

Beschlussvorlage Nr. B-132/2018

Einreicher:
Dezernat 6/Amt 66

Gegenstand:

Festlegungen der Stadt Chemnitz zur Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4

Beratungsfolge (Beiräte, Ortschaftsräte, Ausschüsse, Stadtrat)	Sitzungs- termine	Status	Beratungsergebnis		
			öffent- lich/ nichtöffentlich	bestä- tigt	abge- lehnt
Ortschaftsrat Röhrsdorf	19.09.2018	öffentlich			
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	09.10.2018	nicht öffentlich			
Agenda-Beirat	16.10.2018	nicht öffentlich			
Stadtrat	24.10.2018	öffentlich			

Stötzer

Unterschrift

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt

1. das gesamte Bauvorhaben als Sonderbauvorhaben entsprechend DA 6001 vorzubereiten und umzusetzen.
2. die Vorbereitung einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung entsprechend Anlage 2, Punkt 2.
3. die Abschnittsbildung entsprechend Anlage 2, Punkt 3 und Anlage 3 dieser Vorlage.
4. die Weitergabe der Planungsvorgaben entsprechend Anlage 2, Punkt 4 an den VMS.
5. die Verfahrensweise zur Einbeziehung des Stadtrates und der Öffentlichkeit entsprechend Anlage 2, Punkt 5.

Begründung:

1. Zur Struktur und Organisation des Vorhabens

Von der Baumaßnahme sind die Städte Chemnitz und Limbach-Oberfrohna direkt betroffen.

Es gibt Übereinstimmung zwischen den Beteiligten für diese Baumaßnahme keine eigene Gesellschaft zu gründen.

Auf dieser Grundlage wird folgende Struktur für das Vorhaben vorgeschlagen:

Im Ergebnis der Festlegungen in der Verbandsversammlung des ZVMS Anfang des Jahres erfolgte bereits die Gründung einer Arbeitsgruppe „Chemnitzer Modell Stufe 4“ aus Vertretern der Stadt Chemnitz, der Stadt Limbach-Oberfrohna und des VMS. Diese Arbeitsgruppe soll, während der gesamten Projektlaufzeit (Planung, Planfeststellung und Bauausführung), das Projekt zu den grundsätzlichen strategischen Fragestellungen begleiten (u.a. erneute Linienbestimmung im Bereich Röhrsdorf / Kändler).

Die Arbeitsgruppe wird nach Bedarf einberufen. Die Organisation / Einladung der Arbeitsgruppe hat der VMS übernommen. Die Einbeziehung der Ortsteile in die Prozesse gewährleistet die jeweils zuständige Stadtverwaltung.

Für die konkrete technische Planung, Baurechtssetzung, Vorbereitung des Grunderwerbs und Baudurchführung sind für die jeweiligen Bauabschnitte Projektteams zu bilden.

Mit den gewonnenen Erfahrungen bei der Realisierung des Chemnitzer Modells Stufe 2 wird vorgeschlagen, für die Abschnitte in Chemnitz ein Projektteam aus Vertretern des VMS, der Stadt Chemnitz, der CVAG und des ESC zu bilden. Zur Sicherung eines kontinuierlichen Planungsprozesse sind für das Projekt von der Stadt, der CVAG und dem ESC mindestens ein ständiger Vertreter zu benennen. Diese Vertreter haben auch die Aufgabe die jeweiligen Leistungen, Zuarbeiten und Entscheidungen innerhalb der Stadtverwaltung bzw. der CVAG zu koordinieren. Dafür sind die Mitarbeiter mit entsprechenden Befugnissen auszustatten.

Weitere am Prozess beteiligte Dritte (z. B. Versorgungsunternehmen) werden durch den VMS einbezogen. Die detaillierte Arbeitsteilung innerhalb des Projektteams wird auf der Basis der jeweils konkreten Aufgabenstellungen festgelegt.

Ziel ist es, die Baumaßnahmen der jeweiligen Bauherren (VMS, Stadt, CVAG) in dem Projekt zu bündeln, gemeinsam zu planen, vorzubereiten und umzusetzen.

Die Ausschreibung der Planungsleistungen erfolgt durch den VMS in Abstimmung mit der Stadt und der CVAG.

In der weiteren Vorbereitung sind dann entsprechende Lose auf der Basis der zuständigen Bauherrenschaften zu bilden, hierfür ist das Projektteam gemeinsam zuständig.

