckenführung am Ende den Vorzug erhält, entscheidet der Stadtrat der Stadt Chemnitz auf Grundlage des Variantenvergleiches.

Warum wurde keine Tunnelvariante im Bereich der Leipziger Str. geprüft? (Post-It)

Die Frage ist leider zu unkonkret, um sie zu beantworten. (Sollen die Pkw im Tunnel fahren?)

Beinhaltet der Brückenneubau über die A 4 auch eine Radverkehrsführung als Ersatz für die aktuell sehr ungünstige Querung der A 4 für Radfahrende? (Post-It)

Ja.

Weitere Anmerkungen:

- Danke für die Ausführungen und einen schönen Abend noch.

Kontakt bei Rückfragen:

Kerstin Lull | Stadt Chemnitz: Tiefbauamt, Abt. Verkehrsplanung | kerstin.lull@stadt-chemnitz.de

Hintergrund zum Projekt:

Auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses B-132/2018 „Festlegungen der Stadt Chemnitz zur Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4“ wird eine Variantenuntersuchung zur Trassenfindung“ durchgeführt: Der Untersuchungsbereich betrifft den 3. und 4. von 5 vorgesehenen Planfeststellungsabschnitten: von der Bornaer Straße bis zur Einbindung in das Eisenbahngleis nach Limbach-Oberfrohna. Die Projektlaufzeit ist bis Juni 2021 vorgesehen.

Weitere Informationen unter www.chemnitzer-modell.de/ausbaustufen/stufe-4/

Die Planungsleistung inkl. Beteiligungsmanagement übernehmen die Büros VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH mit Unterstützung von Büro Grohmann sowie der Lots* GmbH.

