



Ortschaftsrat Röhrsdorf

Stellungnahme zur Einbeziehung

Stellungnahme zur Anhörung nach § 67 Abs. 4 SächsGemO

In der Sitzung am 19.09.2018
hat der Ortschaftsrat die Beschlussvorlage/den Beschlussantrag Nr. B-132/2018

mit folgendem Ergebnis behandelt:

Der Ortschaftsrat **stimmt** der Vorlage

einstimmig (___ Ja-Stimmen, ___ Enthaltungen)

mehrheitlich (___ Ja-Stimmen, ___ Nein-Stimmen, ___ Enthaltungen))

zu.

Der Ortschaftsrat **stimmt** der Vorlage **unter folgenden Bedingungen**

einstimmig (10 Ja-Stimmen, 0 Enthaltungen)

mehrheitlich (___ Ja-Stimmen, ___ Nein-Stimmen, ___ Enthaltungen)

zu:

Begründung: siehe Anlage: **B_132_2018_Anlage zur Stellungnahme_Rsd.docx**

Der Ortschaftsrat **lehnt** die Vorlage

einstimmig (___ Nein-Stimmen, ___ Enthaltungen)

mehrheitlich (___ Ja-Stimmen, ___ Nein-Stimmen, ___ Enthaltungen)

ab.

Begründung:

Hans-Joachim Siegel

Unterschrift (Ortsvorsteherin/Ortsvorsteher)

**Beschluss des OR Röhrsdorf zur Beschlussvorlage B-132/2018
(Festlegungen der Stadt Chemnitz zur Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4)**

Mit folgenden Ergänzungen stimmt der Ortschaftsrat einstimmig zu:

1. Der Untersuchungskorridor sollte **südlich bis zur Autobahn erweitert werden**, um die Anbindung des Chemnitz Centers an den Planfeststellungsabschnitt 3 in mehreren Varianten zu prüfen.
2. Bei der Erarbeitung der Linienführung im Planfeststellungsabschnitt 4 wird der Ortschaftsrat Röhrsdorf aktiv beteiligt:
 - Einbeziehung eines Mitgliedes des Ortschaftsrates in die Arbeitsgruppe des Tiefbauamtes (PFA4)
 - Quartalsweise Information an den Ortschaftsrat (PFA4)

Stellungnahme zur Anhörung:

Der Ortschaftsrat unterstützt den Vorschlag, dass der VMS der Stadt Chemnitz die Planungsbetreuung für die Linienbestimmung des Planfeststellungsabschnittes Chemnitz-Center bis Einbindepunkt Eisenbahnstrecke als Bestandteil der Vorplanung überträgt.

Folgende Aspekte sind abzuwägen:

- Die Linienführung ist so zu gestalten, dass für die Einwohner von Röhrsdorf (und auch von Kändler) eine signifikante Verbesserung für die Nutzung des ÖPNV eintritt. Kriterium ist die aktuelle Buslinie mit den vorhandenen Haltestellen. Die Linienführung, wie in der Vergangenheit mit der Südvariante geplant, würde die Wege zu den Haltestellen verlängern bzw. Ortsteile vom ÖPNV abschneiden.
- Unabhängig von den möglichen Varianten der Linienführung ist eine Aufrechterhaltung der Qualität der Anbindung an den ÖPNV nur mit einer zusätzlichen örtlichen Buslinie möglich. Diese Buslinie ist entsprechend anzupassen.
- Mit einer neuen Straßenbahntrasse am unmittelbaren Ortsrand im Bereich des Pleißenbaches würden weitere Flächen versiegelt. Damit verbunden steigt die Hochwassergefahr im Bereich des Pleißenbaches erheblich (siehe Umweltbericht zur Regionalplanung).
- Der Industriepark Leipziger Straße (Gemarkung Röhrsdorf) entwickelt sich immer weiter. Inzwischen hat sich dort die Siemens AG mit 700 Beschäftigten angesiedelt. Weitere Unternehmen folgten und folgen.
- Die Ortschaft Röhrsdorf ist durch den Bau der A72 bereits in ihrer Naherholungsqualität sowie den Zugang zu Naherholungsgebieten stark eingeschränkt. Durchgängige Wegeverbindungen für Spaziergänger und Radfahrer nach Rabenstein und Wittgensdorf/Chemnitztal sind in die Planung einzubeziehen.
- Die Spezifika des Ortsteiles Röhrsdorf als „Pferdedorf“ ist zu beachten. Es sind zwei Reitbetriebe (Pferdehof Zesch und Reitclub Röhrsdorf gGmbH) sowie der Reit- und Fahrverein Röhrsdorf e. V. mit einer Vielzahl von Pferden ansässig. Weiterhin gibt es eine Vielzahl privater Pferdebesitzer. Deshalb sind die Reitwege entsprechend zu berücksichtigen.
- Das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Pleißenbaches in der Ortslage ist zwingend zu berücksichtigen. Insbesondere in Bereichen, die noch nicht durch Trassenbauwerke vorbelastet sind, kann es zu einer Reduzierung des Stauraumes und möglicherweise verstärktem Hochwasserabfluss in Siedlungsrichtung kommen.
- Der Umweltbericht der Verbandsversammlung des Planungsverbandes Region Chemnitz vom 20.12.2016 mit seinen Widersprüchen zum Chemnitzer Modell Stufe 4 ist zu berücksichtigen.