Es wird vorgeschlagen das gesamte Bauvorhaben zum Sonderbauvorhaben entsprechend DA 6001 zu erklären. Die geplante Art und Weise der Einbeziehung des Stadtrates und der Öffentlichkeit in das Bauvorhaben ist im Punkt 5 der Vorlage dargestellt.

2. Finanzierung und Zuordnung der Investitionen

Als Grundlage für den Bau und die Finanzierung der Maßnahme wird vorgeschlagen, für alle Teilabschnitte auf dem Chemnitzer Stadtgebiet eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem ZVMS, Stadt Chemnitz und der CVAG abzuschließen.

Bestandteile dieser Vereinbarung sind:

- Klärung des Vertragsgegenstandes
- Art und Umfang der Maßnahmen
- Planungs- und Bauleistungen
- Kosten und Finanzierung
- Eigentum und Betriebspflicht
- Zusammenarbeit

Die Gestaltung der Vereinbarung soll sich an dem beschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrag zur Stufe 2 des Chemnitzer Modells orientieren.

Nicht Bestandteil dieses Verträgen sind die Fahrzeugbeschaffung, Wartung und Instandsetzung der Fahrzeuge sowie der Betrieb selbst.

Bei der Größe der Baumaßnahme wird angestrebt, die Kostenteiler zwischen ZVMS/Stadt/CVAG aufgeteilt in Jahrescheiben schrittweise für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte zu erstellen. Beginnend mit der Vorplanung über die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Ausführungsplanung ist der Kostenteiler entsprechend fortzuschreiben.

Der Kostenteiler ist in der Mittelfristplanung der jeweiligen Wirtschaftspläne und im Doppelhaushalt der Stadt zu berücksichtigen. Die Verwaltung geht derzeit davon aus, dass im Doppelhaushalt 2019/20 finanzielle Mittel für begleitende Planungsleistungen und erste Grundstücksankäufe im Haushalt des Amtes 66 eingeordnet werden müssen.

Die Auswirkungen bei der Umsetzung des Chemnitzer Modells Stufe 4 beschränken sich nicht auf Baumaßnahmen im bestehenden Eisenbahnnetz und das im Eigentum der CVAG stehende Straßenbahnnetz inkl. der neuen Gleistrasse, sondern erfassen auch sonstige Baumaßnahmen, die im Verantwortungsbereich der Stadt Chemnitz liegen (öffentlicher Verkehrsraum einschließlich der zugehörigen Anlagen).

Der ZVMS wird für die Durchführung der Baumaßnahmen Fördermittel des GVFG-Bundesprogramms und des Landesinvestitionsprogrammes beantragen und bei Bewilligung einsetzen. Nichtförderfähige Ausgaben sind vollständig vom zuständigen Vertragspartner zu tragen. Für weitergehende Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum hat die Stadt eigenständig die Möglichkeiten einer Förderung zu prüfen und zu beantragen.

Ziel der Vereinbarung soll es sein, das dann errichtete bzw. geänderte Straßenbahnnetz mit der dazugehörigen Infrastruktur der CVAG ins Eigentum zu übergeben und durch diese betreiben zu lassen.

Der Bau- und Finanzierungsvertrag wird dem Stadtrat in einer gesonderten Beschlussfassung vorgelegt.

Der ZVMS wird mit der Stadt Limbach–Oberfrohna einen eigenständigen Vertrag abschließen.

3. Abschnittsbildung

Das linienförmige Gesamtbauvorhaben mit einer Investitionssumme von über 100 Mio. € ist weder planerisch, planungsrechtlich noch baulich als Komplettmaßnahme umsetzbar. Unter Berücksichtigung von planungsrechtlichen und wirtschaftlichen Belangen wird für die weitere Vorbereitung vorgeschlagen, folgende Planfeststellungsabschnitte (PFA) zu bilden (siehe Anlage 3):

- PFA1: Brückenstraße, Theaterstraße, Hartmann bis Leipziger Straße
- PFA2: Leipziger Straße von Hartmannstraße bis Wittgensdorfer Straße (Höhe Eissportkomplex)
- PFA3: Leipziger Straße (Abzweig Bornaer Straße) von Wittgensdorfer Straße bis Chemnitz-Center (Wendeanlage)
- PFA4: Chemnitz-Center bis Einbindepunkt Eisenbahnstrecke
- PFA5: Eisenbahnstrecke von Einbindepunkt bis Hainstraße in Limbach-Oberfrohna (in Abstimmung des ZVMS mit der Stadt Limbach-Oberfrohna)

Zur Abschnittsbildung gab es eine erste Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde. Die Planfeststellungsbehörde hält die Vorgehensweise für möglich.

