

Beschlussvorlage Nr. B- 80/2008

an den **Stadtrat** zur Sitzung am **09.07.2008**

Offenlegung gemäß § 39 (1) SächsGemO

innerhalb der Sitzung

außerhalb der Sitzung vom bis

Widerspruch ja nein

Eilentscheidung der OB gemäß §52(3) SächsGemO am

Einreicher:	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich gemäß SächsGemO
Dezernat 6/Amt 66	<input type="checkbox"/> nichtöffentlich gemäß SächsGemO

Gegenstand:

Grundsatzentscheidung zur Umsetzung des Haltepunktes Chemnitz-Küchwald

Vorberatungsfolge (Beiräte, Ortschaftsräte, Ausschuss)	Sitzungs- termine	Vorlage geändert ja/nein	Abstimmungsergebnis		
			ein- stimmig	mehr- heitlich	abge- lehnt
1. Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	01.07.2008				

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die weitere Vorbereitung des Haltepunktes Chemnitz-Küchwald und beauftragt die Verwaltung

-einen Nutzen-Kosten-Vergleich zwischen der Variante 2 aus Anlage 2 und dem Bau von beidseitigen Außenbahnsteigen zu erstellen

-Lösungsvorschläge für eine verbesserte Buserschließung vorzulegen und

-die Variantenvergleiche dem Planungs-, Bau- und Umweltausschuss im Oktober 2008 zur Entscheidung vorzulegen.

Unterschrift

Begründung:

Der Stadtrat hat am 15.11.2006 unter der Beschlussnummer B-68/2006 den Nahverkehrsplan der Stadt Chemnitz für die Jahre 2006-2010 mit dem Zusatz beschlossen, gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS), der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der City-Bahn Chemnitz GmbH eine Planungs- und Entscheidungsgrundlage zur Einrichtung eines Haltepunktes im Bereich Rilkestraße/Küchwald zu erarbeiten.

Im Vorfeld erfolgte eine Umfrage des VMS zur Nutzung eines möglichen Haltepunktes Küchwald. In einem zweiten Schritt vergab der VMS die Verkehrsleistung als Linie 525A, Pendelverkehr zwischen Rilkestraße, Hauptbahnhof und Zentralhaltestelle, als Probebetrieb für ein halbes Jahr. Die Fahrgastzählung ergab durchschnittlich 70 Nutzer (zwischen 6 und 184) pro Tag. Bei 40 Fahrten pro Tag ergibt sich eine Belegung der Fahrzeuge mit durchschnittlich 2 Fahrgästen pro Fahrt. Diese Zählergebnisse flossen in eine dazu erarbeitete Machbarkeitsstudie ein. Auszüge der Studie enthält die Anlage 2. Darin wurden verschiedene Varianten erarbeitet und nach Diskussion in der begleitenden Projektgruppe (DB Netz AG, DB Station&Service, VMS, CityBahn Chemnitz, Bürgerinitiative) ein Lösungsvorschlag als Vorzugsvariante ermittelt.

Die Wirtschaftlichkeit wird detailliert in der Anlage 2, Seite 34 dargestellt.

Mit der o. g. Annahme kommt es zu einem Defizit von	63.707 €/Jahr,
bei Annahme einer Steigerung der Reisezahlen um 10 % von	60.450 €/Jahr und
bei Annahme einer Steigerung der Reisezahlen um 25 % von	55.563 €/Jahr.

Hinweise zu Finanzierungsquellen und Fördermitteln

Zur Finanzierung der Maßnahme kann entsprechend den geltenden Richtlinien beim Freistaat Sachsen und dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen eine Zuwendung beantragt werden. Diese beläuft sich auf maximal 90 % der förderfähigen Kosten.

Für die Vorzugsvariante 2 betragen die Gesamtkosten nach Kostenschätzung 610.000,00 €. Damit kann mit Zuwendungen in Höhe von **maximal** 549.000,00 € gerechnet werden, wobei nichtzuwendungsfähigen Kosten noch berücksichtigt werden müssen. Die Stadt muss sich somit mit mindestens 61.000,00 € an den Kosten betätigen.

Die Baumaßnahme wurde mit der Aufstellung des Planentwurfes 2009 angemeldet. Der Baubeginn ist dabei abhängig von der Fördermittelzusage und vom Verlauf des Planrechtsverfahrens.

Mit dem Resultat der Machbarkeitsstudie erfolgte eine Vorstellung des Projektes beim Regierungspräsidium Chemnitz. Die Abstimmung mit dem Fördermittelgeber war zur frühzeitigen Klärung, ob die Maßnahme zur Förderung durch den Freistaat Sachsen beantragt werden kann, notwendig.

