

Beschlussvorlage Nr. B-126/2013

Einreicher:
Dezernat 6/Amt 66

Gegenstand:

Grundsatzbeschluss zur Linienführung des Chemnitzer Modells in der Reichenhainer Straße

		Status	Beratungsergebnis		
Beratungsfolge (Beiräte, Ortschaftsräte, Ausschüsse, Stadtrat)	Sitzungs- termine	öffentlich/ nichtöffentlich	bestä- tigt	abge- lehnt	ohne Empfeh- lung
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	14.05.2013	öffentlich			

Gesetzliche Grundlagen:

Unterschrift

Beschlussvorschlag:

1. Dem Vorhabenträger Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) wird empfohlen, auf Grundlage der Variante ...* die Genehmigungsunterlagen für die Planfeststellung vorzubereiten.
2. Dem Vorhabenträger ZVMS wird empfohlen, die Trasse zwischen Bernsdorfer Straße und Reichenhainer Straße über die Turnstraße entsprechend der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie (Variante 3: „Besonderer Bahnkörper in Mittellage“) zu führen und auf dieser Grundlage die Genehmigungsunterlagen vorzubereiten.
3. Dem Vorhabenträger ZVMS wird empfohlen, die Trasse zwischen Reichenhainer Straße und Einbindung ins Eisenbahngleis über das B-Plan-Gebiet „Technopark Süd“ zu führen und auf dieser Grundlage die Genehmigungsunterlagen vorzubereiten.

* Die abschließende Festlegung zur Variante erfolgt im Rahmen der Erörterung und Abwägung im PBUA.

Begründung:

Die Stadt Chemnitz muss sich zur Empfehlung einer Vorzugsvariante für die Querschnittsgestaltung der Reichenhainer Straße im Zuge des Chemnitzer Modells Stufe 2 zwischen der Turnstraße und dem Abzweig in Höhe Mensa der Technischen Universität festlegen. Aufgrund der wegen der Laufzeit des ÖPNV-Förderprogramms des Bundes engen Zeitschiene bis zur Inbetriebnahme von Stufe 2, der Fördermittel-Bewilligungszeitraum endet 2018, ist diese Entscheidung zum jetzigen Zeitpunkt notwendig. Erst wenn sie an den Vorhabenträger Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) übergeben wurde, kann dieser die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeiten lassen. Diese wiederum bildet die Grundlage für das notwendige Planfeststellungsverfahren. Die finanziellen Voraussetzungen für die Umsetzung von Stufe 2 des Chemnitzer Modells sind seit Mitte 2012 vollständig gegeben. Es erfolgt eine Bundes- und Landesförderung in Höhe von insgesamt 90% der förderfähigen Kosten für das Chemnitzer Modell. Die Eigenmittel werden durch den ZVMS gesichert.

Die Stufe 2 des Chemnitzer Modells ist 26,4 km lang, davon 23,1 km im bestehenden Eisenbahnnetz. Der Teilabschnitt Reichenhainer Straße hat eine Länge von 1,0 km. Die Schaffung einer Straßenbahnlinie zwischen Universität und Innenstadt über die Reichenhainer Straße ist ein gemeinsames Vorhaben von ZVMS und Stadt Chemnitz mit Synergieeffekten zur Angebotsverbesserung im städtischen ÖPNV und zur Straßenraumgestaltung.

Die vorliegende Beschlussvorlage knüpft an die Beratungsvorlage BR-012/2012 „Sachstand Chemnitzer Modell“ an. Darin wurde dargestellt, wie die Linienfindung bis zur vorgeschlagenen Trassierung über Turnstraße, Reichenhainer Straße und „Technopark Süd“ erfolgte und welche Querschnittslösungen es prinzipiell für die Reichenhainer Straße gibt. Im Anschluss an die Diskussion darüber im PBUA und in der Bürgerschaft wurde ein vertiefendes Baumgutachten erstellt und es erfolgte eine Untersuchung weiterer Varianten mit dem Ziel, einen möglichst großen Baumbestand erhalten zu können. Die Ergebnisse und ein abschließender Variantenvergleich sind in den Anlagen 3 und 4 zusammengestellt. Einbezogen in die Abwägung waren neben dem federführenden Tiefbauamt auch das Stadtplanungsamt, das Grünflächenamt, das Umweltamt und die CVAG.

In Abwägung aller untersuchten Varianten spricht sich die Verwaltung für Variante 2.1 aus. Sie sieht die Einordnung der Straßenbahn in Mittellage vor, auf einem begrünten Bahnkörper, beidseitig gesäumt von einer Baumreihe. Von der Gesamtzahl der Bäume nach Abschluss der Umgestaltung ist die Variante gleichwertig mit Variante 6.2 (siehe unten), wobei in Variante 2.1 alle Bäume neu gepflanzt werden. Die Anforderungen an den Fahrsteifen neben dem Bahnkörper, unter anderem für die Abwicklung des fließenden Kfz- und Radverkehrs sowie für Liefern und Laden, können optimal, konfliktarm und verkehrssicher erfüllt werden. Der Verkehrsablauf für den ÖPNV kann weitgehend störungsfrei erfolgen. Ergänzt wird dies durch eine Entlastung der Reichenhainer Straße von Durchgangsverkehr mittels einer Durchbindung der Fraunhofer Straße bis zur Werner-Seelenbinder-Straße, die seitens der Stadt für alle Varianten als zwingende Begleitmaßnahme zur Schaffung der Straßenbahntrasse gesehen wird. In Variante 2.1 können zudem die meisten Stellplätze angeboten werden und es sind schalltechnisch aufgrund des Abstandes zur Bebauung und des unversiegelten Gleiskörpers insgesamt, die im Variantenvergleich geringsten Beeinträchtigungen zu erwarten (Körper- und Luftschall). Die Baufeldfreimachung ist Kosten minimierend durchführbar (minimale Leitungsverlegung), was sich in den im Variantenvergleich geringsten Gesamtkosten niederschlägt. Generell bietet Variante 2.1 die größte Flexibilität bei der Umsetzung möglicher Szenarien der Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung.