Es wird davon ausgegangen, dass die jeweiligen Abschnitte nach Abschluss der Baumaßnahme eine eigenständige Verkehrswirksamkeit besitzen.

Für die Inbetriebnahme jedes Einzelabschnittes wird ein angepasstes ÖPNV-Konzept entwickelt und für die (temporäre) Umsetzung vorbereitet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Stadt Chemnitz Aufgabenträger für den ÖPNV der Stadt Chemnitz ist und über eine Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Mittelsachsen die Bedienung der Linie 254 zwischen Chemnitz und Limbach-Oberfrohna übernommen hat.

4. Planungsvorgaben

Vorgaben für die gesamte Trasse

Die Neubautrasse von der Chemnitzer Innenstadt bis nach Limbach-Oberfrohna durchläuft extrem verschieden zu charakterisierende städtische und ländliche Bereiche. Die Planung muss demzufolge mit sehr unterschiedlichen Ansätzen darauf reagieren, um ein Höchstmaß an notwendiger Funktionalität, Gestaltung aber besonders auch an Fahrzeiteffizienz und Reisegeschwindigkeit realisieren zu können. Oberstes Ziel ist es, ein Verkehrsmittel zu etablieren, was an Komfort, Modernität, Umweltfreundlichkeit und nicht zuletzt an Geschwindigkeit einen Gewinn für die Fahrgäste bringt.

Beidseitig Fußwege von mindestens 2,50 m nutzbarer Breite sowie Radverkehrsanlagen sind durchgängig zu planen. Mindestens 2 durchgängige Baumreihen zusätzlich (eventuell begleitend) zum Rasengleis sind einzuordnen.

Haltestellen für die Straßenbahn inkl. korrespondierender Ersatzverkehrshaltestellen sowie sonstige Bushaltestellen sind an allen relevanten Quell-/Zielpunkten zu planen. Dabei ist im Stadtgebiet Chemnitz Haltestellenabstände entsprechend NVP einzuhalten.

Im gesamten Planungsprozess sind die aktuellen Regeln der Technik selbstverständlich anzuwenden.

Für alle Bauabschnitte werden „tangierende Maßnahmen“ aufgelistet. Dies sind Bauvorhaben, Sanierungsprojekte oder ähnliche Vorhaben in unterschiedlichen Planungstiefen, die das Projekt des VMS „Chemnitzer Modell, Stufe 4“ tangieren und zumindest nachrichtlich in die Planung einfließen müssen (z. B. Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne entlang der Leipziger Straße oder die Sanierung des Zugangs zum Küchwaldpark). Teilweise besteht aufgrund der engen Verzahnung auch die Notwendigkeit, diese Projekte gemeinsam mit der Straßenbahntrasse zu planen.

tangierende Maßnahmen für den gesamten Trassenverlauf sind:

- 01/2018-10/2019 Überarbeitung Wohnbauflächenkonzept 2030,
- Wirtschaftspolitisches Konzept Gewerbe (CWE: bis 2019 erste Ideen),
- Aufstellungsbeschlüsse und Bebauungspläne,
- Grünordnungs- und städtebauliche Konzepte und
- Weitere.

Die Einbeziehung aller notwendiger Ämter der Stadtverwaltung, vor allem des Stadtplanungsamtes und des Grünflächenamtes, wird bereits ab Planungsbeginn sichergestellt (siehe Punkt 1). Bis zum Planungsbeginn werden alle relevanten Beschlüsse der Stadt Chemnitz zusammengetragen und an das Planungsbüro übergeben (Aufstellungsbeschlüsse zu B-Plänen, Flächennutzungsplan, Beschlüsse zum Stadtumbauprogramm, Grünordnungsplanung, ...).

PFA1_Brückenstraße, Theaterstraße, Hartmann bis Leipziger Straße

Dieser Planfeststellungsabschnitt besitzt aufgrund seiner unmittelbaren Zentrumsnähe sowie der vielfältigen tangierenden Maßnahmen eine hohe Bedeutung und muss mit einem hohen stadtgestalterischen Anspruch geplant werden.

