
Linienbestimmung Chemnitzer Modell
Norderweiterung Limbach-Oberfrohna (Stufe 4)

**Arbeitspaket 4 „Projektabschluss“
Ergebnisprotokoll**

Datum **03.03.2022**, 17:00-19:00 Uhr

Ort Zoom Videokonferenz-Tool als Online-Veranstaltung

Inhalt des Variantenvergleichs – Arbeitspaket 4

Im Arbeitspaket 4 (AP4) erfolgte die Zusammenstellung und Plausibilisierung aller Arbeitsergebnisse. Dabei wurden alle Hinweise, die zum Projekt abgegeben wurden, geprüft und die Ergebnisse, wo nötig, angepasst. Das vierte Arbeitspaket der Linienbestimmung wurde mit einer digitalen Abschlusspräsentation mit den Arbeitsgruppen 2 und 3 abgeschlossen. In den Arbeitsgruppen 2 und 3 fand die Präsentation der Arbeitsergebnisse per Videokonferenz am 03.03.2022 statt. Zu diesem Termin konnten sich die Vertreter der Fraktionen im Stadtrat ebenfalls ausführlich informieren lassen.

Ein Schwerpunkt des AP4 ist der Vergleich der beiden Führungsvarianten zwischen der Bornaer Straße und der Bundesautobahn BAB 4, also die Führung der Straßenbahn über den Bornaer Hang oder entlang der Leipziger Straße und Donauwörther Straße. Dabei wurde an die Ergebnisse des AP 3 angeknüpft, diese nochmals anhand von eingegangenen Hinweisen und neuen Erkenntnissen angepasst und um die Betrachtung der Nachfragewirkung der Straßenbahn in diesem Gebiet ergänzt. Die Betrachtung der Nachfragewirkung ist ein entscheidender Schritt im Vergleich vorliegender Varianten. Hier wird betrachtet, welche Wirkung die Varianten im Verkehrssystem erzielen werden. Kann eine hohe Nachfrage erreicht und die Verkehrsarten ÖPNV, Fuß- und Radverkehr gestärkt werden, fördert dies im Umkehrschluss den Umweltverbund.

Damit wird das Projekt "Linienfindung" abgeschlossen und kann zur Vorlage an den Stadtrat vorbereitet werden.

Anmerkungen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen 2 – 3

In jedem Arbeitspaket diskutieren insgesamt 3 Arbeitsgruppen die von den Planungsbüros herausgearbeiteten Arbeitsergebnissen. Die Anmerkungen und Hinweise aus jeder Arbeitsgruppe wurden von den Planungsbüros kommentiert und aufgenommen. Neue, bisher noch nicht beachtete Anmerkungen, floßen in die weitere Betrachtung ein. Die Vorstellung und Diskussion des erreichten Planungsstandes erfolgte am 13.01.2022 unter Teilnahme der Projektpartner VMS, CVAG und Stadt Chemnitz. Hier wurde das weitere Vorgehen abgestimmt.

Im Folgenden sind Anmerkungen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen 2 und 3 sowie der anwesenden Stadträte ohne Wertung und anonymisiert zusammengefasst.

- Nachfrage eines Teilnehmenden, inwiefern Lärmbetroffenheiten bereits ermittelt oder abgeschätzt wurden. Beantwortet wurde die Frage, dass bislang die Gebietskategorie, sensible Bereiche und die Streckenlänge Berücksichtigung fanden. Die Planerin fügte hinzu, dass entsprechend der jetzigen Planungstiefe (Machbarkeitsuntersuchung) eine abschätzende Betrachtung durchgeführt wurde und keine Berechnungen oder Prognosen.
- Eine Teilnehmende erkundigt sich nach der Gleislage in der Leipziger Straße und nach der Notwendigkeit von Grunderwerb. Dazu wird ein Querschnitt aus dem Anhang vorgestellt. Es sind gemäß Verkehrsprognose für den MIV weiterhin vier Fahrstreifen erforderlich. Die Gleise könnten auf dem jeweils rechten Fahrstreifen liegen, damit an Haltestellen ein Teil des Verkehrs über den linken Fahrstreifen haltende Straßenbahnen überholen kann. Zum Thema Grunderwerb wurde vom Planer erläutert, dass ein minimalinvasives Vorgehen gewählt wurde, um die Betroffenheiten so gering wie möglich zu halten. Dies bedeutet aber auch, dass in diesem Ansatz das Behinderungspotenzial des ÖPNV durch den MIV (z. B. Lieferverkehr, Pflegedienst) vergleichsweise hoch ist. Der gezeigte Querschnitt zeigt eine Breite von 22 m. Mit der Planung eines besonderen Bahnkörpers würden nochmal ca. 7 m im Querschnitt hinzukommen, welche durch Eingriffe in die angrenzenden privaten Grundstücke gedeckt werden müssten.
- Eine Nachfrage eines Teilnehmenden bezieht sich auf die Leipziger Straße und der Führung der Straßenbahn auf der gleichen Fahrspur des MIV. Er gibt zu bedenken, dass rechtliche Unsicherheiten bestehen können, da es sich hierbei auch um einen Autobahnzubringer handelt. Zusätzlich erkundigt er sich nach dem Verlust von Altbäumen und eventuellen Problemen mit Geschwindigkeiten oder Gefällen, die sich bei der Einordnung einer Straßenbahn ergeben können. Außerdem erkundigt er sich, wie sich in der Abwägung ein Gleichstand zwischen Donauwörther Straße und Bornaer Hang ergeben konnte, wo doch die Leipziger Straße nur halb so viel Neuversiegelung erfordert. Er betont die Problematik der Versiegelung landwirtschaftlicher Flächen und durch Zerschneidung entstehender Zuwegungsprobleme.

