

Informationsveranstaltung zum Chemnitzer Modell Stufe 2 Orangerie

Stefan Naumann

Mi, 12. November 2014, 19:00 Uhr

Sprecher

- David Joram (GBL Technischer Service CVAG)
- Mathias Korda (GBL Verkehr/Infrastruktur VMS GmbH)
- Dr. Harald Neuhaus (Geschäftsführer VMS GmbH)
- Bernd Gregorzyk (Amtsleiter Tiefbauamt)
- Petra Wessler (Bürgermeisterin Stadtentwicklung und Bau)

Veranstaltung

Dies ist kein Wortprotokoll

Beginn: 19:01 Uhr

Ende: 21:13 Uhr

Dr. Neuhaus eröffnet die Veranstaltung, stellt die Redner vor; er moderiert den Abend.

1 Neue Straßenbahnlinie zum Uni-Campus

Redner: Bernd Gregorzyk

Im Jahr 2012 und 2013 wurden viele Untersuchungen zu Linienfindung zum Chemnitzer Modell vorgenommen, darunter auch wie neue Trasse in den Verkehrsraum einzubringen ist, und es wurde über den Nutzen diskutiert.

Die Stadt Chemnitz, die CVAG und der VMS haben sich für die Linienvariante über Turnstraße, Reichenhainer Straße, Campus, Richtung Eisenbahnstrecke in Richtung Aue entschieden. Die Diskussion wird nicht aufhören aufgrund der Entscheidung. Durch Eingriffe in die Infrastruktur werden neue Belastungen geschaffen, aber es werden auch neue Entwicklungen in Gang gesetzt, es können Defizite, die seit Langem bestehen, behoben werden; verbunden mit anderen Maßnahmen werden viele positive Aspekte erreicht.

Die Reichenhainer Straße ist durch erheblichen Durchgangsverkehr belastet. Durchgangsverkehr von Auswärts gehört nicht auf diese Straße, man erhofft sich eine Verkehrsberuhigung für die Straße mit der neuer Trasse. Gleichzeitig bieten sich Chancen für die (Neu-)Gestaltung der öffentlichen Räume. Der Bahnhof Süd weist erhebliche Probleme auf, so ist nicht nur die Straße davor, sondern auch sein Erscheinungsbild eine Katastrophe. Es gibt keinen rechten Campus, sondern eher Bruchstücke, die nicht zusammengewachsen sind, sondern durch eine Straße getrennt sind.

Mit dem neuen Verkehrskonzept für diese Region sollen die genannten Defizite aufgefangen werden. Die Fraunhofer Straße soll verlängert werden, um damit den Durchgangsverkehr von der Reichenhainer Straße abzuziehen. Es soll ein Gewerbegebiet zwischen Friedhof und der Technischen Universität entstehen (auf mehr als 75.000 m^2). Von der neuen Fraunhofer Straße soll das Gewerbegebiet aufgebaut werden; von der Reichenhainer Straße soll es lediglich Wege für Fußgänger bzw. Radfahrer geben und die neue Straßenbahn.

Durch den Bau der Fraunhofer Straße allein, wird die Situation auf der Reichenhainer Straße in der Simulation nur wenig verbessert, oder es entsteht sogar zusätzliche Belastung. Der Grund dafür ist, dass die Reichenhainer Straße so gut im Straßennetz liegt, dass sie benutzt wird, wenn man die Benutzung nicht einschränkt.

Der Knotenpunkt vor dem Bahnhof Süd soll neu geordnet werden, der Stadtlerplatz soll zu einem echten Platz ausgebaut werden, der keine direkte Verbindung mehr für Fahrzeuge zur Fraunhofer Straße bietet. Im Bereich des Campusplatzes soll ein richtiger Platz geschaffen werden, auf dem Radfahrer und Fußgänger Priorität haben. Dennoch sollen Anlieger immernoch vernünftig am Ziel ankommen, die Reichenhainer Straße soll nicht komplett gesperrt werden, sondern weiterhin von beiden Seiten befahrbar bleiben.