Bei der Planung der Fahrleitung, der Oberflächen, Beleuchtungs- und Ausstattungselementen sowie der Haltestellenausstattung sollte ein hoher Qualitätsanspruch gelten.

Aufbauend auf vorangegangene Planungen und Diskussionen wurde deshalb für diesen Abschnitt ein Gestaltungs- und Verkehrskonzept entwickelt, welches in der Beratungsvorlage BR-008/2018 erläutert und beraten wurde.

Folgende Planungsgrundsätze sind in der folgenden Planungsphase zu berücksichtigen:

Theaterstraße von Falkeplatz bis Hartmannstraße

Das aktuelle Gestaltungskonzept für die Theaterstraße sieht eine Führung der Straßenbahn in Seitenlage auf der Innenstadtseite vor, beidseitig gesäumt von Bäumen. Stadtgestalterische Leitidee ist ein grüner Ring um die Innenstadt. Dabei wird im Zuge der Theaterstraße auf der Innenstadtseite zwischen Innerer Klosterstraße und Falkeplatz die Figur des ehemaligen Wallringes der Stadtbefestigung in einer Promenade aufgegriffen. Diese findet ihre Fortsetzung in der bereits vorhandenen Wall-Gestaltung und in einer zukünftig noch zu planenden Baumreihe im Zuge der Busspur zwischen Zentralhaltestelle und Falkeplatz.

Theaterstraße von Hartmannstraße bis Brückenstraße

Im Bereich Brückenstraße und Theaterstraße / Hartmannstraße werden die Bäume dagegen eher locker über den Raum hinweg „gestreut“ und säumen nicht im strengen Boulevardcharakter die Straßenränder. Der Boulevard auf der Innenstadtseite soll von der Klosterstraße kommend seine Fortsetzung entlang der Theaterstraße vorbei an der Stadthalle, dem entstehenden Kongresszentrum und dem Hotel Mercure in Richtung Brühl finden.

Die Führung der Straßenbahn erfolgt in der Seitenlage und betont den Ringcharakter um die Innenstadt und die Figur des alten Stadtwalls. Durch die Lage auf der Seite der Innenstadt wird diese durch den ÖPNV optimal erschlossen. Für die Fahrgäste entstehen kurze Wege ohne Querung einer Hauptfahrbahn. Auf ein Rasengleis wird verzichtet, weil mit der letzten Fort-

schreibung des Nahverkehrsplanes auch auf dem südlichen Teil der Theaterstraße von Falkeplatz bis Kaßbergauffahrt eine Hauptnetzbuslinie eingeordnet ist (Linie 51), die im Zuge des Zentrumsrings mit auf dem ÖPNV-Fahrstreifen geführt werden soll.

Um die Erschließung der auf der Innenstadtseite der Theaterstraße anliegenden Gebäude zu gewährleisten, wird zwischen Straßenbahntrasse und Bebauung ein Boulevard vorgesehen. Er dient in erster Linie der Fuß- und Radverkehrerschließung, ist jedoch in weiten Teilen in einer Fahrtrichtung mit Unterbrechungen für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben. Um die Bedeutung des Radverkehrs zu betonen, kann eine Ausweisung als Fahrradstraße erfolgen. Mit diesem Boulevard kann auch die Erschließung im Bereich des Geschäftsstraßenabschnittes der Theaterstraße (u.a. in der Zu- und Abfahrt der Volksbank-Tiefgarage) optimal gestaltet werden.

Brückenstraße von Theaterstraße bis Straße der Nationen

In der Brückenstraße wird die Straßenbahn, den Bestand aufgreifend, in Mittellage geführt. Der Bahnkörper wird von einem breiten Mittelstreifen flankiert, so dass ein etappenweises, freies Queren der Brückenstraße und somit die Verknüpfung zwischen dem Stadthallenpark südlich, dem SIB-Gebäude mit dem Marx-Monument und auch dem Quartier Brühl nördlich der Brückenstraße gefördert wird. Im Bereich der Theaterstraße zwischen Hartmannstraße und Brückenstraße überlagern sich zwei wichtige Verbindungen des Kfz-Verkehrs (Theaterstraße / Mühlen- und Hartmannstraße / Theaterstraße / Brückenstraße. Hier ist der Straßenraum auch zukünftig stärker von Fahrbahnbereichen dominiert, welche aber stärker gefasst und durch Baumreihen gegliedert werden sollen.