Keine der zusätzlich untersuchten Varianten erreicht tatsächlich das Ziel, die vorhandene Baumallee in Gänze erhalten zu können. Es handelt sich immer nur um Teilabschnitte, in denen ein Baumerhalt möglich ist. Andere Abschnitte müssen, sofern möglich, zwingend neu bepflanzt werden. Nicht immer entsteht hier eine doppelte Baumreihe.

Am ehesten kommt Variante 6.2 dem Bemühen des Erhalts der Baumallee in der heutigen Form nahe. Hier verkehrt die Straßenbahn in Seitenlage, richtungsgetreunt neben nur 3,25 m breiten

Richtungsfahrbahnen. In dieser Variante können jedoch die Anforderungen der angrenzenden Nutzungen wie auch die Abwicklung der verschiedenen Verkehrsarten nicht in angemessener Weise berücksichtigt werden. Der Bahnkörper muss überfahrbar ausgebildet werden, um ein Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen oder auch Radfahrern zu ermöglichen. Wie weit die Variante unter diesen Bedingungen noch die Förderkriterien erfüllt, ist fraglich. Ein Rasengleis ist nicht möglich.

Die Alternativvariante 5.3 mit Trennung von Straßenbahnachse und Fahrbahn auf jeweils einer Seite der Mittelallee kann stadträumlich noch weniger überzeugen. Auch mit Neupflanzungen gelingt es nicht, im Ergebnis der Umgestaltung durchweg eine doppelte Baumreihe zu erhalten. Es bleiben Abschnitte, in denen unter Beachtung der notwendigen Entwurfsparameter und der Einordnung von drei Haltestellen im Zuge der Reichenhainer Straße nur eine Baumreihe eingeordnet werden kann. Damit wird das Ziel verfehlt, die typische Baumallee zu erhalten. Auch liegt die Gesamtzahl der Bäume am Ende deutlich unter der heutigen Zahl und unter der, die von den Varianten 2.1 oder 6.2 nach der Umgestaltung erreicht werden. Zudem bietet die nicht symmetrische Aufteilung des Straßenraumes beidseits der Mittellalle kein überzeugendes stadträumliches Gesamtbild und bringt erschwerte Bedingungen für die Erschließung der angrenzenden Grundstücke.

Mit der Vorzugsvariante 2.1 wird ein zukunftsfähiger, in sich stimmig zu erlebender Straßenraum neu geschaffen, der die Gestaltung der Straße grundlegend verändert, dabei jedoch das Element der doppelten Baumreihe in der Mittellage aufgreift. Die derzeit zwischen den Bäumen über längere Abschnitte begehbare Promenade wird zu Gunsten eines von zwei Baumreihen gesäumten Bahnkörpers aufgegeben. Der neue Mittelstreifen mit begrüntem Bahnkörper und Bäumen ist deutlich breiter als der heutige Mittelstreifen mit Promenade und Bäumen. Die neu zu pflanzenden Bäume bekommen wesentlich bessere Lebensbedingungen, als die heute vorhandenen, die in ihrer Vitalität erkennbar eingeschränkt und vorgeschwächt sind. Im Rahmen der geplanten Baumaßnahme haben sie den Eingriffen in Kronen- und Wurzelraum keine Vitalitätsreserven entgegenzusetzen. Die neue Baumallee kann sich im Laufe des Wachstums der Bäume oberhalb des Lichtraumprofils der Straßenbahn frei entfalten und somit in der Zukunft eine noch dominantere stadträumliche Grünwirkung als der Bestand erzielen. Zweifellos ist der Preis dafür, dass die vorhandenen Bäume vollständig weichen müssen und es zunächst nach dem Bau eine Übergangszeit gibt, in der die Bäume über einige Jahre hinweg eine noch nicht mit heute vergleichbare stadträumliche Wirkung entfalten. Dies sollte aber aus Sicht der Verwaltung mit Blick auf den neu entstehenden, insgesamt zukunftsfähigen Straßenraum mit der neuen Straßenbahntrasse in Mittellage in Kauf genommen werden.

Werden an der Reichenhainer Straße mit optimaler Standortvorbereitung junge Platanen mit einem Stammumfang von 20-25 cm gepflanzt und anschließend regelgerecht gepflegt, können sie in etwa 20 Jahren die Dimensionen der heutigen Stammumfänge und bereits in 15 Jahren das derzeitige Kronenvolumen der Bäume erreicht haben.

Aus den beschriebenen Gründen soll dem Vorhabenträger ZVMS empfohlen werden, die Genehmigungsunterlagen für die Planfeststellung auf Grundlage der Variante 2.1 vorzubereiten. Für den Bereich zwischen Bernsdorfer Straße und Reichenhainer Straße wird die Führung durch die Turnstraße auf besonderem Bahnkörper in Mittellage empfohlen, für die Trasse zwischen Reichenhainer Straße und Einbindung in das Eisenbahngleis die Führung über das B-Plan-Gebiet „Technopark Süd“ (vgl. BR-012/2012).

Anlagenverzeichnis:

Anlage 3: Abwägung zur Straßenraumgestaltung der Reichenhainer Straße
Anlage 4: Querschnitte und Lagepläne