



Datum 13.07.2010

Nr.<sup>1)</sup>: RA-252/2010

### Anfrage von Stadtratsmitgliedern

(gemäß § 28 Abs. 5 SächsGemO in Verbindung mit der Geschäftsordnung für den Stadtrat der Stadt Chemnitz)

Fragesteller/in: Schmidt, Martin (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Name, Vorname (Fraktion)

### Kurzbezeichnung: Chemnitzer Modell auf der Reichenhainer Straße

#### Frage:

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

ich würde mich freuen, wenn Sie mir folgende Fragen beantworten lassen könnten:

1. Wann rechnet die Stadt Chemnitz bzw. der VMS mit einem Fördermittelbescheid bezüglich der geplanten Strecke nach Thalheim, welche u.a. auf der Reichenhainer Straße verlaufen soll?
2. Wie ist der aktuelle Verfahrensstand für diese Ausbaustufe?
3. Wie ist die Stadt Chemnitz nach der evtl. positiven Fördermittelzusage bei den weiteren Ausführungen eingebunden?
4. Wo sollen die Gleise auf der Reichenhainer Straße verlaufen?
5. Gibt es Möglichkeiten, die Bäume auf der Reichenhainer Straße zu erhalten und die Gleise trotzdem zu bauen?
6. Welche Mehrkosten würden dadurch entstehen?
7. Welche Gründe sprechen aus Sicht des VMS bzw. der Stadt Chemnitz gegen eine Anbindung des Sportforums und des Friedhofs durch die geplante Bahn?

\_\_\_\_\_  
Unterschrift (Fragesteller/in)

<sup>1)</sup> wird von der Geschäftsstelle des Stadtrates ausgefüllt

Datum	14.07.2010
Nr. <sup>1)</sup> :	RA-254/2010

### Anfrage von Stadtratsmitgliedern

(gemäß § 28 Abs. 5 SächsGemO in Verbindung mit der Geschäftsordnung für den Stadtrat der Stadt Chemnitz)

Fragesteller/in: Schmidt, Martin (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Name, Vorname (Fraktion)

### Kurzbezeichnung: Radweg beim Chemnitzer Modell auf der Reichenhainer Straße

#### Frage:

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

ich habe eine weitere Frage zum geplanten Straßenbahnbau auf der Reichenhainer Straße und würde mich freuen, wenn Sie mir diese beantworten lassen könnten:

Wäre es möglich, den Radweg beim Bau der Straßenbahn auf der Reichenhainer Straße in die Mitte zwischen die Bäume zu legen?

---

Unterschrift (Fragesteller/in)

<sup>1)</sup> wird von der Geschäftsstelle des Stadtrates ausgefüllt

## Dezernat 6

Baukoordination, Stadtplanung, Vermessung und  
Kataster, Bauordnung, Denkmalpflege, Hochbau,  
Tiefbau, Stadterneuerung, Wohnungsbauförderung,  
Grünflächen



**CHEMNITZ**  
**STADT DER**  
**MODERNE**

Stadt Chemnitz · Dezernat 6 · 09106 Chemnitz

Stadtrat

Herrn Martin Schmidt

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Markt 1

09111 Chemnitz

Dienstgebäude Annaberger Straße 89  
09120 Chemnitz

Datum 20.09.2010

Unser Zeichen

Durchwahl 488 7731

Auskunft erteilt Frau Lull

Zimmer 407

Ihr Zeichen 15.4 Sp/10.24.12

Ihre Schreiben vom 13. und 14.07.2010

E-Mail kerstin.lull@stadt-  
chemnitz.de

### **Anfrage von Stadtratsmitgliedern, RA – 252/2010 und RA – 254/2010** **- Chemnitzer Modell auf der Reichenhainer Straße** **- Radweg beim Chemnitzer Modell auf der Reichenhainer Straße**

Sehr geehrter Herr Schmidt,

Bezug nehmend auf den Zwischenbescheid, welchen Sie erhalten haben, möchte ich Ihnen nach Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) Ihre Fragen zum Chemnitzer Modell auf der Reichenhainer Straße beantworten:

#### zu Punkt 1:

Der Rahmenantrag zur Einordnung der Gesamtmaßnahme Chemnitzer Modell in das Bundesprogramm einschließlich Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wird Anfang September 2010 (36. KW) durch den VMS eingereicht. Aufgrund des positiven Ergebnisses der NKU erfolgt mit hoher Wahrscheinlichkeit die Einordnung in das Bundesprogramm.

Mit Erreichen des weiteren Planungsfortschrittes erfolgt für jede Baustufe einzeln ein konkreter Fördermittelantrag durch den VMS als Vorhabenträger. Nach Prüfung des Antrages durch den Fördermittelgeber erfolgt der Bescheid über die zuwendungsfähigen Bestandteile der Baumaßnahme.

#### zu Punkt 2:

Für die Stufe 2 des Chemnitzer Modells, Reichenhainer Straße liegt die Vorplanung (Leistungsphase 2) mit Variantenbetrachtung und Herausarbeitung einer Vorzugsvariante vor.

#### zu Punkt 3:

Die Abteilung Verkehrsplanung des Tiefbauamtes war unmittelbar in alle planerischen, technischen Entscheidungsprozesse eingebunden. Teilweise wurden weitere Abteilungen des Tiefbauamtes und das Stadtplanungsamt einbezogen. Diese Vorgehensweise soll so weiter beibehalten werden, da sie sich bei der bereits in Umsetzung befindlichen Stufe 1 des Chemnitzer Modells, Einfahrt Hauptbahnhof bewährt hat.