Verkehrsqualität Zentrumsring

Eine vorliegende Machbarkeitsstudie zeigt, dass die Abwicklung der verkehrlich-funktionalen Anforderungen einer Straßenbahnführung im Zuge des Zentrumsringes bei gleichzeitiger Verbesserung der städtebaulichen und straßenräumlichen Situation weitgehend erreicht werden kann. Insgesamt wird die Umgestaltung des Zentrumsrings zu einer wesentlichen städtebaulichen Aufwertung des Bereiches führen und die verkehrliche Funktionalität insbesondere im ÖPNV sowie im Fuß- und Radverkehr erheblich verbessern. Die Verkehrsabwicklung im Kraftfahrzeugverkehr wird trotzdem zufriedenstellend sein.

Für die bevorstehende Planung ist eine Verkehrsqualität von sehr gut (Qualitätsstufe A) bis befriedigend (Qualitätsstufe C) zu erreichen.

Hartmannstraße von Theaterstraße bis Leipziger Straße

Die Straßenbahntrasse soll aus der Seitenlage des Zentrumringes vorzugsweise in die südliche Seitenlage der Hartmannstraße geführt werden. Durch die Lage auf der Seite der Schmid-Bank-Passage, des Luxor und der zukünftigen Oberschule am Hartmannplatz werden diese Einrichtungen optimal durch den ÖPNV erschlossen. Für die Fahrgäste und vor allem für die Schüler entstehen kurze sichere Wege ohne Querung der Fahrbahnen.

Der weitere Verlauf ist abhängig von der Sicherstellung der notwendigen Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotenpunktes Reichs-/Leipziger /Hartmann-/Limbacher Straße. Ein Verschwenk von der südlichen in die nördliche Seitenlage ist im Bereich Kaßbergstraße/Bergstraße denkbar.

- **Die Einordnung der Straßenbahn in die Seitenlage kommt dem funktionalen und Gestaltungsanspruch am Nächsten. Allerdings muss in der Variantenuntersuchung der Vorplanung diesbezüglich eine Abwägung erfolgen.**

tangierende Maßnahmen

- Sanierung Behördenkomplex (SIB) an der Brückenstraße mit Durchgang zum zukünftigen Theaterquartier
- Fußwegeachse Stadthallenpark Richtung Theaterquartier
- Entwicklung Kongresszentrum mit eigener Vorplatzgestaltung

- Berücksichtigung zukünftiger Gleisabzweig Richtung Kaßberg
- Sanierung/Ersatzneubau Brücke Falkeplatz (teilweise)
- Berücksichtigung Planungsstand Hohe Brücke über Chemnitz
- Fabrikstraße = Fahrradstraße → Berücksichtigung Radverkehrsachse
- Sanierung alte Hartmannhalle und Entwicklung zum Kreativzentrum (Büronutzung)
- Neubau Oberschule Hartmannplatz (hier Einordnung Haltestelle)
- Anpassung reduzierter Festplatz
- Berücksichtigung Eingangssituation ERMAFA-Passage
- Wahrung Funktionalität Konkordiapark

PFA2_Leipziger Straße von Hartmannstraße bis Wittgensdorfer Straße (Hohe Eissportkomplex)

Dieser Planungsabschnitt besitzt aufgrund seiner Funktion als Stadteingang eine wesentliche Bedeutung für den Pendlerverkehr. Straßenbegleitende Wohnbebauung sowie Gewerbe, Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen prägen die Ränder der Leipziger Straße und sorgen für einen teils erheblichem MIV-Querverkehr und teils starke querende Fußgänger- und Radverkehrsströme. Eine abschnittsweise inhomogene, lückenhafte Bebauung, aber auch geschlossene Blockbebauung, Großwohnbebauung der 1970er/1980er Jahre und großzügige Grünbereiche prägen diesen Planungsabschnitt. Hierfür liegt eine Vorplanung aus dem Jahr 2002 (Überarbeitung 2010) vor, die in einem breiten Abstimmungsprozess erarbeitet wurde. Dieser folgend sollte die Straßenbahntrasse von der Hartmannstraße bis zur Bornaer Straße in der nördlichen Seitenlage geführt werden.