Da laut Machbarkeitsstudie der Haltepunkt bei gegenwärtig vorliegendem Verkehrsaufkommen betrieblich eingeordnet werden kann, ist er laut schriftlicher Stellungnahme des Regierungspräsidiums Chemnitz vom 14.02.2008 (Anlage 3) grundsätzlich förderfähig.

Zur Sicherung der zukünftigen Erweiterung und Taktverdichtung des Chemnitzer Modells ist es jedoch notwendig, größere Reserven im betrieblichen Ablauf vorzuhalten. Dies wird auch durch die Stellungnahme des Verkehrsverbundes Mittelsachsen vom 02.01.2008/30.05.2008 deutlich.

Aus diesem Grund muss eine weitere Untersuchung folgen, die den zweigleisigen Betrieb mit zwei Bahnsteigkanten zum Inhalt hat. Damit ergibt sich für die Zukunft die Möglichkeit, weitere Verdichtungen auf der Strecke zu fahren. Die betriebliche Verdichtung des Verkehrs wird dann nur noch durch den eingleisigen Abschnitt Richtung Hauptbahnhof begrenzt.

Die Übernahme der jährlich anfallenden Betriebskosten (Szenario C: 42.000,00 € pro Jahr) kann beim Verkehrsverbund Mittelsachsen als Aufgabenträger im SPNV beantragt werden. Übernimmt der VMS diese Kosten nicht, **muss deren Deckung durch den Betreiber City-Bahn oder die Stadt Chemnitz gesichert werden.**

Wertung und Empfehlung

Der unmittelbare Einzugsbereich des Haltepunktes KÜchwald ist das Wohngebiet an der Rilkestraße, welches sich in attraktiver, aber verkehrlich ungünstiger Lage befindet. Das reine Wohngebiet weist eine gute Altersdurchmischung und weiteres Verjüngungspotential auf, so dass der Haltepunkt auch im Schüler- und Berufsverkehr genutzt werden wird.

Die Nähe zum KÜchwaldpark mit Parkeisenbahn und Eissportzentrum ist ein weiterer Vorteil. Im Sinne des Mobilitätsmanagement kann durch das Angebot eines neuen Haltepunktes die Anreise mit dem ÖPNV bei Großveranstaltungen im KÜchwaldpark (z.B. Pressefest) gefördert werden.

Für die Sicherung der langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten des Chemnitzer Modells (z.B. Einführung der Bedienung des Streckenabschnittes Chemnitz – Limbach-Oberfrohna) sind auch ausreichende Reserven anhand des Betriebskonzeptes vorzuhalten.

Folgemeasures

Nach Auslaufen des Probetriebes durch den VMS übernahm ab September 2007 die CVAG die Bedienung des Wohngebietes als Erweiterung der Linie Markthalle-Krankenhaus Flemmingstraße. Diese eingefügte Stichfahrt kann jedoch keine Dauerlösung sein, da Fahrgäste auf der Relation von Stadtzentrum bis zum Krankenhaus ca. 5 Minuten länger fahren müssen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes ist zwingend die Einstellung der Bedienung mit der Kleinbuslinie verbunden.

Weitere Schritte

Diese Machbarkeitsstudie liegt seit November 2007 vor; die Ergebnisse wurden im PBUA am 04.12.2007 informativ vorgestellt.

Als weiterer Schritt ist die Vergabe der Machbarkeitsuntersuchung und Kostenschätzung zum zweigleisigen Bahnhalt vorgesehen. Das Angebot des Planungsbüros liegt bereits vor.

Nach erneuter Vorlage im PBUA kann die Vergabe der Planungsleistung bis zur Genehmigungsplanung (bis Lph. 4, evtl. in Stufen) und die Durchführung des Planrechtsverfahrens nach § 18 AEG. Planrechtsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erfolgen. Im Vorlauf dazu ist in Absprache mit dem EBA zu klären, ob ein Screening-Verfahren zur Ermittlung des Umfangs der Eingriffe in die Schutzgüter zu veranlassen ist. Auf privatrechtlichem Wege sind über das Planrechtsverfahren hinaus vorrangig die Belange des Grunderwerbs, der Oberflächenwassereinleitung und der Energieversorgung zu klären.

Die Finanzierung der Planungsleistung erfolgt im Jahr 2008 aus der HHST 63000.95041 mit überplanmäßigen Deckung aus HHST: 63000.96006 „Gemeindestraßen, Betriebsanlagen, sonstige technische Anlagen, Liniennetz ÖPNV“. Die Baumaßnahme wurde mit der Aufstellung des Planentwurfes 2009 angemeldet. Der Baubeginn ist dabei abhängig von der Fördermittelzusage und vom Verlauf des Planrechtsverfahrens.



