

Informationsvorlage Nr. I-016/2021

Einreicher:

Dezernat 6/Amt 66

Gegenstand:

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung zur Ergänzung des Stadtbahnnetzes in Chemnitz (Stadtteile Kaßberg und Altendorf) 2. Ergänzung, Trasse Erzbergerstraße

zur Kenntnis an	Sitzungstermine	Status öffentlich/ nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	20.04.2021	nicht öffentlich
Stadtrat	05.05.2021	öffentlich

An der Erarbeitung der Vorlage wurden beteiligt:

61, 63.5, 67, CVAG

Michael Stötzer

Unterschrift

Sachverhalt:

Anlass und Hintergrund

Im Jahr 2010 wurde die Brücke Erzbergerstraße für den Verkehr gesperrt und teilweise zurückgebaut. Die Brücke verfügte über jeweils eine Richtungsfahrbahn sowie beidseitige Gehwege. Separate Radverkehrsanlagen waren nicht vorhanden.

Die Wiederherstellung der Brücke Erzbergerstraße bzw. die Einrichtung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit über den Pleißenbach am gleichen bzw. an alternativen Standorten wird seither zwischen Politik, Öffentlichkeit und Stadtverwaltung Chemnitz (SVC) kontrovers diskutiert. Zwischen 2013 und 2019 wurden fünf Ratsanfragen zum Sachverhalt gestellt und beantwortet (RA-416/2013, RA-074/2014, RA-545/2015, RA-542/2019, RA-579/2019).

Darüber hinaus wurde mit Beratungsvorlage BR-005/2020 zum Beschlussantrag BA-020/2019 eine umfassende verkehrsplanerische Untersuchung zu potenziellen Brückenstandorten über den Pleißenbach zwischen Beyerstraße und Rudolf-Krahl-Straße bearbeitet.

Die SVC schlug mit BR-005/2020 folgende Vorgehensweise vor, um die Prüfung zur Widererrichtung eines Brückenbauwerkes am Standort Erzbergerstraße abzuschließen (Vollzitat):

- „(1) Die Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahntrasse Kaßberg / Altendorf mit einer Trassenführung über den Brückenstandort Erzbergerstraße sollte in 2020 durchgeführt und zu einer hinreichenden Entscheidungsreife gebracht werden. Sollte sich ein derartiges Projekt als durchführbar herausstellen und eine politische Befürwortung erhalten, sollte die konkrete Planung und Errichtung eines neuen Brückenbauwerkes Erzbergerstraße, welches dann auch für den Fuß- und Radverkehr sowie MIV nutzbar wäre, vorangetrieben und haushälterisch gesichert werden.
- (2) Sofern die unter (1) benannte Machbarkeitsstudie nicht mit einem durchführbaren Projekt abgeschlossen werden kann oder dieses keine politische Befürwortung erhält, sollte ein Abgleich mit dem Projekt „Pleißenpark“ erfolgen, in dessen Ergebnis zu entscheiden wäre, ob die geplante Fuß- und Radverkehrsverbindung im Zuge des Brückenstandortes Eisenbahnüberführung zu realisieren wäre oder der Brückenstandort Erzbergerstraße eine größere Verkehrswirksamkeit für die nahmobile Verbindung der angrenzenden Quartiere erwarten lässt. Nachgelagert sollte die konkrete Planung und Errichtung einer neuen Fuß- und Radverkehrsbrücke im Bereich Erzbergerstraße vorangetrieben und haushälterisch gesichert werden.
- (3) Die weiterführende Diskussion oder Planung zusätzlicher Straßenverbindungen zwischen Limbacher Straße und Gutsweg im Zuge der Brückenstandorte Wohnpark am Pleißenbach, Verlängerung Kochstraße und Am Stadtgut sollten abschließend zu Gunsten der geplanten Entwicklung „Pleißenpark“ aufgegeben werden. Die vorgenannten Standorte sind nicht geeignet, den Quell- und Zielverkehr des Quartiers Flemminggebiet aufzunehmen und würden kaum Verkehrsmengen binden. Hierzu stehen die absehbaren Bau- und Unterhaltungskosten in keinem angemessenen Verhältnis. Darüber hinaus würde die Entwicklung des Pleißenparks erheblich beeinträchtigt.“

Die unter (1) bezeichnete Machbarkeitsstudie wurde in 2020 unter Federführung des Tiefbauamtes durchgeführt. Die Ergebnisse werden mit dieser Informationsvorlage verkürzt wiedergegeben. **Jede der untersuchten Varianten ergibt ein ungünstiges Kosten-Nutzenverhältnis, sodass ein weiteres Festhalten an dieser Linienführung nicht sinnvoll erscheint.** Die ausführlichen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind den Anlagen 2.0 bis 2.20 zu entnehmen.

