
Linienbestimmung Chemnitzer Modell
Norderweiterung Limbach-Oberfrohna (Stufe 4)

**Arbeitspaket 3 „Variantenvergleich“
Ergebnisprotokoll**

Datum	2. September 2021 15-17 Uhr AG 1 14. September 15-17 Uhr AG 2 14. Oktober 2021 16-18 Uhr AG 3
-------	--

Ort	Zoom Videokonferenz-Tool als Online-Veranstaltung
-----	---

Inhalt des Variantenvergleichs – Arbeitspaket 3

In der zweiten Stufe des Variantenvergleichs, der sogenannten Feinplanung, werden nach Abschluss des Arbeitspaketes 2 vier Varianten vergleichend gegenübergestellt (Variante 2, 6, 7 und 8). Aus dieser Grundgesamtheit soll im Arbeitspaket 3 die Vorzugsvariante herausgearbeitet werden. Darüber hinaus wird für eine sich sinnhaft ergebende Variante ein Deckblatt mit der Trassenführung "Donauwörther Straße" erarbeitet und die beiden Ansätze „Bornaer Hang“ und „Donauwörther Straße“ vergleichend gegenübergestellt.

Für die übrigen drei Varianten wird eine Sensitivitätsbetrachtung durchgeführt, um zu eruieren, ob die Erkenntnisse der Deckblattlösung gleichermaßen für alle Varianten gelten.

Nachtrag zu zwischenzeitlichen Anpassungen aufgrund neuer Datenlage

Während der Feinplanung der zu untersuchenden Varianten hat sich durch ergänzende Daten herausgestellt, dass eine Vereinbarkeit des Trassenverlaufs mit der unterirdisch verlegten Gashochdruckleitung im Bereich der Röhrsdorfer Allee tiefergehend untersucht werden muss. Die Untersuchung hat ergeben, dass eine Führung in diesem Bereich nicht möglich ist (siehe Präsentation ab Folie 7). Dadurch wurde für alle Varianten eine Anpassung der Führung über Wildparkstraße – Leipziger Straße durchgeführt. Die Alternativprüfung hat keine Auswirkungen auf den Variantenvergleich der Grobplanung ergeben, sodass die gleiche Reihenfolge aus den Ergebnissen des AP 2 bestehen bleibt (siehe Präsentation).

Anmerkungen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen 1 – 3

In jedem Arbeitspaket diskutieren insgesamt 3 Arbeitsgruppen die von den Planungsbüros herausgearbeiteten Arbeitsergebnissen. Die Anmerkungen und Hinweise aus jeder Arbeitsgruppe werden von den Planungsbüros kommentiert und aufgenommen. Neue, bisher noch nicht beachtete Anmerkungen, fließen in die weitere Betrachtung ein. Im Folgenden sind Anmerkungen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen ohne Wertung und anonymisiert zusammengefasst.