Regierungspräsidium
Chemnitz

Regierungspräsidium Chemnitz

Stadt Chemnitz
Tiefbauamt
Annaberger Straße 89
09120 Chemnitz

09105 Chemnitz R	Stadt Chemnitz Tiefbauamt				
TK	2009				
WV	19. FEB. 2008				
A	Reg.-Nr. 463				
66.0	66.1	66.2	66.3	66.4	66.5

Chemnitz, 14.02.2008
Tel.: (03 71) 5 32 - 1464
E-Mail: matthias_gradzielski@rpc.sachsen.de
Bearb.: Herr Gradzielski
Aktenzeichen: 46-3805.20/4/16
(Bitte bei Antwort angeben)

20.02.08

Stellungnahme zum beabsichtigten Neubau einer SPNV - Zugangsstelle Hp. Chemnitz-Küchwald

Ihr Schreiben vom 10.12.2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bezug nehmend auf Ihr o.g. Schreiben möchten wir zum geplanten Neubau einer SPNV-Zugangsstelle im Bereich der Rilkestraße wie folgt Stellung nehmen:

Aus zuwendungsrechtlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben grundsätzlich keine Bedenken.

Die Errichtung der neuen Verkehrsstation ist nach der einschlägigen ÖPNV-Förderrichtlinie des Freistaates Sachsen mit bis zu 75 v.H. der zuwendungsfähigen Ausgaben förderfähig. Über die tatsächliche Förderhöhe kann erst im Rahmen des Förderverfahrens entschieden werden. Sofern sich der Verkehrsverbund Mittelsachsen an der Förderung beteiligt, werden die Planungsausgaben durch den Freistaat Sachsen nicht gefördert.

Die Verkehrsstation ist vollständig barrierefrei herzustellen. Zuwegungen und Bereiche, die den einschlägigen Anforderungen nicht entsprechen, sind nicht förderfähig.

Nach Prüfung der vorliegenden Machbarkeitsstudie sind folgende Punkte kritisch zu bewerten, die einer näheren Prüfung noch bedürfen.

1. Im Rahmen der Umsetzung des Chemnitzer Modells ist perspektivisch die Einbindung der Stadt Limbach-Oberfrohna notwendig. Bei Führung dieser Verbindung über die bestehende Eisenbahnstrecke Chemnitz Hbf – Wittgensdorf – Oberfrohna hätte dies unmittelbar Einfluss auf die Betriebstechnologie des neu zu errichtenden Hp. Chemnitz-Küchwald. In der Machbarkeitsstudie wird lediglich von Status Quo der Verkehrsbelegung ausgegangen. Es wird deshalb emp-

Freundlich • Sachlich • Kompetent
Gemeinsam für eine starke Region

Telefon: (0371) 532 - 0
Hausadresse: Altchemnitzer Straße 41
09120 Chemnitz
Homepage: www.rpc.sachsen.de

Telefax: (0371) 532 - 1929
E-Mail: post@rpc.sachsen.de
Kein Zugang für elektronisch
signierte sowie für verschlüsselte
elektronische Dokumente



Gekennzeichnete
Parkplätze vor
dem Gebäude

zu erreichen:
Bankverbindung:

mit Straßenbahnlinie 5 und 6 (Rößlerstraße),
Buslinie 49 (Spinnereimaschinenbau)
Ostsächsische Sparkasse Dresden
Kto.-Nr.: 315 301 1370 BLZ: 850 503 00
IBAN: DE82 8505 0300 3153 0113 70
BIC: OSDD DE 81

fohlen, die Durchlassfähigkeit des Streckenabschnittes Chemnitz-Hbf. - Abz. Wittgensdorf ob. Bf. hinsichtlich eines 20 min- Taktes für die Verkehrsrelation Chemnitz City – Limbach-Oberfrohna zu prüfen (siehe Integrales ÖPNV/SPNV-Konzept 2020).