Historie und Durchführung der Machbarkeitsstudie

Der Gedanke, die Stadtteile Kaßberg und Altendorf mit einer Straßenbahn an das Stadtzentrum anzubinden wird seit vielen Jahren diskutiert. Ein entsprechender Prüfauftrag ist im gültigen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2015¹ sowie im Nahverkehrsplan (NVP)² formuliert.

Zur Bearbeitung des Prüfauftrages wurde im Jahr 2009 erstmalig die o.g. Machbarkeitsstudie erstellt. Die seinerzeit herausgearbeitete Vorzugsvariante (Variante 9-0, siehe Anlage 2.1) ist nicht mehr umsetzbar, da zwischenzeitlich ein Pflegezentrum im Zuge der Trasse errichtet wurde.

Dies zum Anlass nehmend wurde die o.g. Machbarkeitsstudie in 2018 erstmalig aktualisiert und weitere Trassenvarianten untersucht. Die Variante 9-1 (siehe Anlage 2.1) konnte im Bebauungsplan Nr. 16/12 – „Bahnhofsareal Altendorf“ nicht berücksichtigt werden. Die Trasse 9-2 (siehe Anlage 2.1) erscheint verkehrsplanerisch umsetzbar, konnte aber nicht im Bebauungsplan Nr. 16/12 gesichert werden und würde zu erheblichen Beeinträchtigungen der geplanten Entwicklung „Pleißerpark“ (B-188/2017) führen.

Dies und BR-005/2020 zum Anlass nehmend wurde die o.g. Machbarkeitsstudie in 2020 zum zweiten Mal aktualisiert. Diesmal standen bislang nicht untersuchte Trassenvarianten unter Nutzung des Brückenstandortes Erzbergerstraße im Mittelpunkt der Untersuchungen.

Alle drei Teile der Machbarkeitsstudie wurden vom selben Ingenieurbüro unter Anwendung der selben Methodik durchgeführt. Auf diese Weise war die Konsistenz der Untersuchungsergebnisse gewährleistet.

Inhalte und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

In der zweiten Aktualisierung wurden weitere sechs Trassenvarianten 9-3 bis 9-8 (siehe Anlage 2.2) untersucht. Die Varianten 9-3 und 9-5 wurden wegen deren Unverträglichkeit mit dem Bebauungsplan Nr. 16/12 und die Variante 9-8 wegen ihrer Unverträglichkeit mit dem geplanten Radschnellweg Chemnitz-Küchwald – Wüstenbrand sofort ausgeschlossen und nicht vertiefend untersucht.

Die Varianten 9-4, 9-6 und 9-7 wurden im Detail betrachtet (siehe Anlage 2.3) und miteinander sowie mit der Variante 9-2 als weitere Referenz verglichen.

Die **Trassenführung** der Varianten 9-4, 9-6 und 9-7 ist zwischen Weststraße, Abzweig Erzbergerstraße und dem Brückenbauwerk Erzbergerstraße identisch. Gleiches gilt für die Anordnung der Haltestellen Horst-Menzel-Straße (auf Weststraße), Willy-Reinl-Straße (auf Erzbergerstraße) und Erzbergerstraße (siehe Anlagen 2.10 bis 2.13). Weitere Haltestellen sind im Untersuchungsraum nicht vorgesehen.

Die Trassen haben eine Länge von jeweils rund 1.100 bzw. 1.200 m.

Aufgrund des bestehenden, gebauten Stadtraums im Zuge der untersuchten Trassenvarianten und der hierdurch begrenzten verfügbaren Straßenräume wird die gesamte Trasse als straßenbündiger Bahnkörper geplant. Das heißt, Straßenbahnen und Pkw (im Abschnitt Weststraße bis Limbacher Straße nur Anliegerverkehr) nutzen gemeinsam die Fahrbahn, wobei die Straßenbahn mithilfe baulicher und technischer Maßnahmen gegenüber dem MIV zu bevorzugen wäre. Der Radverkehr wird abschnittsweise im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder auf dem Gehweg geführt (siehe Anlagen 2.14 bis 2.17 und Abbildung 1).