- Erläuterung eines Teilnehmenden, dass das Großtanklager normalerweise an drei Tagen pro Woche von je einen Zug angedient wird. Benzin kommt über eine Pipeline. Sollte die Pipeline gewartet werden, dann ist auch zusätzlich täglich ein Zug zum Großtanklager zu erwarten. Aufgrund der geringen Frequentierung im Güterverkehr wird für eine weitere Reduzierung der Gleisanlagen am Bahnhof Hartmannsdorf plädiert. Das Umsetzgleis könnte eingespart werden, wenn dafür das durchgehende Hauptgleis von CM4 zum Umsetzen der Lok genutzt wird. Bei einem 30-Minuten-Takt sollten dafür genug Lücken bestehen. Angemerkt wird, dass die Varianten 2 und 8 den Vorteil hätten, dass die Bahnsteige auch aus Richtung Wittgensdorf erreicht werden können, was im Umleitungsfalle von Vorteil ist.
- Es wird sich erkundigt, welche Planfeststellungsabschnitte der Kostenumfang beinhaltet. Beispielsweise, ob auch der Abschnitt in Limbach-Oberfrohna bis zum Endpunkt beinhaltet ist. Als Antwort folgt, dass nur die Kosten des aktuellen Projektes beinhaltet sind, was den Planfeststellungsabschnitten 3 und 4 entspricht. Die Kosten für den Planfeststellungsabschnitt 5 bis Bahnhof Oberfrohna sind nicht enthalten.
- Die Frage, ob bereits die Brückenbaukosten in der Kostenschätzung enthalten sind wird bejaht. Diese sind in dem Punkt „weitere Baukosten“ inkludiert (bezogen auf die Brücken über die Autobahn).
- Es kommt die Frage auf, welche maximal mögliche Punktzahl im Variantenvergleich möglich ist. Daraufhin wird erläutert, dass in jeder Perspektive maximal 5 Punkte erreicht werden können und damit in Summe der Perspektiven auf jede Variante maximal 20 Punkte vergeben werden können.
- Es wird sich erkundigt, ob in der Perspektive Fahrgast die Kriterien der Reisezeit und Reisegeschwindigkeit eine Doppelbewertung darstellen und den Fahrgast nicht eher nur die Reisezeit interessiert. Des Weiteren gibt es Nachfragen zu verschiedenen Bewertungskriterien und zur gewählten Punktevergabe. Es wird geantwortet, dass von den Fahrgästen auch prinzipiell die Geschwindigkeit wahrgenommen wird, da dadurch auch die Reiselänge und Umwege mit erfasst werden. Im Zuge der Grobplanung waren deutlichere Unterschiede bezüglich Fahrzeit und Trassenlänge zwischen den Varianten vorhanden, die Ähnlichkeit der vier Varianten in vielen Merkmalen bedingt die scheinbar großen Spannen. Die Methodik sieht derzeit eine Ermittlung von Minimum und Maximum vor und die Bildung homogener Cluster, was auch stringent bei allen Merkmalen der

Perspektiven Fahrgast, Verkehrsunternehmen und Kommune so angewendet werden konnte. Eine systematische Bevorteilung oder Benachteiligung einer Variante ist daraus nicht abzuleiten, dies wurde geprüft. Es wird neu geprüft, inwiefern eine ergänzende Bewertung (Einbezug des Mittelwertes und relativer Bezug zu diesem) den Variantenvergleich sinnvoll untersetzen kann.

- Es wird um weitere Informationen zum Gefälle der Trasse im Bereich des Nahkaufs gebeten. Daraufhin wird erläutert, dass die Trasse bereits bei der Querung der Ringstraße die Bestandshöhe erreicht und demzufolge vor dem Nahkauf keine nennenswerte Neigung vorhanden ist.
- Es wird gefragt, warum nicht die Querung auf der Bestandsbrücke der Leipziger Straße weiterverfolgt wird. Als Antwort folgt, dass in einem Termin mit der Autobahn GmbH des Bundes davon abgeraten wurde, da die alte Brücke die zusätzlichen Lasten nicht aufnehmen kann und komplett inkl. der Anschlussstellen vom Vorhabenträger neu gebaut werden müsste. Für den Fall, dass eine Trasse über die Bestandsbrücke weiterverfolgt worden wäre, hätte die Autobahn GmbH des Bundes im Zuge des Planfeststellungsverfahrens Widerspruch eingelegt.
- Das Stadtplanungsamt wird gefragt, ob weitere Wohnbebauung am Bornaer Hang entstehen soll. Es wird geantwortet, dass im aktuellen Stand des Wohnbauflächenkonzeptes der Bornaer Hang in den nächsten 10-15 Jahren nicht benötigt wird. Nur, falls in anderen Bereichen der Stadt Flächen nicht realisierbar wären, wäre dies eine mögliche Rückfallebene. Ggf. kann auch ein Entwicklungsbedarf entstehen, wenn die Stadt nochmal eine größere Eigenheimwohnbauoffensive startet. Allgemein wird die Fläche durch die Nähe zur Autobahn als wenig attraktiv eingeschätzt.
- Es wird sich nach dem Gelände und der Topographie erkundigt. Daraufhin wird erläutert, dass auf der freien Strecke maximal 6% und in Haltestellen maximal 4% Längsgefälle angesetzt wurden. Entlang des Bornaer Hangs sind die Längsneigungen maximal 5,2%, was ebenfalls der maximalen Neigung der Radwege in dem Bereich entspricht.
Nachträgliche Ergänzung: Die Einschnitte im Bornaer Hang sind maximal 4m - 4,5m hoch.
- Es wird gebeten, in den folgenden Wochen zu diskutieren, ob es schon sinnvoll wäre die Trasse zu sichern, indem beispielsweise einzelne Grundstücke schon angekauft werden. Als Antwort folgt, dass ein B-Plan-Aufstellungsbeschluss möglich wäre für einen planfeststellungsersetzenden B-Plan. Bei der Trasse über den Bornaer Hang wäre eher eine Satzung über besonderes Vorkaufsrecht denkbar, aber dies ist eine Frage des Realisierungszeitraums. Ergänzt wird, dass am KP Bornaer Straße/Leipziger Straße eine Veränderungssperre für das Chemnitzer Modell bereits zweimal verlängert wurde und bald ausläuft.
- Es wird gefragt, inwieweit der Standort der P&R Plätze die Nachfragewerte der einzelnen Varianten beeinflusst bzw. inwieweit diese den Variantenvergleich beeinflussen. Weiterhin wird gefragt, ob weitere P&R Plätze geplant sind. Es wird geantwortet, dass das genutzte