Auch dieser Abschnitt muss mit einem hohen stadtgestalterischen Anspruch geplant werden, wobei hier der Schwerpunkt darauf liegt, mit der homogenen Gestaltung der zu planenden Verkehrsanlage „ein rotes Band“ zu entwickeln und somit die unterschiedlichen Bereich miteinander zu verknüpfen.

- **Die Einordnung der Straßenbahn in die Seitenlage kommt dem funktionalen und Gestaltungsanspruch am Nächsten. Allerdings muss in der Variantenuntersuchung der Vorplanung diesbezüglich eine Abwägung erfolgen.**

tangierende Maßnahmen:

- Wahrung Funktionalität Konkordiapark, Kletterhalle, ...
- Brücke Pleißenbach
- Anbindung/Wegeverbindung Gleispark Altendorf
- B-Plan „Schloßkarree“ in Höhe Mittelstraße
- Bereich Leipziger Platz (Denkmalschutz): Maßnahme Nr. 45 „Grüne Raumkante Leipziger Straße ...“ aus B-151/2015 „Integriertes Handlungskonzept der Stadt Chemnitz“
- Anpassung Zugang Küchwaldpark in Höhe Straße Küchwaldring
- Berücksichtigung Zugang Krankenhäuser (über Konradstraße und Bürgerstraße)
- Aufwertung Zugang Eissportzentrum (inkl. Untersuchungsfläche Hallenbad)

PFA3_Leipziger Straße (Abzweig Bornaer Straße) von Wittgensdorfer Straße bis Chemnitz-Center (Wendeanlage)

Leipziger Straße von Wittgensdorfer Straße bis Bornaer Straße

Für diesen Abschnitt gilt das Gleiche, wie für den Abschnitt der Leipziger Straße von der Hartmannstraße bis zur Wittgensdorfer Straße. Die Planung sollte einem durchgängigen Ansatz folgen.

Bornaer Straße bis Chemnitz-Center

Der Bereich zwischen Bornaer Straße und Auerswalder Straße ist locker, vorwiegend mit Einzelhäusern, bebaut. In diesem Bereich erfolgt in den nächsten Jahren eine Untersuchung zur Verdichtung und Ordnung des Entwicklungsbereichs im Rahmen Wohnraumflächenkonzept

durch das Stadtplanungsamt mit dem Ziel, die Einwohnerdichte moderat zu erhöhen.

An die so genannte „Wüstenrotsiedlung“ nordöstlich anschließend befinden sich freie Grünflächen, die teilweise landwirtschaftlich genutzt werden und sich bis zur Autobahn erstrecken.

Dieser Abschnitt soll dem Grundsatz „Straßenbahn im Grünen“ folgen und, in den freien Landschaftsbereichen, eine maximale Geschwindigkeit zulassen. Eine begleitende Führung für Fußgänger und Radfahrer soll durchgängig von der Bornaer Straße bis zum Chemnitz-Center erfolgen. Im Bereich der notwendigen Überführung über die BAB A4 sollte der Fuß-/Radweg in Kombination des erforderlichen Revisionsweges erfolgen.

Chemnitz-Center

Die Durchführung durch die Fußgängerzone des Chemnitz-Centers wurde ebenfalls im Rahmen früherer Planungen mit dem Centermanagement als Vorzugsvariante herausgearbeitet. Dabei ist es wichtig, in enger Abstimmung mit dem Management des Centers eine sensible Integration in vorhandene Flächen bzw. einvernehmlich eine Umgestaltung zu planen.

Wendeanlage Chemnitz-Center

Die Wendeanlage wird der Endpunkt für den reinen Straßenbahnverkehr nach BOStrab sein. Fahrzeuge, die bis Limbach-Oberfrohna fahren, werden diese Wendeanlage lediglich durchfahren (analog Wendeanlage Technopark bei Stufe 2 des Chemnitzer Modells). Entsprechend den bisherigen Planungen könnte die Wendeanlage im Bereich der Parkplätze des Chemnitz-Centers nach Durchquerung der Fußgängerzone entstehen.

Je nachdem, zu welcher Vorzugsvariante die Trassenuntersuchung im 4. Bauabschnitt gelangt und ob der „Industriepark Leipziger Straße“ angebunden wird oder nicht, ist auch eine veränderte Einordnung der Wendestelle denkbar.