¹ Verkehrsentwicklungsplan 2015 (Beschlussnummer B-069/2006)

² Nahverkehrsplan für den Verkehrsraum Chemnitz / Zwickau 2016-2020, Teil B – Stadt Chemnitz (Beschlussnummer B-002/2016)

In **Variante 9-7** wird die Trasse nach dem Brückenbauwerk Erzbergerstraße zunächst in östlicher Richtung im Zuge der bestehenden Erzbergerstraße geführt, unmittelbar vor dem südlichen Widerlager der bestehenden Brücke Paul-Jäkel-Straße nach Norden verschwenkt und in Richtung Paul-Jäkel-Straße geführt. Hierfür wäre ein zusätzliches Bauwerk zur Querung des Bahndamms erforderlich. Das bestehende, denkmalgeschützte Brückenbauwerk Paul-Jäkel-Straße könnte erhalten werden. Im weiteren Verlauf würde die Trasse in Mittellage geführt. Die Höhenentwicklung dieser Variante ist in Anlage 2.7 dargestellt.

Zur Umsetzung der untersuchten Varianten wäre insbesondere im Bereich Erzbergerstraße zwischen Weststraße und Limbacher Straße die Inanspruchnahme zahlreicher privater, kleingärtnerisch und/oder gewerblich genutzter **Grundstücke** erforderlich (vgl. Anlage 2.8).

Die Prognose der **Beförderungsnachfrage** (siehe Anlage 2.0, Kapitel 7, Tabellen 11 und 12), bei der eine zunehmende Inanspruchnahme der ÖPNV unterstellt wurde, ergab, dass eine Straßenbahn in den Trassenvarianten 9-4, 9-6 und 9-7 pro Tag von bis zu rund 9.800 Fahrgästen (Ein- und Aussteiger) genutzt werden würde. Im Vergleich zur aktuellen, ausschließlichen Bedienung der Stadtteile Kaßberg und Altendorf mit Bussen könnte, die Straßenbahn zu einer Zunahme der ÖPNV-Beförderungsfälle von rund 30 Prozent führen.

Für die Varianten 9-4, 9-6 und 9-7 sowie die Vergleichsvariante 9-2 wurde eine **Mengen- sowie Kostenschätzung** durchgeführt (siehe Anlagen 2.18 und 2.19). Die Ergebnisse wurden mit weiteren, derzeit in Bearbeitung befindlichen Studien zu Straßenbahnneubaustrecken (Schönau – Siegmars / Reichenbrand und Heinrich-Schütz-Straße) abgeglichen. Im Falle einer Projektdurchführung wäre für die untersuchten Trassenvarianten, die nur einen vergleichsweise kleinen Teil der Gesamtstrecke darstellen, mit Investitionskosten von 16,9 bis 17,8 Millionen Euro bzw. von durchschnittlich rund 15,2 Millionen Euro pro Kilometer zu rechnen (siehe Anlage 2.0, Seite 40, Tabelle 13). Weitere Kosten wären für die davor und danach liegenden Trassenabschnitte zu erwarten.

Ein durchgeführter multikriterieller **Variantenvergleich** zwischen den Varianten 9-4, 9-6 und 9-7 sowie der Vergleichsvariante 9-2 (siehe Anlage 2.0, Kapitel 10, Tabellen 15 und 17) zeigt auf, dass keine der untersuchten Varianten durchgehend neutrale und positive Bewertungen erfährt. Jede Variante ist mit teils großen und sehr großen Nachteilen verbunden und/oder in der Herstellung kostenintensiv. Eine eindeutige oder wenigstens akzeptable Vorzugsvariante lässt sich nicht bestimmen, auch da deren Gesamtergebnis annähernd bzw. tatsächlich identisch ist.