Verkehrsmodell die Wirkung von P&R Plätzen nicht abbilden kann. Ergänzt wird, dass die Lagegunst der P&R Plätze im Variantenvergleich ein bewertungsrelevantes Merkmal ist. Es wird angekündigt, dass das Thema P&R auch bei der weiteren Projektentwicklung von CM4 zentrales Thema bleiben wird. Als Anmerkung folgt: Im Chemnitz Center sind noch 8000 qm Fläche unbelegt, die als P&R Fläche eingerichtet werden könnten.

- Zur Folie 31 wird nachgefragt, ob die Gleise ebenerdig verlegt werden und ob Stolpergefahr besteht. Hier befindet sich ein Imbiss, der sich großer Beliebtheit erfreut. Als Antwort folgt, dass die ebenerdigen Gleise eine realistische Variante sind. Der Imbiss sowie die Hochbeete müssen an dieser Stelle allerdings verlegt werden. Es wird nachgefragt, ob die Wendeschleife im Chemnitz Center an dem dargestellten Ort platziert werden muss (Folie 31). Als Angebot folgt, die Lage der Wendeschleife noch einmal schriftlich zu begründen. Eine Wendeschleife dort sei sinnvoll, da sie in dieser zentralen Lage den Übergang zu anderen ÖPNV Angeboten ermöglicht. Zudem Bedarf es im Bereich des Chemnitz Centers eine Wendemöglichkeit für die städtische Straßenbahnlinie. Weiterhin wird gefragt, ob bei der Kreuzung auf Folie 31 eine Ampelanlage erforderlich ist. Als Antwort folgt, dass klare Richtlinien für die Planung von Signalanlagen (Ampeln) bestehen. Die Frage wird bis zur Entwurfsplanung beantwortet. Eine Signalanlage an dieser Stelle ist aufgrund des Verkehrsaufkommens allerdings wahrscheinlich.
- Es wird betont, dass die Buslinie 650 für den Nordraum Chemnitz eine große Bedeutung hat. Kritisch gesehen wird, dass eine Verbindung in das Chemnitzer Zentrum mit der Linie 650 verloren geht. Die Anbindung des nördlichen Chemnitzer Raumes werde auf diese Weise schlechter. Es wird darauf gedrängt, falls ein Erhalt der Linie 650 nicht möglich ist, auf nahtlose Anschlüsse ins Chemnitzer Zentrum und nicht nur bis zum Chemnitz Center zu achten. Die Linie 650 funktioniere und ist gut nachgefragt. Es wird versichert, dass dieses Thema von allen Projektpartnern noch einmal durchdacht wird.
- Zustimmung zum eben genannten Punkt folgt: Die Region hat für den CHAMPLiner gekämpft und möchte diesen erhalten. Weiterhin wird gefragt, warum die Variante 2 in der zweiten Stufe der Variantenbetrachtung berücksichtigt wurde. Es wird geantwortet, dass die Variante 2 über die Röhrsdorfer Allee, Vorteile bieten kann und damit auch Teil der Variantenbetrachtung der zweiten Stufe in dieser Machbarkeitsuntersuchung geworden ist. Daraufhin folgt die Frage, wie bei der Variante 6 der Zugang zum Gewerbepark Hartmannsdorf gewährleistet wird. Wo sei der Mehrwert für den Wirtschaftsstandort Hartmannsdorf. Als Antwort folgt, dass die Anbindung des Gewerbeparks durch Busanbindung und Bike&Ride an das Chemnitzer Modell gewährleistet sei. Zusätzlich folgt als Anmerkung, dass im Variantenvergleich alle Vor- und Nachteile einer Variante bewertet werden.
- Es wird gefragt, warum die Varianten 6,7 und 8 hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs etwa 1 Million Euro teurer seien als die anderen Varianten. Als Ausführung folgt, dass die Straßenbahn in den verschiedenen Varianten in bestehende Straßeninfrastruktur

eingearbeitet werden kann, die bereits Rad- und Fußwege aufweisen. Daher ergebe sich der unterschiedliche Preis.

- Es wird angemerkt, dass der Vergleich zwischen Donauwörther Straße und Bornaer Hang nicht leicht sei. Daraufhin kommt die Frage auf, inwiefern in dieser Abwägung auch die Trennwirkungen der Trasse zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft berücksichtigt wurde und inwiefern der Verlust von landwirtschaftlichen Flächen berücksichtigt wurde. Es wird geantwortet, dass landwirtschaftliche Flächen im Vergleich nicht mit einbezogen wurden. Lediglich die Flächenversiegelung und der Eingriff in das Landschafts- und Siedlungsbild wurde berücksichtigt. Zusätzlich wurde das Stadtbild berücksichtigt und auch die Lärmbelastigung für das Schutzgut Mensch. Dabei wurden Wohngebiete und Mischgebiete unterschiedlich gewichtet. Ergänzt wird, dass mit Trennwirkung beispielsweise über die Bündelung von Verkehrswegen abgebildet ist und dabei für den Ansatz über die Leipziger Straße als vorteilhaft gewertet wird, da der Eingriff in die Landschaft geringer ist.
- Es wird gefragt, wie und wann an die Eigentümer von Grundstücken herangetreten wird. Zusätzlich wird gefragt, ob bereits Schallschutzwände geplant sind und weiterhin, was konkret geringer Grunderwerb entlang der Donauwörther Straße bedeutet. Als Antwort folgt, dass der Grunderwerb ein sensibles Thema ist. Bisher ist es ein Planungsprozess und wir sprechen bisher nur über Optionen und keine konkreten Planungen. Schon jetzt kann festgehalten werden, dass niemand sein gesamtes Grundstück abgeben muss. Hierfür sind die rechtlichen Hürden sehr hoch. Daher soll der Grunderwerb auf das Minimum beschränkt werden. Gespräche mit den Eigentümern werden geführt, wenn klar ist, wie viel Eigentum verhandelt werden muss. Es werden in den aktuellen Varianten keine Häuser angetastet. Es wird bestätigt, dass keinerlei Gebäude in Anspruch genommen werden und die Varianten auch nicht unverhältnismäßig nah an Gebäude herangeführt werden. Die Straßenbahn soll in der Donauwörtherstraße und Leipziger Straße straßenbündig geführt werden. Die Gleise liegen hier in der äußeren Kfz-Fahrspur, um die Haltestellen besser einbinden zu können. Es führt dazu, dass der erforderliche Grunderwerb minimal ist und dass eher städtische Grundstücke angetastet werden als private Grundstücke. Es wird nachgefragt, ob die Straßenbahn dann auf der äußeren Fahrbahn des Kfz-Verkehrs verkehrt. Dies wird bestätigt, die jeweilige innere Fahrspur bleibt dem Kfz-Verkehr vorbehalten.
- Als Frage folgt, wie die Entwässerung der versiegelten Flächen an der Leipziger Straße vorgenommen wird. Antwort: Die Führung der Leipziger Straße wird auch mit der zusätzlichen Infrastruktur durch eine Straßenbahntrasse die Entwässerung der versiegelten Flächen ermöglichen. Zusätzlich wird angemerkt, dass im weiteren Planungsprozess (beginnend ab Vorplanung), die Medienplanung und damit die Einordnung der Straßenbahn in das vorhandene Mediennetz fester Planungsbestandteil