Anlage: Auszug aus dem Umweltbericht der Verbandsversammlung

Ifd. Nr.	Gliederung	TÖB	Sachverhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			<p>ca. 200 Jahre alten Haus vorbeifahren, was für uns zur Folge hat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Stabilität unseres Hauses wäre gefährdet, wenn eine 60t schwere Bahn mit vorbeifährt. Bereits jetzt wackeln die Gläser im Schrank wenn Fahrzeuge über 3,5t auf dem Goetheweg unser Grundstück passieren. • Der Haltepunkt „Mozartweg“ liegt im Tal. Das bedeutet, dass die Bahn beim Anfahren lange bremsen und beim Losfahren stark beschleunigen muss. Die Lärmentwicklung ist nicht einschätzbar. • Vermutlich macht die Querung des Goethewegs den Einsatz eines akustischen Signals nötig, welches dann in regelmäßigen Abständen in unserer Wohnung zu hören ist. • Unser Grundstück wäre nur noch von einer Seite befahrbar. • In unmittelbarer Nachbarschaft leben mehrere Familien mit Kindern, welche sich häufig zum Spielen treffen. Die Trasse führt genau durch diesen Lebensraum. • Die Busverbindung welche von vielen Schülern genutzt werden muss, würde eingestellt. <p>Die Wohnqualität, welche durch die Autobahnen A4 und A72 bereits beeinträchtigt wird, verschlechtert sich nochmals erheblich. In den vergangenen Jahren sind viele junge Familien nach Röhrsdorf gezogen. Eine Entwicklung die unser Ort dringend nötig hat, könnte gestoppt werden. Die Bahn über das Chemnitz Center und im späteren Verlauf über die Felder südlich von Röhrsdorf zu führen, nützt den Bürgerinnen und Bürgern des Ortes wenig, da sich der Ort entlang der Hauptstraße und somit der Buslinie erstreckt. Potenziellen Fahrgästen fehlt schlicht der Zugang zur Bahn.</p> <p>Außerdem ist zu klären, ob die landwirtschaftlichen Nutzflächen welche überfahren werden, für den Wirtschaftshof unrentabel werden könnten und somit für alle Betroffenen Grundstückseigentümer finanzielle Einbußen entstehen.</p>	<p>Gemäß Z 3.4.5 Landesentwicklungsplan 2013 sind die erforderlichen Neubaustrecken zur Entwicklung des Chemnitzer Modells durch die Träger der Regionalplanung raumordnerisch zu sichern. Dieser Auftrag des LEP 2013 wird im Regionalplan im Bereich Röhrsdorf durch Festlegung eines Vorbehaltsgebietes (Neubau Schienenverkehr – Korridor unbestimmt) umgesetzt. Die Art der Festlegung ergibt sich aus dem derzeitigen Planungsstand und den Maßgaben des Umweltberichtes zum Regionalplan. Durch die Ausweisung als Symbol erfolgt keine Festlegung auf eine konkrete Trassenführung.</p>
1826	G 3.1.2.6 Z 3.1.2.7 Karte 1	Z-125 Z-054 Z-154 Z-223 Z-143 Z-309 Z-233 Z-269 Z-287	<p>Anderung/Widerspruch</p> <p>In Karte 1 Raumnutzung werden die Vorbehaltsgebiete zur Trassensicherung und zum Neubau von Strecken des Chemnitzer Modells gemäß LEP 2013 Z 3.4.5 festgelegt.</p> <p>Weil entsprechend Umweltbericht zum Regionalplan erhebliche Bedenken gegen eine Trassenführung südlich der Ortslage Röhrsdorf bestehen, die überwiegend die Schutzgüter Wasser, Flora, Fauna, Biodiversität und Menschen betreffen, wurde auf eine Plandarstellung der Strecke im Bereich der Ortslage Röhrsdorf verzichtet und auf innerstädtische Planungsmaßnahmen der jeweiligen Städte verwiesen. Widersprüchlich dazu wird unter Punkt G 3.1.2.6 die Haltestelle einer nicht bestätigten Trasse („Südvariante“) ausgeführt.</p> <p>Eine Fortschreibung des Regionalplanes ohne Beseitigung dieses Widerspruchs ist uns Bürgern von Röhrsdorf nicht länger zu zumuten. Die Ausweisung der gesamten Ortslage Röhrsdorf als unbestimmter Korridor verhindert über Jahre eine sinnvolle Weiterentwicklung des Flächennutzungsplans im Interesse von Betrieben, Landwirtschaft und Einwohnern. Weiterhin werden die erheblichen Bedenken im</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Haltepunktangaben für die Stufe 4 des Chemnitzer Modells (Nordenweiterung Limbach-Oberfrohna) in der Begründung zu G 3.1.2.6 werden gestrichen. Die Haltestellen können erst dann konkret benannt werden, wenn entsprechende Planungen seitens des Vorhabenträgers wieder aufgenommen werden. Für die Linienführung der Stufe 4 gibt es derzeit noch Varianten, die untersucht und abschließend zwischen den Projektpartnern abgewogen werden müssen.</p> <p>Gemäß Z 3.4.5 Landesentwicklungsplan 2013 sind die erforderlichen Neubaustrecken zur Entwicklung des Chemnitzer Modells durch die Träger der Regionalplanung raumordnerisch zu sichern. Dieser Auftrag des LEP 2013 wird im Regionalplan im Bereich Röhrsdorf durch Festlegung eines Vorbehaltsgebietes (Neubau Schienenverkehr – Korridor unbestimmt) umgesetzt. Die Art der Festlegung ergibt sich aus dem derzeitigen Planungsstand und den Maßgaben des Umweltberichtes zum Regionalplan. Durch die Ausweisung als Symbol erfolgt keine Festlegung auf eine konkrete Trassenführung.</p>