Herr Gregorzyk zeigt anhand von simulierten Zahlen, dass erst durch den Ausbau der Fraunhofer Straße und den Bau der neuen Straßenbahntrasse die Fahrzeugzahl auf der

Reichenhainer Straße deutlich vermindert werden kann (auf rund 3.700 Fahrzeuge pro Tag).

1.1 bauliche Maßnahmen

Bahnhof Süd Die Kreuzungen mit Ampeln sollen zu einem Kreisverkehr umgebaut werden. Diesen führt direkt zur Fraunhofer Straße, womit baulich dafür gesorgt wird, dass die (zukünftige) Hauptstraße direkt an den Kreisverkehr angeschlossen ist. Die alte Reichenhainer Straße wird vom Kreisverkehr getrennt. Direktverbindungen für Fußgänger und Radfahrer bleiben offen. Die Reichenhainer Straße wird als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet - Durchgangsverkehr von Bahnhof Süd nach Reichenhainer soll nicht mehr möglich sein. Der Platz soll neu gestaltet und entwickelt werden. Lärm und Schadstoffbelastung soll verringert werden.

Campusplatz Die Reichenhainer Straße soll an der Mensa / NHSG quasi aufgelöst werden. Die Priorität haben dort Fußgänger, Studenten und Radfahrer, Autoverkehr sollen nur noch geduldet werden. Zentraler Bestandteil wird die Haltestelle sein, als Anknüpfungspunkt für Bus und Bahn. Der entstehende Platz soll auch von der Höhenlage angeglichen werden. Mit der Modellierung des Platzes werden eigene Wege gegangen. Bei der Gestaltung des Platzes sollen Qualität und Niveau eine Sonderstellung einnehmen.

Zeitliche Enordnung der Baumaßnahmen.:

- 2014 Planung CVAG
- 2015 Bau CVAG -> 1. Teil in Betrieb
- 2015 Fraunhofer Straße
- 2016, 2017, Planung VMS, Baubeginn Mittel 2016
- 2018, 2019 Maßnahmen im Eisenbahnnetz; Ausbau Haltepunkte

ÖPNV Neugestaltung Am 27.11. wird im Rathaus der Nahverkehrsplan diskutiert, auch die Neuordnung von Bus und Bahn wegen der neuer Bahntrasse. Es steht die Frage im Raum: Wo wollen die Reichenhainer denn überall hin? Neustrukturierung der Busverbindungen; Anbindung der Technischen Universität. Wie kommt man nach Bernsdorf, wie kommt man nach Altchemnitz? Denkbar wäre eine Buslinie, die Altchemnitz, den Campus und Bernsdorf miteinander verbindet. Der Haltepunkt in Erfenschlag soll erneuert werden. Die Linie 2, die neue 3, die 5 und die Linie 6 sollen stärker an die Reichenhainer Straße angebunden werden.

Chemnitzer Modell wird Bestandteil des Nahverkehrsplan sein. CVAG soll Auftrag erhalten die neue Trasse zu befahren.

2 Anpassung der Zentralhaltestelle und Gestaltung Reitbahnstraße

Redner: David Joram

CVAG ist Partner der Stadt Chemnitz, um das neue Verkehrskonzept umsetzen zu können. Die neuen Fahrzeuge vom Typ Citylink sollen auch an der Zentralhaltestelle fahren können.

2.1 Zentralhaltestelle

Die Zentralhaltestelle ist in Chemnitz der wichtigste Umstiegspunkt, Fahrzeuge kommen vom Bahnhof oder aus der Stadt. Die derzeitigen Straßenbahnhaltestellen sind 20cm hoch, ausgelegt für die Niederflur Variobahnen. Die neuen Bahnen haben einen Einstiegsbereich von 38cm und 55cm (jeweils zwei Türen). Ein barrierefreier und niederfluriger Umstieg soll gesichert sein, dazu soll die Zentralhaltestelle so umgebaut werden, dass dort ein barrierefreier Umstieg ermöglicht werden kann.

Dabei gibt es viele Fragen zu beantworten: Passen die neuen Fahrten durch die Zentralhaltestelle (zeitlich)? Was passiert bei Ausfallsituationen im Netz? Was bei Veranstaltungen oder Störungen?

