

# Stadtparteitag BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Chemnitz

19. November, Chemnitz, Kraftwerk e.V. , Salon Hartmann,

**Antragsteller:**  
Stadtvorstand

## **„Chemnitzer Modell“- Mehr Klarheit und Bürgerbeteiligung bei der Umsetzung!**

Mehr Mobilität für Alle – bezahlbar, energieeffizient und barrierefrei - dieses Ziel wollen wir mit dem Öffentlichen Personenverkehr (ÖV) erreichen. Mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ist dies nicht möglich, denn ein großer Teil der Bevölkerung war, ist und bleibt vom Zugang zum eigenen Auto ausgeschlossen. Zudem werden die Kosten für den Autoverkehr steigen -sei es für den einzelnen Autofahrer oder auch für die Volkswirtschaft insgesamt. Und Barrierefreiheit ist in einem auf MIV ausgerichteten Verkehrssystem kaum zu erreichen.

Deshalb wollen wir Schritt für Schritt den ÖV zum vorrangigen Mobilitätsträger in Stadt und Stadt-Umland-Beziehungen entwickeln. Bereits seit zwanzig Jahren gibt es in und um Chemnitz Überlegungen, ein Stadtbahnsystem zu schaffen, welches das Umland und Chemnitz im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) besser anbindet. Die Idee stammt aus Karlsruhe, wo das „Karlsruher Modell“ seit Jahrzehnten funktioniert. Die Pilotstrecke nach Stollberg - mit einer durchgehenden Elektrifizierung - ist ein Erfolg. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Chemnitz begrüßen das „Chemnitzer Modell“ und sehen darin eine Chance, das Angebot des SPNV/ÖV in und um Chemnitz zu verbessern sowie Straßenräume zu gestalten.

Leider stehen die Ergebnisse politischer Prioritätensetzungen der vergangenen Jahrzehnte einer insgesamt erfolgreichen Entwicklung des „Chemnitzer Modells“ eher entgegen: Chemnitz wurde autogerecht um- und ausgebaut - mit einem leistungsfähigen Straßensystem und mit viel Raum für große Mengen parkender PKW. So ist es allzu logisch, dass Autofahren in Chemnitz für Bewohner und Gäste sehr attraktiv ist. Die zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des eigene PKW ist - wenige Stadtteile ausgenommen – insgesamt sehr gut. Der Nahverkehr ist dadurch in eine dramatische Defensivposition geraten, welche zu Fahrgastverlusten und in dessen Folge zu Netz- und Taktausdünnung sowie Preissteigerung führt.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Chemnitz nehmen dieses langsame Dahinsiechen des ÖPNV nicht länger hin. Wir wollen diese Abwärtsspirale durchbrechen - mit einem attraktiven „Chemnitzer Modell“. Dabei stehen für uns Reisegeschwindigkeit und Vertaktung im Mittelpunkt. Wir wollen die intelligente und attraktive Verknüpfung aller öffentlichen Verkehrsmittel des Chemnitzer Stadtverkehrs mit dem Chemnitzer Modell und dem Fernverkehr, d.h. eine optimale Vernetzung von Bus, Tram und Zug.

Aus diesem Grund müssen die anstehenden Investitionen in den verschiedenen Systemen des ÖV jetzt aufeinander abgestimmt, mit der Öffentlichkeit diskutiert und realistisch durchfinanziert werden, um böse Überraschungen oder Fehlinvestitionen auszuschließen. Vor weiteren Bauabschnitten im „Chemnitzer Modell“ sind daher folgende Fragen zu klären:

### **1. Betriebskonzept anfertigen, diskutieren und festschreiben**

Die VMS (Verkehrsverbund Mittelsachsen) GmbH hat in mehreren Veröffentlichungen<sup>1</sup> das Zielnetz beschrieben und den Ausbau in fünf Stufen zeitlich eingeordnet. Das Material ist aber noch unzureichend. Wir erwarten von der VMS GmbH, dem ZVMS (Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen) und der CVAG (Chemnitzer Verkehrs-AG) ein umfassendes Betriebskonzept bis Ende 2012. Dieses sollte folgende Faktoren enthalten:

- Die täglichen Takt- und Betriebszeiten müssen vor der Inbetriebnahme festgeschrieben werden! Wir fordern hier eine klare Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Status, d.h. auf allen Linien muss von Montag bis Samstag von 06.00 Uhr bis mind. 20.00 Uhr ein 30-Minuten-Takt vorhanden sein.
- Buslinien im Umland müssen stärker auf die Zielbahnhöfe bzw. Knoten des Chemnitzer Modells ausgerichtet werden, um das Umsteigen zu erleichtern. Ein detailliertes Konzept ist auch hier notwendig.
- Der regionale SPNV muss konzeptionell mit dem „Chemnitzer Modell“ verknüpft werden, sodass die Fahrgäste schnell und einfach reisen können.
- Die Linien sollten im Zielnetz verbunden werden. Sollte sich das Umsteigen dennoch nicht verhindern lassen, sind kurze Umsteigezeiten von maximal drei bis fünf Minuten notwendig.

## **2. Fahrzeuganschaffung kalkulieren und kommunizieren**

Auch wenn der Freistaat eine Teilfinanzierung von max. 30 Mio. Euro<sup>2</sup> für die Diesel-Hybrid-Fahrzeuge zugesagt hat, sind noch finanzielle und technische Hürden zu nehmen:

- Wir erwarten eine klare Kalkulation bzgl. der Entwicklung und Anschaffung der Fahrzeuge. Nach unserem Kenntnisstand werden die geplanten 4,2 Mio. Euro pro Fahrzeug nicht ausreichen. Wer wird die Mehrkosten tragen? Bei der Planung der neuen Bahnen muss geklärt sein, welche maximale Achslast innerhalb des Straßenbahnsystems in Chemnitz möglich ist. Wer kommt für die damit bei der CVAG steigenden Infrastrukturkosten auf?
- Die Fahrzeuge müssen NutzerInnenfreundlich gestaltet sein, d.h. barrierefrei und mit hoher Aufenthaltsqualität im Fahrzeug.

## **3 . Einordnung des „Chemnitzer Modells“ in den städtischen ÖV und den Nahverkehrsplan**

Durch das „Chemnitzer Modell“ besteht die Chance, neue Fahrgäste im SPNV/ÖV zu gewinnen. Allerdings darf dies nicht zu Verschlechterungen im städtischen ÖV führen:

- Wie werden Stadtteile - z.B. Ebersdorf und Reichenhain - nach der Fertigstellung des „Chemnitzer Modells“ an den städtischen ÖPNV künftig versorgt? Es darf im Bestandsnetz der Stadtbahnen zu keinen Streckenstilllegungen kommen! Vielmehr sind diese durch eine intelligente Siedlungs- und Verkehrsplanung zu stärken.
- Aufhebung von innerstädtischen Direktverbindungen zugunsten des Umlandverkehrs dürfen nicht zustande kommen
- Der Chemnitzer Nahverkehrsplan muss bis Ende 2012 überarbeitet werden.

---

<sup>1</sup> Die letzte uns bekannte Veröffentlichung mit dem geplanten Zielnetz stammt aus dem Jahr 2010.

<sup>2</sup> Vgl. Anfrage von Annekathrin Giegengack im Sächsischen Landtag, Drs. 5/5666.