2. In der Machbarkeitsstudie wird die Variante 2 (Außenbahnsteig bei km 58,428 – 58,508) zur Realisierung empfohlen, da mit einer deutlichen Reduzierung der Fahrstraßenbelegung gegenüber der Variante 1 gerechnet wird. Dennoch bleibt aufgrund der Errichtung nur eines Bahnsteiges die Problematik des „Fahrens auf falschem Gleis“. Aus betriebstechnologischer Sicht wird seitens der Verfasser auch diese Variante kritisch gesehen. Die erhöhten Kosten bei der Errichtung eines zweiten Bahnsteiges sind ohne Zweifel gegeben. Allerdings sind diese mit den sich daraus gegebenen Vorteilen abzuwägen. Da der Streckenabschnitt in Bereich der neu zu errichtenden Verkehrsstation zweigleisig ausgebaut ist, wird empfohlen, diese Untersuchung noch durchzuführen.

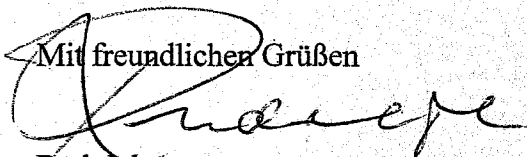
3. Die Verkehrsrelation Chemnitz - Leipzig gehört laut Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen vom 27.08.1999 zu den bedeutenden überregionalen Eisenbahnstrecken. Ihre verkehrliche Absicherung ist deshalb als prioritär einzustufen. Mit der beabsichtigten Errichtung des Haltepunktes liegt die Vermutung nahe, dass die komplizierte Betriebstechnologie negative Auswirkungen(insbesondere bei Verspätungen) auf Verkehrsdurchführung dieser wichtigen Relation haben könnte. In der Machbarkeitsstudie erfolgten dazu keine Aussagen. Deshalb wird hier ebenfalls eine Prüfung empfohlen. In diesem Zusammenhang sei auf die mangelnde Infrastruktur zwischen Chemnitz Hbf. und Chemnitz – Kūchwald verwiesen (eingleisiger Betrieb).

4. Die vorgesehene Bahnsteighöhe von 55 cm schließt den Einsatz von Variobahnen des Chemnitzer Modells aus. Das sollte bei der weiteren Bearbeitung beachtet werden.

5. Um die Zuwegungskosten zu senken, sollte der direkte fußläufige Zugang zur Rilkestraße im Bereich km 58,508 bis km 58,546 geprüft werden. Obwohl hier Grunderwerb und der Bau einer FÜ über die Fernwärmetrasse erforderlich wäre, könnten hier doch Investitionen eingespart werden können.

6. In den wenigsten Fällen lässt sich der ÖPNV kostendeckend betreiben. Dennoch sollten wirtschaftliche Aspekte bei der Realisierung dieses Haltepunktes nicht außer Acht gelassen werden. Dabei zeigt die Diskrepanz zwischen notwendigen Ein-, Aus- und Umsteiger (100 Fahrgäste pro Werktag) und den prognostizierten Zahlen, dass hier die Notwendigkeit der neuen Verkehrsstation auch aus dieser Sicht kritisch gesehen werden muss.

Mit freundlichen Grüßen



Rudolph
Referatsleiter



VERKEHRSVERBUND
MITTELSACHSEN GmbH

Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH
Am Rathaus 2 · 09111 Chemnitz

Stadt Chemnitz
Amt 66 – Tiefbauamt
Abteilungsleiter Herrn Bräuer
Annaberger Straße 89
09120 Chemnitz

R	Stadt Chemnitz Tiefbauamt						
TK							
WV	04 JAN. 2008						
A	Reg.-Nr. 102						
66.0	66.1	66.2	66.3	66.4	66.5	66.6	

Unser Zeichen
Ma

Datum
2. Januar 2008

Sitz:
Am Rathaus 2
09111 Chemnitz

Tel.: 0371 40008-0
Fax: 0371 4000899

E-Mail:
post@vms.de

Internet:
www.vms.de

10
Br
Lu

Neubau einer SPNV-Zugangsstelle „Chemnitz Küchwald“ Ihr Schreiben vom 10. Dezember 2007

Sehr geehrter Herr Bräuer,

Ihrer Bitte um Stellungnahme zur Machbarkeitsuntersuchung für einen möglichen Bahnhalteteil komme ich gern nach.

Wie in den Arbeitsgesprächen mehrfach angesprochen wurde, geht es aus Sicht des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS) um die Erschließung des Wohngebietes Rilkestraße mit Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Dazu gehören sowohl der Schienenpersonennahverkehr, als auch der straßengebundene ÖPNV.

Zur Unterstützung der weiteren Diskussion schlagen wir wiederholt vor, den Bus als Alternative in die Betrachtung einzubeziehen und – sofern noch nicht geschehen – einen Variantenvergleich Bahn/Bus durchzuführen.