In der Antwort des Projektteams wird beschrieben, dass die fahrzeugseitig maximal

machbare Längsneigung von 6% für beide Varianten nicht überschritten wird. Rechtliche Bedenken zur grundsätzlichen Ausführung als straßenbündige Führung bestehen nicht, da andernorts viele vergleichbare Projekte bereits umgesetzt wurden. Es muss ein sicherer Betrieb für alle Verkehrsteilnehmer nachgewiesen werden, beispielsweise über die Haltestellenform inkl. Zuwegungen und Querungshilfen. Für die Finanzierung und Förderung muss eine sehr gute Qualität des ÖPNV-Verkehrsablaufs nachgewiesen werden (vergleichbare Qualität zu besonderem Bahnkörper erforderlich). Es erfolgte grundsätzlich keine Gewichtung einzelner Kriterien, wie beispielsweise des Flächenverbrauchs, da der Vergleich sonst subjektiv und angreifbar wäre (bspw. ab welchem Schwellwert greift Wichtung?). Ziel ist es, weiterhin nutzbare landwirtschaftlichen Flächen und möglichst geringe Zerschneidungen zu erhalten (dementsprechend wurde trassiert). Ferner gilt es zu beachten, dass der Baumbestand immer vom Ausbau der Infrastruktur betroffen sein kann. Auch ohne Straßenbahnneubau wäre die Herstellung einer Radverkehrsanlage entlang der Leipziger Straße notwendig und würde in den Baumbestand eingreifen.

- Von der Stadtverwaltung gibt es eine Begründung für die Wahl von V7 nördlich der Autobahn als Vorzugsvariante. Südlich der Autobahn ist die Vorzugsvariante derzeit noch nicht eindeutig bestimmbar, sodass beide Varianten in die Vorplanung übernommen werden sollen und dort vertiefend (entsprechend dem Charakter einer Vorplanung) verglichen werden sollen. Hierzu wird im nächsten Schritt eine Beschlussvorlage an den Stadtrat erstellt.
- Es wird sich nach der Finanzierungssicherheit erkundigt und inwiefern der VMS schon eine Finanzierung zugesagt hat. Als Antwort folgt, dass das Projekt Bestandteil des genehmigten Förderantrags zum Chemnitzer Modell ist und dies ein wesentlicher Punkt der Finanzierungssicherheit ist.
- Im Rahmen des Termins wurde von einem Teilnehmenden betont, dass das Ergebnis schlüssig sei und er findet das weitere Vorgehen klug. Er erkundigt sich, wer final entscheidet und was wäre, wenn sich der Stadtrat für eine andere als die Vorzugsvariante entscheidet.

Das Projektteam erläutert dazu das weitere geplante Vorgehen: Der folgende Beschluss ohne Benennung einer Vorzugsvariante ist unkritisch zu sehen, da der Stadtrat auch im weiteren Planungsprozess regelmäßig einbezogen wird und mit weiteren Stadtratsbeschlüssen seine Entscheidungshoheit wahrnehmen kann. In diesen kommenden Stadtratsvorlagen soll ein eindeutiger Ausschluss formuliert werden mit dem Hinweis, welche Varianten technisch nicht funktionieren und somit von der Wahl für eine Vorzugsvariante ausgeschlossen werden müssen. Die kommunalpolitische Entscheidungshoheit bezieht sich damit auf umsetzbare Varianten.

Ein Teilnehmender befürwortet die Offenhaltung der Vorzugsvariante und betont, dass

somit eine spätere Entscheidung des Stadtrates zu einer Vorzugsvariante auf fundierteren Erkenntnissen getroffen werden könne.

Ausblick und weiteres Vorgehen

Die Anmerkungen und Hinweise aus der Veranstaltung werden geprüft und fließen nach Abwägung unter Umständen mit in den Erläuterungsbericht ein. Dieser wird zum Ende des 1. Quartals fertiggestellt und an die Stadt Chemnitz übergeben. Nach eingehender Prüfung des Erläuterungsberichtes durch die Stadt Chemnitz wird dieser an den Stadtrat für einen Stadtratsbeschluss eingereicht. Nach erfolgtem Stadtratsbeschluss wird das Ergebnis mit einer Ausstellung im Projektgebiet öffentlich präsentiert.

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.



Landschaftsarchitektur -
Büro Grohmann