ist, zudem werden zentrale Aspekte der technischen Machbarkeit bereits in dieser Untersuchung betrachtet.

- Es wird angemerkt, dass eine Haltestelle an der Wasserschenkenstraße nicht sinnvoll ist, da diese kaum erschlossen ist und auch hinsichtlich der Anwohner keine Relevanz hat. Es wird außerdem festgestellt, dass die Umsteigepunkte zu den Bussen so gestaltet werden müssen, dass kein Zeitverlust entsteht. Zu guter Letzt wird gefordert, im Gespräch mit der Presse zukünftig auch das Thema des kommenden Busliniennetzes im Zusammenhang mit CM4 anzusprechen, um so Aufmerksamkeit für das Thema zu erzeugen. Als Antwort folgt, dass die Zuwegung zu Haltestellen ein zentrales Thema des Projekts ist, ebenso wie die Einrichtung der Haltestellen. Ergänzt wird, dass aus der Notlage der Hochdruckleitungen heraus der östliche Teil von Röhrsdorf den positiven Aspekt erlebt, besser angeschlossen zu sein. Es wird darauf verwiesen, dass insbesondere die Industriestandorte gut angebunden werden müssen. Es wird noch einmal betont, dass über das Busnetz noch geredet wird und das was heute besprochen wurde eine Arbeitshypothese ist, welche für den Planungsprozess notwendig ist. Diese ersetzt nicht den Planungs- und Abstimmungsprozess im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes. Ergänzt wird, dass CM4 noch stadtweit in das ÖPNV Netz eingebunden werden muss und dass in diesem Schritt auch das Busnetz bedacht werden wird.
- Weiterhin wird angemerkt, dass das Projekt insgesamt und auch der Punkt der Anbindung auch in Zukunft noch komplex bleiben wird. Es wird darauf verwiesen, dass es selbst in den davon profitierenden Kommunen nicht nur positive Stimmen bzgl. des Projekts gibt. Außerdem werden die unterschiedlichen Zuständigkeiten z.B. der Landkreise für einzelne Kommunen erwähnt, die eine weitere Schwierigkeit darstellen. Es wird dafür plädiert das Projekt gemeinsam und im Austausch fortzusetzen und auch in Zukunft für Akzeptanz zu werben.

Ausblick und weiteres Vorgehen

Das aktuell laufende Arbeitspaket 3 wird mit einer Bürgerinformationsveranstaltung am 4. November 2021 abgeschlossen. Die Veranstaltung wird hybrid durchgeführt. Sie kann sowohl digital als auch vor Ort besucht werden. Dabei wird der aktuelle Stand der Planung vorgestellt und auf Fragen, Anmerkungen und Hinweise spezifisch eingegangen. Im Arbeitspaket 4 folgt die Auswertung der eingegangenen Hinweise und Anmerkungen sowie ggfs. daraus folgende weitere Planungsschritte. Anschließend wird der gesamte Planungsprozess dokumentiert sowie (nach Abschluss der Planung) eine öffentliche Präsentation vorbereitet. Diese soll in Form einer Ausstellung und der Erstellung von Projektbroschüren erfolgen.

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.