Die Umbaumaßnahmen sollen in zwei Ertappen durchgeführt werden. Zuerst sollen die Bahnsteige 3 und 4 in der Bahnhofstraße umgebaut werden, sodass sie jeweils einen kurzen Hochbahnsteig bekommen, der den barrierefreien Einstieg in die Citylink Fahrzeuge gewährleisten sollen. Der derzeitige barrierefreie Übergang wird geschlossen werden müssen. Es wird ein Rampensystem zwischen den zwei Höhen geben (gemeint sind die Höhen 38cm für die niedrige Tür der Citylink Fahrzeuge und 22cm für die Variobahnen). Die Bushaltestelle des Bahnsteigs 2 wird im gleichen Atemzug barrierefrei nachgerüstet. Vorgesehen ist der Umbau im nächsten Jahr. Das ist ein sehr ambitionierter Plan, da die neuen Fahrzeuge im nächsten Jahr bereits kommen, dann sollen die Bahnsteige bereits umgebaut sein

In zweiten Etappe sollen in der Rathausstraße an den Bahnsteigen 7 und 8 Hochbahnsteige für die neuen Fahrzeuge am Kopf gebaut werden, hier allerdings für das gesamte Fahrzeug. Die Fahrzeuge sollen in die Reitbahnstraße fahren können, das ist allerdings bislang noch nicht möglich. Daher wird der Bahnsteig Bahnsteig 8 mit Gleisen ausgestattet werden; im Moment fahren dort lediglich Busse. Das bedarf noch tiefgründigeren Planung. Das Vorhaben ist geplant für 2017. Fahrzeuge werden in jedem Falle eher an Bahnsteig 3 und 4 abfahren.

2.2 Reitbahnstraße

Über Reitbahnstraße sollen die Fahrten erfolgen. Der derzeitige Zustand der Straße ist mehr als dürftig - Straßenerscheinungsbild ist sehr sehr schlecht. Zusammen mit dem Tiefbauamt soll eine Planung beauftragt werden, das gesamte Verkehrssystem umzubauen. Der Umbau der Reitbahnstraße ist schon länger ein Thema und ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Straße. Die Straßenbahnhaltestellen an Annenstraße und Bernsbachplatz sollen barrierefrei umgebaut werden, das Schottergleis wird verschwinden und gegen ein Rasengleis ersetzt. Dabei soll die gesamte öffentliche Verkehrsfläche mit untersucht und umgebaut werden - Fahrbahnbereiche, Gehwege, Parkbereich. Fahrleitungsmasten kommen neu hinzu. Außerdem soll die Reitbahnstraße begrünt werden - sie soll zur Baumallee umgebaut werden. Es werden neue Fußgängerübergänge geschaffen und oberhalb vom Bernsbachplatz / Südbahnstraße soll eine Gleisüberfahrt entstehen, damit Busse auch über das Gleis kommen.

Für das Vorhaben gibt es zwei Planungsvarianten: der Bahnkörper ist in beiden Varianten in der Mittellage. Der Unterschied besteht in der Anordnung der Baumreihen. In Variante 1 ist in der Mitte das Rasengleis und auf dem Gehweg die Baumallee. Es wird nur noch einen Fahrstreifen geben und an der angrenzenden Fläche soll der größtmögliche Parkplatzbereich geboten werden, allerdings werden nach dem Umbau wahrscheinlich nicht so viele Parkplätze zur Verfügung stehen, wie davor (derzeit 83 zwischen Annenstraße und Clara Zetkin Straße, danach 64). Seitens der Stadt kam der Vorschlag die Parkplätze als „Anwohnerparkplätze“ darzustellen, sodass die Anwohner besser einen Parkplatz finden.

Variante 2 beinhaltet die Anordnung der Baumreihen in Mittellage. In Variante 1 kann es zu baulichen Komplikationen kommen, wegen unterirdischen Leitungen. Bei der Anordnung in der Mitte wäre das Risiko vermeidbar. Die Fahrleitungsmasten würden ebenfalls bei den Baumreihen stehen. Die Baumreihen in Mittellage verstärken den Alleecharakter. Die Bäume und Laternen wären dann unmittelbar am Gleis. Es muss sich nun für eine Variante entschieden werden.