Die **Beteiligung** berührter **Ämter** des Dezernates für Stadtentwicklung und Bau **sowie** der Chemnitzer Verkehrs-AG (**CVAG**) spiegelte die Aussagen des Variantenvergleiches wider (vgl. Anlage 2.20): Es konnte ämterübergreifend keine Vorzugsvariante benannt werden. Die Varianten 9-2, 9-4 und 9-7 erscheinen, teilweise eine sehr große Kompromissbereitschaft der berührten Ämter vorausgesetzt, als mögliche Trassenoptionen. Hierfür müssten jedoch umfangreiche Änderungen am Bebauungsplan Nr. 16/12 vollzogen und die Trasse in Gänze gesichert werden. Alle übrigen Trassenvarianten wurden aufgrund diverser Ausschlusskriterien abgelehnt. Seitens der CVAG wurde die avisierte Trassenführung insgesamt als nicht erstrebenswert eingeschätzt.

Im **Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung** konnte die technische Umsetzbarkeit einer Straßenbahnneubaustrecke im Bereich Weststraße – Erzbergerstraße – Paul-Jäkel-Straße im Grunde nachgewiesen werden. Allerdings wären die hierfür erforderlichen Eingriffe, bspw. in die Belange Flurstücke, Stadtplanung, Denkmalschutz oder Naturschutz hoch bis sehr hoch. Unter Beachtung der zu erwartenden Fahrgastpotenziale wird die Maßnahme seitens der Verwaltung als unangemessen eingeschätzt. Im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse wäre ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis wahrscheinlich nur schwer zu erzielen.

Eine weitere Herausforderung, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie nicht vertiefend untersucht werden konnte (kein Bestandteil der ausgeschriebenen Planungsleistung), ist ein bestehender **Abwassersammelkanal (DN 2.000)** unter der Paul-Jäkel-Straße im Abschnitt zwischen Am Karbel und Pleißenbach. Das Bauwerk ist nach Aussagen der an der Planung bzw. am Bau beteiligten Planer nicht geeignet, die zusätzlichen Belastungen einer Straßenbahn aufzunehmen und wäre entsprechend zu ertüchtigen, ggf. neu zu errichten. Die hierfür zusätzlich erforderlichen Kosten wurden nicht ermittelt.

Unter Beachtung der vorgenannten Erkenntnisse, die sich aus der Machbarkeitsuntersuchung ableiten, ergibt sich folgende **Handlungsempfehlung**:

- (1) Die Trasse Erzbergerstraße wird nicht weiter für eine Straßenbahnneubaustrecke in Betracht gezogen. **In Abwägung des ungünstigen Kosten-Nutzenverhältnisses wird das Projekt planerisch nicht weiter vorangetrieben.**
- (2) Aus der Machbarkeitsstudie ergeben sich keine neuen Argumente für eine Wiedererrichtung der MIV-Brücke am Standort Erzbergerstraße.
- (3) Deshalb wird entsprechend BR-005/2020, Handlungsempfehlung (2) weiterverfahren und innerhalb des Dezernates für Stadtentwicklung und Bau die Abstimmung zum tatsächlichen Standort der Fuß- und Radverkehrsbrücke geführt. Neben dem Brückenstandort Erzbergerstraße steht auch der Brückenstandort „Eisenbahnbrücke“ aus dem Projekt „Pleißenpark“ in der Diskussion. Der Stadtrat ist in die Entscheidungsfindung einzubinden und über das Ergebnis zu informieren.

Anlagenverzeichnis

Anlage	2.0	Abschlussbericht
Anlage	2.1	Trassenkorridor
Anlage	2.2	Trassenvarianten-alle
Anlage	2.3	Trassenvarianten-detail
Anlage	2.4	Geländeprofil Var. 9-3
Anlage	2.5	Geländeprofil Var. 9-4
Anlage	2.6	Geländeprofil Var. 9-6
Anlage	2.7	Geländeprofil Var. 9-7
Anlage	2.8	Seite 1-3 Flurstückbetroffenheit
Anlage	2.9	Haltestelleneinzugsgebiet
Anlage	2.10	1-Lageplan Var. 9-4
Anlage	2.11	2-Lageplan Var. 9-4
Anlage	2.12	1-Lageplan Var. 9-6-2
Anlage	2.13	2-Lageplan Var. 9-6
Anlage	2.14	1-Querschnitt Var. 9.4 km 0,450
Anlage	2.15	2-Querschnitt Var. 9.4 km 0,770
Anlage	2.16	3-Querschnitt Var. 9.4 km 0,890
Anlage	2.17	4-Querschnitt Var. 9.4 km 0,910
Anlage	2.18	Seite 1-3 Mengenschätzung
Anlage	2.19	Kostenschätzung
Anlage	2.20	Stellungnahme