



Beschlussvorlage Nr. B-225/2021

Einreicher:

Dezernat 6/Amt 66

Gegenstand:

Chemnitzer Modell Stufe 4 - Bestätigung der Vorplanung für den Planfeststellungsabschnitt 1 im Stadtgebiet Chemnitz

		Status	Beratungsergebnis		
Beratungsfolge (Beiräte, Ortschaftsräte, Ausschüsse, Stadtrat)	Sitzungs- termine	öffentlich/ nichtöffentlich	bestä- tigt	abge- lehnt	ohne Empfeh- lung
Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	09.11.2021	nicht öffentlich			
Stadtrat	24.11.2021	öffentlich			

Michael Stötzer

Unterschrift

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt:

1. Die Verkehrsinfrastrukturanlagen des straßen- und schienengebundenen ÖPNV im Rahmen des Nahverkehrsprojektes „Chemnitzer Modell – Stufe 4 – Ausbau Chemnitz – Limbach-Oberfrohna“, Planfeststellungsabschnitt 1 mit der Untervariante 1 zur Hauptvariante 2 sind gemäß Anlage 4 als Vorzugsvariante zu errichten.
2. Die Vorzugsvariante ist mit der Entwurfsplanung und der Genehmigungsplanung durch den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS), die Stadt Chemnitz und die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) fortzuführen. Die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben ist durch den ZVMS mit der Einreichung der erforderlichen Planfeststellungsunterlagen bei der Landesdirektion Sachsen zu beantragen.

Begründung:**1. Ausgangssituation****1.1 Anlass**

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 24.10.2018 die Planung für das Chemnitzer Modell Stufe 4 (CM4) von Chemnitz nach Limbach-Oberfrohna einschließlich der dafür notwendigen Zwischenschritte beschlossen (B-132/2018).

Mit Beschluss B-210/2019 wurde der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) beauftragt, die Errichtung von Verkehrsinfrastrukturanlagen des straßengebundenen ÖPNV im Rahmen des Nahverkehrsprojektes „Chemnitzer Modell Stufe 4 – Ausbau Chemnitz – Limbach-Oberfrohna“ durchzuführen.

Die Schließung des Straßenbahnnetzes auf dem Zentrumsring (Theaterstraße, Brückenstraße) mit den Einbindepunkten Falkeplatz und dem Knotenpunkt Brückenstraße/Straße der Nationen mit der Fortführung über die Hartmannstraße bis zum Knotenpunkt Leipziger Straße/Hartmannstraße einschließlich der Anbindungen in die Zwickauer/Stollberger Straße, die Bahnhofstraße und die Brückenstraße (Bereich Haltestelle Freie Presse) ist dabei der Planungsumfang des Planfeststellungsabschnittes 1 (PFA1).

Die Gesamtplanung des CM4 PFA1 läuft in Verantwortung des ZVMS und unterliegt einem strukturierten Zeitplan. Der ZVMS, die CVAG und die Stadt Chemnitz haben Varianten der Gleislage im Straßenraum in Planunterlagen erarbeitet.

Im Ergebnis liegt die Vorzugsvariante für die Streckenführung des CM4 PFA1 vor. Auf dieser Grundlage sollen die technische Lösung und die gestalterischen Schwerpunkte in der künftigen Planung weiterentwickelt werden.

1.2 Chemnitzer Modell

Der ZVMS, die CVAG und die Stadt Chemnitz verfolgen gemeinsam das Nahverkehrsprojekt „Chemnitzer Modell“. Das Chemnitzer Modell ist ein in der Region Chemnitz angewandtes Regionalstadtbahn-System zur Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken.

Das Chemnitzer Modell zielt auf leistungsfähige und umsteigefreie Direktverbindungen im schienengebundenen öffentlichen Personenverkehr zwischen der Innenstadt von Chemnitz und den zentralen Orten der Region. Infrastrukturelle Voraussetzung hierfür ist die Verknüpfung des Chemnitzer Straßenbahnnetzes mit dem regionalen Eisenbahnnetz, sodass die schienengebundenen Linienverkehre zwischen Stadt und Umland sowohl die Straßenbahn- als auch Eisenbahnstrecken jeweils partiell nutzen können. Somit werden umsteigefreie Verbindungen zwischen dem Ortszentrum Chemnitz und dem Umland geschaffen, d. h. Überlandbahnen gelangen so unmittelbar in das Zentrum und zum zentralen Umsteigepunkt, der Zentralhaltstelle, was der direkten Erschließung der Chemnitzer Außenbezirke und des Umlandes dient.

Der Nutzen für die Fahrgäste liegt in einer schnellen und komfortablen Verbindung vom Chemnitzer Umland direkt in das Stadtzentrum. Das führt zur Verkürzung der Reisezeit der Fahrgäste (kein unnötiges Umsteigen am Hauptbahnhof oder Südbahnhof), zu verminderter individueller Kraftfahrzeugnutzung und damit zu einer Reduzierung der Befahrung der innerstädtischen Straßen. Damit ist eine Reduktion von Schall- und Schadstoffemissionen sowie eine Erhöhung der städtischen Lebensqualität verbunden, was letztlich den Einwohnerinnen und Einwohnern von Chemnitz und der Region zugutekommt. Neben der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zwischen Stadt und Region wird mit der Umsetzung des Chemnitzer Modells auch eine Aufwertung in wichtigen innerstädtischen Relationen sowie die Erschließung des Chemnitzer Stadtgebietes mit Straßenbahnen durch den ÖPNV erzielt. Durch das Chemnitzer Modell wird die Attraktivität des ÖPNV deutlich gesteigert.

CM4 soll vorbereitet und umgesetzt werden. Das komplette Vorhaben umfasst den Neubau des Straßenbahnzentrumsringes Theaterstraße / Brückenstraße und den Neubau der Straßenbahnstrecke Hartmannstraße / Leipziger Straße bis in das Chemnitz Center. Die Verknüpfung mit der Eisenbahnstrecke Wittgensdorf oberer Bahnhof – Limbach-Oberfrohna (Streckenummern 6636/6637) wird an einem noch genau zu definierenden Punkt vorgenommen. Dazu wird gegenwärtig parallel die Linienbestimmung im Planfeststellungsabschnitt 3 und 4 bearbeitet.

Die Auswirkungen der Umsetzung des Chemnitzer Modells beschränken sich nicht nur auf Bau- und Maßnahmen des bestehenden Eisenbahnnetzes und des vorhandenen im Eigentum der CVAG stehenden Straßenbahnnetzes. Diese erfassen insbesondere auch den sonstigen, im Verantwortungsbereich der Stadt Chemnitz liegenden öffentlichen Verkehrsraum einschließlich der dazugehörigen technischen Anlagen und Freianlagen.

Des Weiteren geht mit der Umsetzung auch eine erhebliche Anpassung des Busnetzes der CVAG einher, welche in einem parallelen Prozess geplant und über den Nahverkehrsplan zur Umsetzung gebracht werden wird. Ein entsprechender Beschluss des Stadtrates wird zu gegebener Zeit angestrebt.

2. Beschreibung der untersuchten Varianten

In den Streckenverläufen der Straßenbahn in den Hauptvarianten 1 und 2 gibt es keine wesentlichen Unterschiede. In Abhängigkeit der Einordnung der Gleistrasse im Straßenquerschnitt von Falkeplatz, Theaterstraße, Brückenstraße und Hartmannstraße sind folgende grundsätzliche Querschnittvarianten möglich:

- Einordnung der Gleistrasse in Mittellage
- Einordnung der Gleistrasse in Seitenlage (Ost-/ West- oder Nord-/Südvariante)
- Anordnung eines straßenbündigen Bahnkörpers mit Einrichtung eines Mischverkehrs von Straßenbahn / ÖV Bus und motorisiertem Individualverkehr (MIV)

Im Rahmen der Bearbeitung der Variantenauswahl zur Voruntersuchung wurden auch Abschnitte mit Gleisführungen auf langen straßenbündigen Streckenabschnitten in der Theaterstraße und Hartmannstraße intensiv diskutiert und nach Abwägung der Vor- und Nachteile nicht weiterverfolgt. Die Ausführung eines besonderen Bahnkörpers wurde als vorteilhafter aufgezeigt, da eine straßenbündige Führung sowohl für den ÖPNV als auch für den MIV zu erheblichen verkehrlichen gegenseitigen Einschränkungen aufgrund der prognostizierten Verkehrszahlen führen würde. Aus der Variantenauswahl zur Voruntersuchung wurden zwei gleichwertige Hauptvarianten aus einer Vielzahl möglicher Trassenkombinationen herausgearbeitet, die eine geeignete bauliche Umsetzbarkeit erwarten lassen.

Dabei wurde die Öffentlichkeit bei allen Planungen intensiv informiert und beteiligt. Im Rahmen von im April und Juli 2021 durchgeführten Informationsveranstaltungen mit Bürgerinnen und Bürgern wurde die Varianten diskutiert und weiterentwickelt. Die dabei eingegangenen Vorschläge und Hinweise wurden eingehend geprüft, bewertet und teilweise berücksichtigt.

2.1 Abschnitt Falkeplatz

Der vorhandene Gleisbogen im Bereich Falkeplatz wird zum Gleisdreieck erweitert.

Hauptvariante 1: Bahnkörper in Mittellage mit Busbefahrung, mit Planung Ersatzneubau Brücke Falkeplatz und unterführtem Uferweg am Chemnitz-Fluss (B-475/2001 und B-014/2014) bis zum nördlichen Widerlagerende

Hauptvariante 2: Bahnkörper in Mittellage ohne Busbefahrung, mit Planung Ersatzneubau Brücke Falkeplatz und unterführtem Uferweg am Chemnitz-Fluss bis zum nördlichen Widerlagerende

2.2 Abschnitt Brückenstraße (zwischen Straße der Nationen und Theaterstraße)

Das vorhandene Gleisdreieck im Bereich Knotenpunkt mit der Straße der Nationen wird zum Gleisviereck erweitert. Der Korridor einer möglichen Offenlegung des Gablenzbaches wurde nachrichtlich aus der entsprechenden Machbarkeitsstudie 2020 entnommen, ohne deren technische Umsetzbarkeit zu prüfen.

Hauptvariante 1: Bahnkörper in Mittellage mit Fußgängerzone ohne Motorisierten Individualverkehr (MIV, umgangssprachlich Autoverkehr) unter Berücksichtigung einer extern beauftragten Studie zur Freianlagenplanung und mit Einordnung des Trassenkorridors für die perspektivische Offenlegung des Gablenzbaches. Die Befahrung der Brückenstraße für den Ziel-, Ver- und Entsorgungsvkehr sowie Lieferverkehr wäre weiterhin möglich.

Hauptvariante 2: Bahnkörper in Mittellage mit Busbefahrung und je einer Fahrspur für den MIV unter Berücksichtigung einer extern beauftragten Studie zur Freianlagenplanung mit Einordnung des Trassenkorridors für die perspektivische Offenlegung des Gablenzbaches

2.3 Abschnitt Theaterstraße

Am Abzweig der Hartmannstraße entsteht ein neues Gleisdreieck.

Hauptvariante 1: Bahnkörper in Seitenlage zur Innenstadt mit Busbefahrung

Hauptvariante 2: Bahnkörper in Mittellage mit Busbefahrung

Untervariante 1 (zu Hauptvariante 2): Bahnkörper in Mittellage mit Rasengleis ohne Busbefahrung

2.4 Abschnitt Hartmannstraße

Hauptvariante 1. Kombination aus Bahnkörper in Seitenlage Süd (Seite „Luxor“) im Abschnitt ab Theaterstraße bis Kreuzung Bergstraße/ Kaßbergstraße und aus Bahnkörper in Seitenlage Nord (Seite Konkordiapark) im Abschnitt ab Bergstraße bis Leipziger Straße

Hauptvariante 2: Kombination aus Bahnkörper in Mittellage im Abschnitt ab Theaterstraße bis Polizeidirektion und aus Bahnkörper in Seitenlage Nord (Seite Konkordiapark) im Abschnitt ab Schloßteichpark bis Leipziger Straße

Untervariante 1 (zu Hauptvariante 2): Kombination aus Bahnkörper in Mittellage im Abschnitt ab Theaterstraße bis Kreuzung Bergstraße/ Kaßbergstraße und aus Bahnkörper in Seitenlage Nord (Seite konkordiapark) im Abschnitt ab Bergstraße bis Leipziger Straße

3. Auswahl der Vorzugsvariante

Im Rahmen der Voruntersuchung wurden die beiden Hauptvarianten und die Untervariante 1 sowohl in der Verkehrs- und Freianlagenplanung, der Brückenplanung als auch den Fachplanungen (z.B. Bahnstrom, Fahrleitung usw.) unter Berücksichtigung der Prüfungsergebnisse und Stellungnahmen des ZVMS, der CVAG und der Fachämter der Stadt Chemnitz vom Februar 2021 planerisch überarbeitet, vertieft, koordiniert und preislich bewertet.

Basierend auf der vertieften Planung der Voruntersuchung der beiden Hauptvarianten und der Untervariante 1 wurden diese drei Varianten dann im Rahmen einer Matrix (siehe Anlage 5) bezüglich

der Erfüllung einer Vielzahl von Bewertungskriterien evaluiert und mit einem Punktesystem bewertet. Preisliche Kriterien waren dabei nicht anzuwenden, da die Gesamtkosten zwischen den drei Varianten nur minimal differieren (Unterschied unter 1,8%).

Als Bewertungskriterien werden insbesondere verkehrliche, umweltverträgliche, stadtplanerische, bautechnische und betriebliche Aspekte herangezogen und gegenübergestellt. Das Ergebnis der Abwägung aller Vor- und Nachteile der Varianten ist mit dieser Matrix transparent gestaltet. Aus dieser Bewertung ergibt sich eine Gesamtpunktzahl der einzelnen Varianten. Unter Berücksichtigung der Bepunktung der Varianten wurde anschließend als Ergebnis eine Empfehlung in Form einer Vorzugslösung für die am höchsten bewertete Variante, die **Untervariante 1 zur Hauptvariante 2** ausgesprochen.

Die wesentlichen Gründe / Argumente, welche für die Untervariante 1 (zu Hauptvariante 2) und die Mittellage der Straßenbahn im Vergleich zur Hauptvariante 1 sprechen, sind:

1. Gleichmäßig gute Erschließungswirkung für die direkte und anschließende Bebauung beider Seiten der Theater- und der Hartmannstraße und dadurch auch zum östlichen Kaßberg.
2. Mittellage in der Theaterstraße kombiniert mit einem Rasengleis, besonders vorteilhaft durch einen Abstand zu den Wohngebäuden auf der Zentrumsseite von mind. 15 m (bei Seitenlage nur 6 bis 10 m) für die Bewohner auf dieser Seite der Theaterstraße in Bezug auf Schall- und Erschütterungsemissionen.
3. Vermeidung der Verkehrskreuzungen zwischen Straßenbahn und MIV/Radverkehr für Rechtsein- und Rechtsausbieger besonders in der Theater- und der Hartmannstraße (z.B. für den zukünftig erheblich erhöhten Anliefer- und Anliegerverkehr zum Getreidemarkt, die Zufahrt zum Carlowitz-Congress-Center, die Betriebszufahrt zur Stadthalle, die Zufahrt zum Parkhaus Rathauspassage und Tiefgarage Galerie Roter Turm sowie Rosenhof, An der Markthalle und Luxor usw.).
4. Kein Eingriff in das Gartendenkmal des Schlossteichparks.
5. Harmonischere Stadtbildgestaltung durch Mittellage (Symmetrie) in der Theater- und der Hartmannstraße mit reduzierter Trennwirkung.
6. Geordnete Zufahrt für Liefer- und Einsatzfahrzeuge für die Häuser der Theaterstraße auf der Zentrumsseite.
7. Geordnete Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage der Volksbank im Bereich der Theaterstraße 13 und 19.
8. Geordnete Zufahrt zur Inneren Klosterstraße für Einsatz-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge.
9. Aufrechterhaltung des MIV in der Brückenstraße als weiterhin wichtiger Bestandteil der Infrastruktur zur Erschließung der nördlichen Innenstadt und der nordwestlichen Stadtteile, Vermeidung größerer Verkehrslagerungen in Straßen in Einkaufs- und Wohngebieten (Straße der Nationen, Georgstraße, Promenadenstraße, Reichsstraße usw.).

Darüber hinaus wurden weitere verkehrliche und infrastrukturelle Aspekte und unterschiedliche Optionen dieser Führung bewertet. Es entsteht an den Haltestellen der neuen Straßenbahnstrecke und der Buslinien eine Umsteigebeziehung. Damit entstehen für viele ÖPNV-Nutzer neue attraktive Verbindungen, die gleichzeitig auch neue Fahrgäste akquirieren. Genau dieses Ziel soll mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes erreicht werden.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können noch keine abschließenden Aussagen in Hinblick auf die Umwelt- und Kleintierkartierung gemacht werden. Das mit der Kartierung beauftragte Planungsbüro sieht zum jetzigen Untersuchungsstand aus artenschutzrechtlichen Gründen keine Unterschiede zwischen den Varianten.

Die Stadt Chemnitz empfiehlt dem ZVMS nach eingehender Abwägung die **Untervariante 1 zur Hauptvariante 2** als Vorzugsvariante in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu überführen.

3.1 Haltestellen im Planungsraum

Im Planungsraum sind die Haltestellen Falkeplatz, Getreidemarkt, Innere Klosterstraße, Stadthalle, Theaterstraße, Festplatz/Oberschule, Leipziger Straße vorgesehen.

Diese wurden größtenteils bestandsnah und in Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan (B-033/2021, Punkt 5.8.3) sowie einem Einzugsradius von 200 m bzw. 300 m positioniert, um den Haupteinkaufsbereich des Stadtzentrums mit einer sehr hohen Erschließungsdichte würdigen zu können.

Hierbei kommen den Haltestellen folgende Bedeutung zu:

Haltestelle	Linien (geplant)	Bedeutung
Falkeplatz	1 / 2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung Areal Rosenhof ▪ Umstieg zwischen den Linien 1, 4, 31, 32 und 23
	4	
Getreidemarkt	1 / 2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung Areal Getreidemarkt, inkl. der neuen Wohn- und Handelsgebäude ▪ Erzeugung zusätzlicher Frequentierung ▪ Umstieg zwischen Linien 1 / 2, C15 und 51
	C15	
Innere Klosterstraße	1 / 2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung Innenstadt (von Norden) und Areal An der Markthalle ▪ Umstieg zwischen Linien 1 / 2, C15, 51, 62 und 72
	C15	
Stadthalle	1 / 2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung Innenstadt (von Nordosten), Stadthallenpark und Carlowitz-Congress-Center ▪ Umstieg zwischen Linien 1 / 2, 4, 62 und 72
	4	
Brückenstraße	1 / 2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung Innenstadt (von Nordosten), Neues Technisches Rathaus und Straße der Nationen
	4	
Theaterstraße	4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung Innenstadt (von Norden), Carlowitz-Congress-Center, Areal An der Markthalle und Areal Hartmannstraße/Theaterstraße
	C15	
Festplatz/Oberschule	4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung Festplatz, Oberschule und Schloßteichpark
	C15	
Leipziger Straße	4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung Konkordia Park, Ermafa-Passage, Kaßberg, Schlossviertel ▪ Umstieg zwischen Linien 4, C15 und 32
	C15	

3.2 Verlängertes Bypass-Gleis Bahnhofstraße

Ziel des Chemnitzer Modells ist die umsteigefreie Einbindung der Eisenbahnlinien aus dem Umland von Chemnitz in die Chemnitzer Innenstadt. Dazu verkehren Linien des Chemnitzer Modells in der Innenstadt von Chemnitz gebündelt zwischen Hauptbahnhof und Zentralhaltestelle. Hinter dem Hauptbahnhof verzweigen sich die Linien in nördliche Richtung nach Burgstädt, Mittweida, Hainichen sowie das Erzgebirge. Auf der entgegengesetzten Seite nach der Zentralhaltestelle verzweigen sich die Linien in Richtung Limbach-Oberfrohna, Stollberg, Oelsnitz und Aue. Ziel ist immer eine Durchbindung der Linien im Sinne der Fahrgäste und das Vermeiden von innerstädtischen Wendestellen und Radiallinien.

Die Linien des Chemnitzer Modells verkehren im 30- und 60-Minuten-Takt im Umland auf weitgehend eingleisigen Eisenbahnstrecken. Hieraus leitet sich das Erfordernis ab, dass die Fahrten zu definierten Zeiten die Innenstadt verlassen, um zur geplanten Zeit in das Eisenbahnnetz einfahren

zu können. Im Regelbetrieb ist das im Fahrplan berücksichtigt und erfordert keine zusätzliche Infrastruktur in der Innenstadt. Bei Störungen, Unfällen und Baustellen auf einzelnen Ästen sind die Linien in der Regel unterbrochen und es ergibt sich das Erfordernis, dass Fahrzeuge im Bereich der Innenstadt sogenannte Synchronisationszeiten verbringen können. Durch das Abwarten dieser Zeiten ist das zeitgerechte Einfahren in das Eisenbahnnetz auch bei Abweichungen vom Regelbetrieb weiterhin gewährleistet. Die Zeiten selbst werden aufgrund des Taktverkehrs in der Regel deutlich unter 30 bzw. 60 Minuten liegen.

Bei Störungen in Richtung Norden besteht die Möglichkeit im Hauptbahnhof oder im geplanten Eisenbahnbetriebshof Sachsenallee derartige Synchronisationszeiten zu verbringen. In Richtung Süden und Westen fehlt bei Störungen bislang eine solche Möglichkeit. Ein Abwarten von Synchronisationszeiten ist in der Innenstadt aktuell nicht ohne Behinderungen des übrigen Straßenbahnbetriebes möglich. Ein vollständiges Durchfahren der Innenstadt und Nutzung des geplanten Eisenbahnbetriebshofes Sachsenallee ist zeitlich sehr aufwendig und nicht praktikabel. Die Fahrzeit beträgt für die Hin- und Rückfahrt geschätzt 30 Minuten.

Aus vorgenannten Erwägungen ist die Einrichtung eines verlängerten Bypass-Gleises im Zuge der Bahnhofstraße vorgesehen. Dieses verlängerte Bypass-Gleis ist für einen stabilen Betrieb des Chemnitzer Modells und der CVAG sowie im Sinne der Fahrgäste und der Wirtschaftlichkeit erforderlich. Eine längere oder dauerhafte Abstellung von Fahrzeugen auf dem verlängerten Bypass-Gleis ist nicht vorgesehen.

3.3 Weitere Untersuchungen

3.3.1 Rasengleis in Theaterstraße

Es sind weitergehende geeignete Untersuchungsmethoden (z.B. dynamische Verkehrssimulation) zum Nachweis der Kapazitäten bei Führung der Busse in den Fahrspuren des MIV erforderlich. Der Verkehrsfluss soll durch die auftretenden Haltestellenstopps der Busse für den MIV, durch die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsarten und durch die Auswirkungen der Lichtsignalanlagen (LSA) nicht unangemessen beeinträchtigt werden.

Nach dieser Untersuchung wird das Rasengleis in der Theaterstraße abschließend bewertet.

3.3.2 Schließung der Bergstraße von Hartmann- bis Matthesstraße

Der Rückbau des Abschnittes der Bergstraße ist ein eigenständiges Projekt der Stadt Chemnitz, welches nachrichtlich und bezüglich der technischen Schnittstelle in das Projekt CM4 übernommen wurde. Die Planung und Realisierung des Rückbaus der Bergstraße und daraus erforderliche Konsequenzen sind durch die Stadt Chemnitz zu erbringen.

Nach dieser Untersuchung wird der Rückbau der Bergstraße erneut bewertet.

3.3.3 Exkurs: Projekt Lückenschluss Innerer Stadtring

Die Stadtverwaltung bearbeitet parallel zum Projekt Chemnitzer Modell, Stufe 4 den Mobilitätsplan 2040 (Entwurf, B-068/2021, Stadtrat am 24.11.2021). Im Rahmen des Mobilitätsplans 2040 (Entwurf) wird u.a. das Projekt Lückenschluss Innerer Stadtring zwischen Dresdner Straße und Zschopauer Straße erneut diskutiert und in einer eigenständigen Vorlage behandelt. Die Ergebnisse dieses Diskussionsprozesses werden in den Mobilitätsplan 2040 (Entwurf) übernommen.

Aufgrund der räumlichen Nähe und funktionalen Verflechtung von Zentrumsring, auf dem teilweise das Projekt Chemnitzer Modell, Stufe 4 durchgeführt werden soll, und Innerem Stadtring wurden die erforderlichen Verkehrsmodellierungen zu beiden Projekten miteinander verschnitten.

Es wurden verschiedene Planfälle modelliert, die aufeinander aufbauen (siehe Anlage 6):

- Planfall 1: Chemnitzer Modell, Stufe 4 ohne weitere Maßnahmen
- Planfall 2: Planfall 1 mit Lückenschluss Innerer Stadtring
- Planfall 3: Planfall 2 mit zusätzlichen Maßnahmen an der Bahnhofstraße

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass:

- Durch das Projekt Chemnitzer Modell, Stufe 4 wird mit der Hauptvariante 1 eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV begünstigt, die im Planungsraum abschnittsweise zu einer Abnahme der MIV Verkehrsstärke führt (Planungsziel). Andere Abschnitte des Planungsraums bzw. der angrenzenden Verkehrsräume werden durch Verlagerungseffekte stärker belastet.
- Durch das Projekt Chemnitzer Modell, Stufe 4 wird mit der Hauptvariante 2 eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV begünstigt, die im Planungsraum zu einer Abnahme der MIV Verkehrsstärke führt (Planungsziel).
- Durch den Lückenschluss Innerer Stadtring wären weitere verkehrliche Entlastungen der Bahnhofstraße, der Zschopauer Straße und der Augustusburger Straße zu erwarten. Modellerte Auswirkungen auf die Brückenstraße (Hauptvariante 2), Theaterstraße und Hartmannstraße sind zu vernachlässigen (zusätzliche Entlastung von wenigen Hundert Fahrzeugen pro Tag).
- Durch zusätzliche Maßnahmen im Zuge der Bahnhofstraße (Reduzierung Anzahl Fahrspuren für MIV und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h) wären weitere Verkehrsverlagerungen auf den Lückenschluss Innerer Stadtring sowie vergleichsweise geringfügige Verkehrsverlagerungen die Theaterstraße und Brückenstraße (Hauptvariante 2) zu erwarten.
- Insgesamt sind keine maßgebenden Auswirkungen durch das Projekt Lückenschluss Innerer Stadtring auf das Projekt Chemnitzer Modell, Stufe 4 zu erwarten. Das heißt, Veränderungen, die mit dem Lückenschluss Innerer Stadtring einhergehen würden, führen nicht zu einer veränderten Dimensionierung der Verkehrsanlagen im Projekt Chemnitzer Modell, Stufe 4. Beide Projekte können unabhängig voneinander durch den Stadtrat diskutiert und entschieden werden.

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung werden u.a. als Grundlage für den Nachweis der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in beiden Projekten genutzt.

Weitere und detailliertere Informationen zu den Verkehrsmodellierungen in Bezug auf den Lückenschluss Innerer Stadtring werden in der entsprechenden Vorlage dargestellt werden.

4. Kosten und Finanzierung

4.1 Kostenschätzung der Vorzugsvariante

Auf Grundlage der oben genannten Varianten erfolgte eine Kostenschätzung. Die Grobkosten wurden für jede Variante mit Mengenermittlungen einzeln erstellt.

Die Schätzung für die Bau- und Grunderwerbskosten (ohne Planung, Gebühren und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) liegt mit Stand vom Juli 2021 für die Varianten vor.

Trassenvariante	Vorzugsvariante, wie oben beschrieben
Kostenermittlungsstufe	Kostenschätzung
Gesamtsumme (brutto)	ca. 72,4 Mio. €

4.2 Kostenteilung und Finanzierung

Beim Ausbau des CM4 PFA1 handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt des ZVMS, der CVAG und der Stadt Chemnitz. Die Grundlagen der Kostenteilung und Finanzierung sowie der Zusammenarbeit wurden in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zur Aufgabenübertragung zwischen den beteiligten Partnern geregelt (siehe Beschluss-Nr. B-210/2019) und am 13. Januar 2020 unterzeichnet.

Für jeden Planfeststellungs- / Bauabschnitt innerhalb der Stadtgrenzen von Chemnitz werden darüber hinaus Projektspezifika (vor allem hinsichtlich der Kostentragung) separat vereinbart. Unter Berücksichtigung des Investitionsvolumens und der Bauzeit für CM4 wird ein Bau- und Finanzierungsvertrag (BuFV) auf der Basis des öffentlich-rechtlichen Vertrags zur Aufgabenübertragung zwischen den Beteiligten geschlossen, die dann in den jeweiligen Haushaltsplanungen zu berücksichtigen ist. Der BuFV ist aktuell in der Abstimmung zwischen den drei Projektpartnern.

Die Finanzierung von Planung und Bau der Vorzugsvariante soll im Wesentlichen mit einer Förderung des Bundes entsprechend den geltenden Regelungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und des Freistaates Sachsen entsprechend der „Richtlinie über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr“ (RL-ÖPNV) erfolgen. Das Finanzvolumen des GVFG wird seit seiner Novellierung in 2019 jährlich erweitert und erreicht ab dem Jahr 2025 mit jährlich 2 Milliarden Euro, welches dann dynamisiert wird, sein Maximum. Der Antrag auf Zuwendung für die Planung des PFA1 wurde bewilligt bzw. liegen entsprechende Inaussichtstellungen vor. Die Beantragung der Förderung des Baus erfolgt auf Grundlage der Entwurfsplanung beim Freistaat Sachsen.

Bei der derzeit in Bearbeitung befindlichen Bau- und Finanzierungsvereinbarung zum Chemnitzer Modell, Stufe 4, PFA 1 gehen die Projektpartner davon aus, dass im Rahmen des Fördermittelantrages zum Projekt, der Stadt Chemnitz die Finanzierung eines 5-prozentigen Eigenanteils zugemessen wird.

Zuzüglich ist davon auszugehen, dass weitere, Projekt begleitenden Verkehrsbaumaßnahmen im Umfang von 5 Prozent der Gesamtbausumme des Chemnitzer Modells, Stufe 4, PFA 1 erforderlich sein werden. Für diese 5 Prozent besteht grundsätzlich die Möglichkeit, eine Förderung nach der Richtlinie zur Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL KStB) zu beantragen.

5. Weitere Planungsschritte

Nach Fertigstellung der Entwurfsplanung wird diese vor der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens der Stadt Chemnitz erneut zur Stellungnahme, ggf. Beschlussfassung vorgelegt. Der weitere Zeitplan des Ausbaus Chemnitzer Modell Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 sieht nach aktuellem Arbeitsstand wie folgt aus:

	Juni 2022
Fertigstellung Entwurfsplanung	
Fertigstellung Genehmigungsplanung	Dezember 2022
Planfeststellungsverfahren	im Jahr 2023
Ausführungsplanung	wird noch terminiert
Baudurchführung	wird noch terminiert

Die Erlangung des Baurechts erfolgt für CM4 PFA1 im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Anlagenverzeichnis:

Anlage 3:	Übersichtslageplan
Anlage 4:	Lageplan Vorzugsvariante
Anlage 5:	Bewertungsmatrix
Anlage 6:	Ergebnisse Verkehrsmodellierung CM4 / Lückenschluss Innerer Stadtring