Die Mitwirkung des VMS sei an dieser Stelle nochmals versichert.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Neuhaus
Geschäftsführer

AG Chemnitz
HRB 21599

Steuernummer:
215/121/05553

Ust-IdNr.:
DE237178312

Aufsichtsrat:
Landrat
Volker Uhlig
(Vorsitzender)

Geschäftsführer:
Dr. Harald Neuhaus

Bankverbindung:
Konto: 3 140 002 750
BLZ: 870 500 00
Sparkasse Chemnitz

ÖPNV vom Hbf bis
Zentralhaltestelle mit:
Stadtbahn Linien 1, 2, 4, 6
Bus Linie 23
City-Bahn KBS 522

VERSENDET AM 30. MAI 2008

In: 1995

Stadt Chemnitz
 Amt 66 – Tiefbauamt
 Amtsleiter
 Herrn Gregorzyk
 Annaberger Straße 89
 09120 Chemnitz

Str

30. Mai 2008

Neubau einer SPNV-Zugangsstelle „Chemnitz Küchwald“

Sehr geehrter Herr Gregorzyk,

gestatten Sie mir zu unserem Schreiben vom 2. Januar 2008 noch die nachstehenden Ergänzungen:

Nachhaltigkeit

Bei der Eisenbahnstrecke Chemnitz – Leipzig handelt es sich um eine eingleisige Strecke mit relativ kurzen zweigleisigen Begegnungsabschnitten sowie mehreren Kreuzungsbahnhöfen. Diese Strecke ermöglicht somit nur eine eingeschränkte betriebliche Flexibilität. Bei der Anlage nur eines Außenbahnsteigs für die in Frage kommende SPNV-Zugangsstelle müssten die dort haltenden Züge in beiden Richtungen immer nur das südliche Streckengleis benutzen. Dadurch würden die Möglichkeiten bei der Fahrplangestaltung und bei der Reaktion auf betriebliche Unregelmäßigkeiten weiter verringert werden.

Des Weiteren sollte durch eine solche Maßnahme die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf dieser Strecke nicht unnötig behindert werden. So gibt es z. B. Überlegungen, den Abschnitt Geithain – Chemnitz zu elektrifizieren, um diese Strecke in das geplante Mitteldeutsche S-Bahn-Netz einzubeziehen und damit Chemnitz an den Leipziger City-Tunnel anbinden zu können. Die Möglichkeit wurde im Zusammenhang mit der NKU für den Leipziger City-Tunnel diskutiert. Als weitere Überlegung möchte ich die Erweiterung des Chemnitzer Modells nach Limbach-Oberfrohna mit Führung über den genannte Strecke nennen.

Aufgrund dieser Punkte kommt für die Einrichtung einer SPNV-Zugangsstelle nur eine Lösung mit zwei Bahnsteigen in Frage.

Wirtschaftlichkeit

Die Nutzungshäufigkeit ist eine der wichtigsten Indikatoren für die Bewertung der Förderungswürdigkeit neuer Zugangsstellen. Im Ergebnis der Auswertung der Nachfragedaten des Probetriebs der Linie S26A war festzustellen, dass durchschnittlich nur rund 70 Personen diese Linie pro Tag genutzt haben. Dieser Wert liegt merklich unter dem Wert von 100 Ein-, Aus- und Umsteigern.

Weiterhin hat sowohl die vom Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) durchgeführte Umfrage als auch die Analyse des oben genannten Probetriebs ergeben, dass aus dem Bereich Rilkestraße hauptsächlich ein Bedarf für Fahrten in die Chemnitzer Innenstadt (Zentralhaltestelle) besteht. Mit dem SPNV kann eine solche umsteigefreie Verbindung jedoch frühestens realisiert werden, wenn die Linie Chemnitz – Burgstädt im Rahmen des weiteren Ausbaus des Chemnitzer Modells über die Verknüpfungsstelle Chemnitz Hbf. bis zur Zentralhaltestelle durchgebunden wird.

Aus den vorgenannten Gründen ist die Einrichtung einer zusätzlichen SPNV-Zugangsstelle „Chemnitz Küchwald“ erst im Zusammenhang mit der erwähnten Ausweitung des Chemnitzer Modells bis Burgstädt – voraussichtlich ab 2013 – sinnvoll. Bis dahin ist eine wirtschaftliche Anbindung des Bereichs Rilkestraße nur über eine Stadtbuslinie möglich.

Darüber hinaus ist auch die Kostentragung eines laufenden Betriebes der neuen Zugangsstelle bisher nicht geklärt.

Wir bitten, unsere Hinweise bei Ihrer Entscheidungsfindung zu berücksichtigen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Neuhaus
Geschäftsführer

Sl. 30.05.08