Ifd. Nr.	Gliederung	TÖB	Sachverhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
		<p>Z-196</p> <p>Z-033</p>	<p>Umweltbericht zum Regionalplan gegen eine Trassenführung südlich der Ortslage Röhrsdorf ignoriert.</p> <p>Daher hegt die Vermutung nahe, dass nach Rechtskraft des Regionalplanes mit eben dieser Südvariante ein Planfeststellungsverfahren begonnen werden soll und die Bedenken aus dem Umweltbereich in keiner Weise Beachtung finden bzw. an die Planung angepasst werden.</p> <p>Die Nutzung vorhandener Bahntrassen im Rahmen des Chemnitzer Modells ist insgesamt positiv zu bewerten. Jedoch sollte bei Neubauten Kosten und Nutzen der Maßnahme im Vorfeld gründlich untersucht werden und die Auswirkungen auf die Bevölkerung in den Mittelpunkt gerückt werden.</p> <p><u>Der vom Verkehrsverbund Mittelsachsen favorisierte Südvariante stehen unter anderem folgende Punkte entgegen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Planung wurde durch die politischen Gremien nicht legitimiert. Der Ortschaftsrat von Röhrsdorf hat die Südvariante abgelehnt, vom Stadtrat der Stadt Chemnitz erfolgte bisher ebenfalls keine Zustimmung zur weiteren Planung dieser Variante. • Große Teile der Ortslage werden vom ÖPNV abgeschnitten. Da die Buslinie eingestellt werden soll, kommt es für die Bevölkerung insgesamt zu einer Verschlechterung der ÖPNV- Erschließung. Die Zahl der Röhrsdorfer Nutzer des ÖPNV wird weiter sinken! • Die Anbindung vorhandener und geplanter Gewerbeansiedlungen wurde bei der Trassenwahl zu wenig beachtet. • Durch das Queren der Ortslage entlang Heinrich-Heine-Straße - Mozartweg wird stark in das Gelände eingegriffen: Grundwasserabsenkung mit Bauschäden und Hangwassergefährdung der Unterlieger sowie erhöhte Hochwassergefahr sind die Folge! • Der Schallschutz wurde nicht ausreichend beachtet. Die vom Verkehrsverbund in Auftrag gegebene Variante geht teilweise haarscharf an vorhandenen Häusern vorbei. Die eintretende Beeinträchtigung der Wohnqualität kann nicht hingenommen werden. • Der Trassenneubau ist bei rückläufiger Bevölkerungsentwicklung wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen. • Das Hochwassermanagement wird durch Schaffung einer neuen Brücke über den Pleißenbach gefährdet bzw. beeinträchtigt. Die Straßenbahn zählt als Massenverkehrsmittel. Die aktuellen Fahrgastzahlen der Buslinie welche durch Röhrsdorf fährt, lassen nicht darauf schließen, dass eine Straßenbahn, welche stadtauswärts Richtung Limbach-Oberfrohna fährt, ab dem Chemnitz-Center auch nur eine 25% Auslastung hätte. <p>Gerade unter Berücksichtigung des demographischen Wandels ist hervorzuheben, dass Busse wesentlich flexibler und den Bedürfnissen der Anwohner entsprechend eingesetzt werden können.</p> <p>Des weiteren würden sich aus der Umfunktionierung bisheriger Wege wie dem „Goetheweg“ erhebliche infrastrukturelle Problem ergeben. Im genannten Beispiel erschließt dieser Weg Wohngebiete und einzelne Grundstücke.</p>	