Die Wendeanlage, als technische Anlage, kann Verknüpfungsstelle mit Busverkehren werden. Es ist jedoch im Zusammenhang mit der Variantendiskussion des 4. Bauabschnittes zu diskutieren, wo ein Umstieg von Bus auf Bahn sinnvoll erfolgen soll. Ein notwendiger Umstieg sollte vorzugsweise dort geplant werden, wo zusätzliche Ziele und ausreichend soziale Kontrolle das Umsteigen attraktiv machen.

→ **Die Einordnung der Straßenbahn in die Seitenlage kommt dem funktionalen und Gestaltungsanspruch am Nächsten. Allerdings muss in der Variantenuntersuchung der Vorplanung diesbezüglich eine Abwägung erfolgen.**

tangierende Maßnahmen:

- Zugang Botanischer Garten
- Berücksichtigung Planungsstand Brücke über ehemal. Gleistrasse Kuchwald- Wüstenbrand (Entwicklung als Radwegeverbindung)
- Entwicklungsfläche Bornaer Hang (Behandlung in Wohnbauflächenkonzept 2030)

PFA4_Chemnitz-Center bis Einbindepunkt Eisenbahnstrecke

Dieser Planungsabschnitt verläuft über die Gemarkungsgrenze von der Stadt Chemnitz (Stadtteil Röhrsdorf) zur Stadt Limbach-Oberfrohna (Stadtteil Kändler). Insofern sind beide Städte gleichermaßen in die Planung einzubeziehen.

Da für diesen Bereich in den bisherigen Planungen kein Konsens erzielt werden konnte, muss nun eine völlig neue Variantenuntersuchung zur Trassenfindung im dargestellten Bereich (Anlage 3) durchgeführt werden.

Aufgrund der Vielzahl an städtischen Belangen der Stadt Chemnitz (inkl. Stadtteil Röhrsdorf)

und der Stadt Limbach-Oberfrohna (inkl. Stadtteil Kändler) wird dem Vorhabenträger VMS vorgeschlagen, dass dieser der Stadt Chemnitz die Planungsbetreuung für die Linienbestimmung als Bestandteil der Vorplanung überträgt. Die Stadt Chemnitz wird diesbezüglich eng mit der Stadt Limbach-Oberfrohna zusammen arbeiten.

Für jede Variante ist zu prüfen, ob damit die Erschließung der bebauten Bereiche (Stadtteile Röhrsdorf und Kändler) mindestens wie im Bestand gesichert werden kann. Anderenfalls muss die Buslinienführung entsprechend angepasst werden.

tangierende Maßnahmen:

- Industriepark Leipziger Straße

PFA5_Eisenbahnstrecke von Einbindepunkt bis Hainstraße in Limbach-Oberfrohna

Eine Festlegung von Planungsvorgaben muss hier durch die Stadt Limbach-Oberfrohna erfolgen.

5. Beteiligungsverfahren

Die geplante Art und Weise der Einbeziehung des Stadtrates und der Öffentlichkeit in das Bauvorhaben wurde vorab mit dem VMS Folgendes vereinbart:

- Regelmäßige Vorstellung des Planungsstandes im PBUA (4 x pro Jahr)
- Bürgerbeteiligung wird vom VMS durchgeführt (Hierbei ist hauptsächlich eine öffentliche Vorstellung des jeweiligen Planungsstandes der Vorplanung vorgesehen.)
- Öffentlichkeitsarbeit erfolgt über den VMS (inkl. Pressemitteilungen, Flyer, ...)

6. Zeitschiene

Nach der Beschlussfassung dieser Vorlage werden die Planungsvorgaben dem VMS übergeben. Bis Ende 2018 strebt der VMS eine Vergabe der Planungsleistungen an, so dass ab 2019 notwendige Variantenuntersuchungen, Gutachten und die Vorplanung beauftragt werden könnten.

Anschließend ab 2020 könnte sich die Entwurfs- und Genehmigungsplanung anschließen, so dass Ende 2020 die Planfeststellungsunterlage eingereicht werden könnte.

Die genannte Zeitschiene bezieht sich auf den 1. Planfeststellungsabschnitt. Parallel dazu wird das Linienbestimmungsverfahren für den 4. Planfeststellungsabschnitt im Bereich der Stadtteile Röhrsdorf und Kändler erfolgen.

Die Planfeststellungsabschnitte 2-5 werden anschließend an den 1. Abschnitt geplant und jeweils separaten Planfeststellungsverfahren zugeführt.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 3: