

## Protokoll

**Ort:** Videokonferenz  
**Datum:** 14.10.2021, 16:00-18:00 Uhr  
**Teilnehmer:** siehe Anwesenheitsliste  
**Verteiler:** Teilnehmer

TOP	Inhalt	Verantw., Termin
<b>1</b>	<b>Anmerkungen und Hinweise zur Präsentation</b>	
	Herr Kirste unterstreicht, dass das vorgestellte Busnetz eine Arbeitshypothese ist, welche notwendig für den Planungsprozess ist. Diese Hypothese ersetzt nicht den Planungs- und Abstimmungsprozess im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes	
	Herr Zschocke fragt, inwieweit der Standort der P&R Plätze die Nachfragewerte der einzelnen Varianten beeinflusst bzw. inwieweit diese den Variantenvergleich beeinflussen. Er fragt weiterhin, ob weitere P&R Plätze geplant sind. Herr Kirste antwortet, dass das genutzte Verkehrsmodell die Wirkung von P&R Plätzen nicht abbilden kann. Herr Zöbisch ergänzt, dass die Lagegunst der P&R Plätze im Variantenvergleich ein bewertungsrelevantes Merkmal ist. Herr Kirste kündigt an, dass das Thema P&R auch bei der weiteren Projektentwicklung von CM4 zentrales Thema bleiben wird. Herr Stoyke merkt an: Im Chemnitz Center sind noch 8000 qm Fläche unbelegt, die als P&R Fläche eingerichtet werden könnten.	
	Zur Folie 31 wird nachgefragt, ob die Gleise ebenerdig verlegt werden und ob Stolpergefahr besteht. Hier befindet sich ein Imbiss, der sich großer Beliebtheit erfreut. Herr Zöbisch antwortet, dass die ebenerdigen Gleise eine realistische Variante sind. Der Imbiss sowie die Hochbeete müssen an dieser Stelle allerdings verlegt werden. Herr Stoyke hakt nach, ob die Wendeschleife im Chemnitz Center an dem dargestellten Ort platziert werden muss (Folie 31). Herr Zöbisch bietet an, die Lage der Wendeschleife noch einmal schriftlich zu Begründen. Eine Wendeschleife dort sei sinnvoll, da sie in dieser zentralen Lage den Übergang zu anderen ÖPNV Angeboten ermöglicht. Zudem Bedarf es im Bereich des Chemnitz Centers eine Wendemöglichkeit für die städtische Straßenbahnlinie. Herr Stoyke fragt nach, ob bei der Kreuzung auf Folie 31 eine Ampelanlage erforderlich ist. Herr Zöbisch antwortet, dass klare Richtlinien für die Signalanlagen bestehen. Die Frage wird bis zur Entwurfsplanung beantwortet. Eine Signalanlage an dieser Stelle ist aufgrund des Verkehrsaufkommens allerdings wahrscheinlich.	
	Herr Wolf sendet aus Penig das Signal, dass die Buslinie 650 für den Nordraum Chemnitz eine große Bedeutung hat. Er sieht es kritisch, dass eine Verbindung in das Chemnitzer Zentrum mit der Linie 650 verloren geht. Die Anbindung des nördlichen Chemnitzer Raumes werde auf diese Weise schlechter. Er drängt, falls ein Erhalt der Linie 650 nicht möglich ist, auf nahtlose Anschlüsse ins Chemnitzer Zentrum und nicht nur bis zum Chemnitz Center. Die Linie 650 funktioniere und ist gut nachgefragt. Herr Kirste versichert, dass dieses Thema von allen Projektpartnern noch einmal durchdacht wird.	

TOP	Inhalt	Verantw., Termin
	<p>Herr Weinert stimmt Herrn Wolf zu. Die Region hat für den CHAMPLiner gekämpft und möchte diesen erhalten.</p> <p>Herr Weinert fragt weiterhin, warum die Variante 2 in der zweiten Stufe der Variantenbetrachtungen berücksichtigt wurde. Herr Zöbisch antwortet, dass die Variante 2 über die Röhrsdorfer Allee, Vorteile bieten kann und damit auch Teil der Variantenbetrachtung der zweiten Stufe in dieser Machbarkeitsuntersuchung geworden ist.</p> <p>Herr Weinert möchte wissen, wie bei der Variante 6 der Zugang zum Gewerbepark Hartmannsdorf gewährleistet wird. Er möchte wissen, wo der Mehrwert für den Wirtschaftsstandort Hartmannsdorf sei. Herr Zöbisch antwortet, dass die Anbindung des Gewerbeparks durch Busanbindung und Bike&amp;Ride an das Chemnitzer Modell gewährleistet sei.</p> <p>Herr Zöbisch merkt an, dass im Variantenvergleich alle Vor- und Nachteile einer Variante bewertet werden.</p>	
	<p>Herr Zschocke möchte wissen, warum die Varianten 6,7 und 8 hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs etwa 1 Million Euro teurer seien als die anderen Varianten. Herr Zöbisch führt aus, dass die Straßenbahn in den verschiedenen Varianten in bestehende Straßeninfrastruktur eingeordnet werden kann, die bereits Rad und Fußwege aufweisen. Daher ergebe sich der unterschiedliche Preis.</p>	
	<p>Herr Zschocke merkt an, dass der Vergleich zwischen Donauwörther Straße und Bornaer Hang nicht leicht sei. Er fragt sich, inwiefern in dieser Abwägung auch die Trennwirkungen der Trasse zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft berücksichtigt wurde und inwiefern der Verlust von landwirtschaftlichen Flächen berücksichtigt wurde.</p> <p>Frau Burger antwortet das Landwirtschaftliche Flächen im Vergleich nicht mit einbezogen wurden. Lediglich die Flächenversiegelung wurde berücksichtigt. Zusätzlich wurde das Stadtbild berücksichtigt und auch die Lärmbelästigung für das Schutzgut Mensch. Dabei wurden Wohngebiete und Mischgebiete unterschiedlich gewichtet.</p> <p>Herr Zöbisch ergänzt, dass mit Trennwirkung beispielsweise über die Bündelung von Verkehrswegen abgebildet ist und wertet diese für den Ansatz über die Leipziger Straße als vorteilhaft, da der Eingriff in die Landschaft geringer ist.</p>	
	<p>Herr Gründler fragt, wie und wann an die Eigentümer von Grundstücken herantreten wird. Zusätzlich möchte er wissen, ob bereits Schallschutzwände geplant sind. Zu guter Letzt möchte er konkretisiert haben, was konkret geringer Grunderwerb entlang der Donauwörther Straße bedeutet. Herr Kirste antwortet, dass der Grunderwerb ein sensibles Thema ist. Bisher ist es ein Planungsprozess und wir sprechen bisher nur über Optionen und keine konkreten Planungen. Schon jetzt kann festgehalten werden, dass niemand sein gesamtes Grundstück abgeben muss. Hierfür sind auch die rechtlichen Hürden sehr hoch. Daher soll der Grunderwerb auf das Minimum beschränkt werden. Gespräche mit den Eigentümern werden geführt, wenn klar ist, wie viel Eigentum verhandelt werden muss. Es werden in den aktuellen Varianten keine Häuser angetastet. Herr Zöbisch bestätigt, dass keinerlei Gebäude in Anspruch genommen werden und die Varianten auch nicht unverhältnismäßig nah an Gebäude herangeführt werden. Die Straßenbahn soll in der Donauwörtherstraße und Leipziger Straße straßenbündig geführt werden. Die Linie liegt hier in der äußeren Kfz-Fahrspur, um die Haltestellen besser einbinden zu können. Es führt dazu, dass der erforderliche Grunderwerb minimal ist und dass eher städtische Grundstücke angetastet werden als private Grundstücke.</p> <p>Herr Gründler fragt nach, ob die Straßenbahn dann auf der äußeren Fahrbahn des Kfz-Verkehrs verkehrt. Herr Zöbisch bestätigt dies, die jeweilige innere Fahrspur bleibt dem Kfz-Verkehr vorbehalten.</p>	
	<p>Herr Imscher fragt nach, wie die Entwässerung der versiegelten Flächen an der Leipziger Straße vorgenommen wird. Herr Zöbisch antwortet, dass die Führung der Leipziger Straße auch mit der zusätzlichen Infrastruktur durch eine Straßenbahntrasse die Entwässerung der versiegelten Flächen ermöglicht. Zusätzlich merkt</p>	

TOP	Inhalt	Verantw., Termin
	<p>er an, dass im weiteren Planungsprozess (beginnend ab Vorplanung), die Medienplanung und damit die Einordnung der Straßenbahn in das vorhandene Mediennetz fester Planungsbestandteil ist, zudem werden zentrale Aspekte der technischen Machbarkeit bereits in dieser Untersuchung betrachtet.</p>	
	<p>Herr Stelzmann bemerkt, dass eine Haltestelle an der Wasserschenkenstraße nicht sinnvoll ist, da diese kaum erschlossen ist und auch Hinsichtlich der Anwohner keine Relevanz hat. Er stellt darüber hinaus fest, dass die Umsteigepunkte zu den Bussen so gestaltet werden müssen, dass kein Zeitverlust entsteht. Zu guter Letzt fordert er spezifisch Herrn Kirste auf, im Gespräch mit der Presse zukünftig auch das Thema des kommenden Busliniennetzes im Zusammenhang mit CM4 anzusprechen, um so Aufmerksamkeit für das Thema zu erzeugen. Herr Zöbisch antwortet, dass die Zuwegung zu Haltestellen ein zentrales Thema des Projekts ist, ebenso wie die Einrichtung der Haltestellen. Er ergänzt, dass aus der Notlage der Hochdruckleitungen heraus der östliche Teil von Röhrsdorf den positiven Aspekt erlebt, besser angeschlossen zu sein.</p> <p>Herr Stelzmann verweist darauf, dass insbesondere die Industriestandorte gut angebunden werden müssen. Herr Kirste betont noch einmal, dass über das Busnetz noch geredet wird und das was heute besprochen wurde eine Arbeitshypothese ist. Er ergänzt, dass CM4 noch stadtwweit in das ÖPNV Netz eingebunden werden muss und dass in diesem Schritt auch das Busnetz bedacht werden wird.</p>	
	<p>Herr Volkmann bemerkt, dass das Projekt insgesamt und auch der Punkt der Anbindung von Limbach-Oberfrohna und anderen Kommunen auch in Zukunft noch komplex bleiben wird. Er verweist darauf, dass es selbst in Limbach-Oberfrohna nicht nur positive Stimmen bzgl. des Projekts gibt. Außerdem erwähnt er die unterschiedlichen Zuständigkeiten z.B. der Landkreise für den Bereich Limbach-Oberfrohna. Er plädiert dafür das Projekt gemeinsam und im Austausch fortzusetzen und auch in Zukunft für Akzeptanz zu werben.</p>	
<b>2</b>	<b>Weiteres Vorgehen</b>	
	<p>Die Bürgerinformationsveranstaltung zur Stufe 4 des Chemnitzer Modells findet am 4. November 2021 statt. Genau Informationen zu Zeit und Ort werden zeitnah im Vorfeld der Veranstaltung veröffentlicht.</p>	

aufgestellt: 14.10.2021

Matthias Zöbisch (VCDB)

**Teilnehmer:**

Herr Kirste	Stadt Chemnitz, Tiefbauamt
Frau Lull	Stadt Chemnitz, Tiefbauamt
Herr Weinert	Bürgermeister Gemeinde Hartmannsdorf
Herr Volkmann	Bürgermeister Stadt Limbach-Oberfrohna
Herr Zschocke	Stadtrat Bündnis 90/Die Grünen
Herr Schinkitz	Stadtrat Die Linke
Herr Wolf	Stadt Penig
Herr Irscher	Ortschaftsrat Röhrsdorf
Herr Stelzmann	Ortschaftsrat Röhrsdorf
Frau Sowada	CWE
Herr Stoyke	Chemnitz Center
Herr Luhmann	Siemens AG
Herr Gründler	Anwohner (auf Einladung von Herrn Stötzer)
Herr Zöbisch	VCDB
Frau Burger	Landschaftsarchitekturbüro Grohmann
Herr Rethfeld	Lots*
Herr Kramer	Lots*