In den nächsten Phasen sollen Leitungen und bspw. Abwasserkanäle erfasst werden. 2015 soll der Ausbau der Reitbahnstraße beginnen, der sich in jedem Falle bis 2016 hinziehen wird. Während dem Bau wird ein einseitiger Fahrbetrieb ermöglicht, während auf der anderen Straßen (und Gleisseite) gebaut wird. So kann der Straßenbahnbetrieb weitestgehend aufrecht erhalten werden. Die Baumaßnahmen sollen über den Bernsbachplatz erfolgen, aber da ist die Planung noch nicht weit genug fortgeschritten.

3 Ausbau der Strecke Chemnitz - Thalheim

Redner: Mathias Korda

Für die VMS besteht die Stufe 2 des Chemnitzer Modells aus der Anbindung an die Eisenbahnstrecke und in diesem Fall ein Neubau einer Strecke von 2 km. Das ist eine nennenwerte Anpassung im Verkehrsnetz. Die Strecke wurde von der Erzgebirgsbahn vor Kurzem saniert, zurzeit fährt im Stundentakt eine Erzgebirgsbahn bis Thalheim und dahinter alle 2 Stunden bis Aue. Die Strecke ist schon saniert und stellt damit einen guten Grundstock dar, auch wenn das ein oder andere noch gemacht werden muss.

Die Strecke selbst soll über die Reichenhainer Straße und Turnstraße ans Netz angebunden werden. Sie soll wie die Strecke von Chemnitz nach Stollberg halbstündlich bedient werden, abends und am Sonntag im Stundentakt.

Die Reichenhainer Straße soll wieder zur Baumallee werden, derzeit ist für die Bäume eine Lage am Gleis vorgesehen (ähnlich wie Reitbahnstraße). Die Fahrleitungsmasten sollen zwischen den Bäumen stehen. Dabei wurde darauf geachtet, dass nicht die Fahrleitungsmasten die Priorität haben, sondern die Bäume, die Technik muss sich unterordnen, was an der ein oder anderen Stelle nicht ganz gelungen ist.

Die Straßenbahn soll an der Turnstraße entlang fahren. Die Turnstraße ist allerdings zurzeit nicht sonderlich schön. In die Mitte soll ein Rasengleis, hier allerdings ohne Bäume, weil dafür auf der kleinen Straße kein Platz ist. Neben der Straßenbahntrasse kommt in beide Richtungen jeweils eine Fahrbahn. Fußwegen und Fahrbahn werden so gestaltet, dass sie nutzbar sind, aber keine hohen Geschwindigkeiten unterstützen. Dadurch rechnet man eher mit einem ruhigen Verkehr.

Stadlerplatz Am Stadlerplatz ist ein verkehrsberuhigter Bereich geplant und eine Haltestelle dort. Von der Länge und Höhe soll die Haltestelle genauso aussehen wie die an der Zentralhaltestelle am Bahnsteig 7 und 8. Überall soll eine einheitliche Haltestellengestaltung vorgenommen werden, damit sich die Fahrgäste daran gewöhnen. Im vorderen Bereich soll ein erhöhter Einstiegsbereich gebaut werden für die Citylink-Fahrzeuge, im hinteren Bereich soll der Einstiegsbereich für den barrierefreien Umstieg für die Variobahnen entstehen. Für Busse im Nachverkehr gibt es nicht weit von der Haltestelle ein Bushaltestelle. Die beiden Haltestellen sollen eher nah aneinander stehen, damit die Fahrgäste es im Nachtverkehr nicht so weit zum Bus haben. Eine Einschränkung gibt es, von der Dittesstraße wird man nicht mehr nach links auf die Reichenhainer Straße abbiegen können, weil die Durchfahrt geschlossen werden wird.

Rosenbergstraße bis Mensa An der Rosenbergstraße wird sich die zweite Haltestelle befinden. Derzeit ist dort nur eine Haltestelle stadtwärts, die neue Haltestelle soll beide Richtungen abdecken. Mit dem Umbau wird an dieser Stelle eine Ampel entstehen.