Ifd. Nr.	Gliederung	TÖB	Sachverhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			<p>Der Zugang zu Wäldern und nahegelegenen Wiesenlandschaften wären für die Anwohner von Röhrsdorf mit erheblichen Einschränkungen verbunden. Eine Überquerung der Bahnanlagen wäre nur an dafür vorgesehenen Überhängen Gefahrenlos möglich. Auch Rad und Wanderwege würden durch die Trasse unterbrochen.</p> <p>Die gewachsene dörfliche Struktur unseres über 800 Jahre alten Dorfes ist durch den geplanten Neubau in erheblicher Gefahr und würde nachhaltig geschädigt.</p> <p>Für die direkten Anwohner, welche Grundstücke und Häuser an der geplanten Trasse haben, sind durch die Verdichtung des Bodens Veränderungen im Wasserhaushalt des Erdreiches zu erwarten. Durch die Bahn ausgelöste Erschütterungen könnten angrenzende Häuser nachhaltig beschädigt werden.</p> <p>Wertverfall: Die Grundstückspreise und die Werte der sich an der Strecke befindenden Immobilien würden durch die Trasse enorm leiden, was nicht akzeptabel ist und Familien in existenzielle Nöte bringen könnte.</p> <p>Lärm- und Lichtbelastung, Stoffemission: Durch die Bahn sind enorme akustische als auch visuelle Belastungen zu erwarten.</p> <p>Des Weiteren hätten auch gesteigerte Abgasemissionen negative gesundheitliche Auswirkungen auf die Gesamtbevölkerung, vor allem aber auf die direkten Anwohner der geplanten Trasse. Bei der Planung der Trasse ist keinerlei „Ganzheitlichkeitsdenken“ zu erkennen. Die Anwohner von Röhrsdorf sind schon großen Umweltbelastungen ausgesetzt, durch A72, Umspannwerk und Tanklager. Mit dem Bau der Trasse würde sich die Belastung durch Elektromog, Staub und Lärm noch mehr erhöhen. Ein weiterer Zuwachs infrastruktureller Maßnahmen ist nicht zu vertreten.</p>	
1827	G 3.1.2.6 Z 3.1.2.7	Z-285	<p>Hinweis/Streichung</p> <p>Nach den gegenwärtigen Planungen für das Chemnitzer Modell Stufe 2 soll auf dem Streckenabschnitt Thalheim - Chemnitz Hbf (der VMS plant die Stilllegung der Strecke Aue - Thalheim wegen weniger zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel) eine neue Straßenbahnstrecke im Gebiet der Reichenhainer Straße gebaut werden. Für die Stufe 3 von Chemnitz Hbf zwischen Chemnitz Hbf und Hilbersdorf soll eine gespiegelte Kurve der jetzt im Bereich des Güterbahnhofes Hilbersdorf von RB- und RE-Zügen befahrenen Kurve in das Wohngebiet Hilbersdorf hinein gebaut werden. Für die Stufe 4 von Chemnitz nach Limbach-Oberfrohna soll eine Neubaustrecke für die Straßenbahn durch die Leipziger, Chemnitzer und Limbacher Straße gebaut werden. Diese 3 Planungen sind abzulehnen und durch weit aus bessere Alternativen zu ersetzen:</p> <p>Bei der bereits in Betrieb befindlichen Stufe 1 zwischen Stollberg und Chemnitz Hbf wird in Altchemnitz nicht mehr auf die Straßenbahn gewechselt, sondern weiter auf der vorhandenen Eisenbahnstrecke über die an dieser Strecke bereits vorhandenen aber momentan nicht von Zügen bedienten Bahnhöfe an der Schulstraße und an der Schef-</p>	<p>keine Berücksichtigung</p> <p>Die Streckengestaltung des „Chemnitzer Modells“ (hier: die in der Stellungnahme angesprochenen Ausbaustufen 2 bis 4) liegt in der Verantwortung des ZVMS. Im Regionalplan Region Chemnitz erfolgt für ausgewählte Strecken der durch den ZVMS festgelegten Ausbaustufen eine raumordnerische Sicherung von Trassenabschnitten.</p>