Telefon 0371 488-1961/-1962  
Fax 0371 488-1996  
E-Mail d3@stadt-chemnitz.de  
Internet www.chemnitz.de

Erreichbarkeit  
Straßenbahn Linie 5, 6, 522  
Haltestelle:  
Treffurthstraße

kein Zugang für  
elektronisch signierte  
sowie für verschlüsselte  
elektronische Dokumente

In der Planfeststellung wird die Stadt Chemnitz als Träger öffentlicher Belange am Genehmigungsverfahren beteiligt. Vorhabenträger ist der VMS. Es ist vorgesehen, die Planungen zur Information im PUA vorzustellen.

zu den Punkten 4 - 6:

Für die Reichenhainer Straße wurden 4 Varianten und eine Untervariante erarbeitet (Stadtbahn in Mittellage zwischen den Bäumen, Seitenlage rechts, Seitenlage links und richtungsbezogene Führung: je ein Gleis links und rechts der Baumreihen). Ein Ziel bei der Variantenuntersuchung war es, die Auswirkungen auf den Straßenraum und die vorhandenen Baumpflanzungen zu prüfen. Hier wurde auch das Grünflächenamt einbezogen, unter anderem um verbindliche Aussagen zum Zustand der Bäume zu erhalten. Die vorhandenen Baumreihen sind fast lückenlos erhalten, teilweise erfolgten bereits Ersatzpflanzungen in entstandenen Lücken. Es ist zu erwarten, dass die vorhandenen Bäume in den nächsten Jahren nach und nach ersetzt werden müssen.

Die Variantenuntersuchung hat ergeben, dass bei allen Varianten die Bestandspflanzungen nicht erhalten werden können. Dies ergibt sich aus der geringen Stammhöhe und niedrigen Krone, die einen besonders weiten Abstand zwischen Baumkrone und Lichtraum der Fahrzeuge zur Folge haben. Die Variante Stadtbahn in Mittellage ist generell nur mit Neupflanzungen möglich. Die anderen Varianten erfordern bei Erhalt der Bestandsbäume so starke Eingriffe in die Seitenräume und damit eine Verbreiterung des Verkehrsraumes, dass die Gehwegbereiche nicht mehr in den Mindestbreiten hergestellt werden könnten. An einzelnen Engstellen (z.B. auf Höhe Reichenhainer Straße 43/66) ist diese Lösung gar nicht umsetzbar. Der Erhalt der Bäume ist bei Einhaltung der Mindestbreiten und Mindestabstände somit nicht möglich. Mehrkosten für diese Variante (Erhalt der Bäume) wurden nicht ermittelt, da sie aus Sicht der Fachabteilung und des Vorhabenträgers nicht umsetzbar ist.

In allen Varianten wurde aufgrund der Anbindung der Universität auf eine anspruchsgerechte Führungsform für den Radverkehr Wert gelegt. Auch eine mögliche Führung zwischen den vorhandenen Bäumen wurde dabei betrachtet. Jedoch stellt sich die sichere Anbindung des mittig geführten Radweges an das weiterführende Radnetz als äußerst schwierig dar. Eine weitgehend konfliktfreie, allen Anforderungen des Radverkehrs gerecht werdende Lösung liegt noch nicht vor. Hierzu sind weiter Abwägungen vorzunehmen.

zu Punkt 7:

Auch hier muss der Aufwand und der Nutzen gegenübergestellt werden. Der Anbindung des Friedhofes und des Sportforums mit einem bestimmten Nutzerpotential stehen Kosten gegenüber, die für die Verlängerung der Trasse notwendig werden. Kostenerhöhend und damit mit negativen Auswirkungen auf die NKU, stehen die technisch schwierige Querung des Südringes und der Gleise der Anschlussbahn des Rohr- und Kaltwalzwerkes. Die Einhaltung der Förderrichtlinien des Bundes als Fördermittelgeber (Es wird grundsätzlich nur ein besonderer Bahnkörper gefördert!) setzt auch Grenzen im beengten Querschnitt ab dem Südring landwärts. Als eine weitere topografisch schwierige Situation gestaltet sich die Knotenpunktgestaltung und Querung des derzeit als Kreisverkehr angelegten Verkehrsknoten Erfenschlager Straße/Gornauer Straße und die Einordnung einer betriebsnotwendigen Zwischenwendeanlage.

Aus finanzieller Sicht sind durch diese Bauwerke deutlich höhere Kosten zu erwarten. Wir müssen davon ausgehen, dass diese zum überwiegenden Teil durch die Stadt Chemnitz aufzubringen wären.

Für die Gesamtstrecke würde sich eine Verlängerung der Fahrzeit zwischen Chemnitz und Aue ergeben, verbunden mit einem (eventuellen) Fahrzeugmehrbedarf für VMS und Stadt sowie Mehrkosten bei der Taktverdichtung auf dem innerstädtischen Abschnitt für die Stadt Chemnitz selbst.

Eine konkrete Gegenüberstellung analog der NKU wurde allerdings bisher noch nicht veranlasst.

Weiterhin beabsichtige ich für eine der Herbstsitzungen des PUA Vertreter des VMS zum Thema Sachstand Vorbereitung Chemnitzer Modell einzuladen. In diesem Zusammenhang soll den Mitgliedern des PUA auch die Variantenuntersuchung zur Stufe 2 des Chemnitzer Modells vorgestellt werden.

Ich hoffe, Ihnen ausreichend und umfassend geantwortet zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

Petra Wesseler  
Bürgermeisterin