Eine Überfahrt zum Parkplatz der Mensa wird es wieder geben, die Überwege für Studenten sollen besser werden. Für Fußgänger sollen die Trasse und die Baumallee nicht zur Barriere werden.

Hörsaalzentrum Am NHSG wird es eine weitere Haltestelle (Campusplatz / TU) geben, außerdem eine großräumige Querung zwischen Mensa und Hörsaalgebäude. Es sollen keine hohen Borsteine entstehen. In Kombination mit der Verkehrsberuhigung kommt man deutlich besser von A nach B als heute. Wo die Haltestelle zuende ist, verlässt die Bahn die Reichenhainer Straße durch den Blumenladen, der versetzt werden muss. Das ist bereits geklärt. Der Friedhof bleibt erhalten.

Bebauungsplansgebiet Freies Feld hinter den Garagen und Friedhof wird Bebauungsplangebiet, was neben Straßenbahntrasse nur durch einen kombinierten Fahrrad- und Fußweg von der Reichenhainer Straße aus erreichbar sein wird. Das B-Plangebiet soll mit Auto nur über die Fraunhofer Straße erreichbar sein, die Reichenhainer wird dafür nicht benutzbar.

Zwischenwendeschleife in Erfenschlag Alles, was sich nach der Kreuzung hinter der Zwischenwendeschleife in Erfenschlag passiert, ist Eisenbahn. Die neue Linie 3 wird in der Zwischenschleife enden, durchfahren kann nur das Chemnitzer Modell. Die Schnittstelle zur Eisenbahn ist auch die Schnittstelle der Planfeststellungsverfahren.

Die Planfeststellung soll noch in diesem Jahr eingereicht werden. Die Pläne liegen später in der Landesdirektion aus und können dort eingesehen werden. Hinweise und Einwände können dort zu Protokoll gegeben werden oder schriftlich geltend gemacht werden. Danach werden die Stellungnahmen gesichtet und zu jeder einzelnen Stellungnahme soll sich eine Meinung gebildet werden. Parallel soll eine nächste Bürgerversammlung zu dem Thema stattfinden um Fragen zu klären und Einwände zu lösen. Mitte April oder Mai nächsten Jahres soll eine Anhörung stattfinden; eventuell dann sogar noch eine Planändern, wenn valide Einwände eingebracht werden. Ansonsten wird der Beschluss gefasst. Fakt ist, dass man sich im nächsten Jahr voll und ganz dem Planfeststellungsverfahren widmen will.

Die Strecke auf dem Eisenbahnnetz hat ein eigenes Planfeststellungsverfahren. Die Strecke ist bereits saniert. Die Erschließung soll die Nachfrage steigern sollen gesteigert werden, indem die Strecke erweitert wird und neue Kreuzungsmöglichkeiten und Haltestellen eingerichtet werden.

Aue Die Erweiterung der Strecke nach Aue könnte stattfinden, es wäre dann möglich von Chemnitz nach Aue zu fahren, allerdings ist da noch kein genaues Konzept vorhanden.

3.1 Fahrzeug

Im August 2012 wurden die Fahrzeuge vom Typ Citylink bei der Firma Vossloh beauftragt. Die Fahrzeuge werden in Spanien gebaut. Die ersten drei Bahnen werden dort bereits gebaut. Die erste bekommt gerade die Innenausstattung, bei der Zweiten ist der Lack fertig und die Arbeiten zum Innenausbau beginnen auch dort; die Dritte befindet sich noch im Rohbau. Im nächsten Jahr wird das erste Fahrzeug fertig sein. Die Fahrzeugtüren sind auf unterschiedlichen Höhen (zwei bei 38 cm und zwei bei 55 cm).

4 Gesprächsrunde / Fragen und Antworten

Frage Ist es möglich die Radwege nicht zwischen Parkstreifen und Fahrbahn, sondern zwischen Parkstreifen und Gehweg zu bauen?

Antwort Es wird auf der Reichenhainer Straße keine separaten Radwege mehr geben, da die Straße verkehrsberuhigt wird. Dort werden so wenige Fahrzeuge fahren, dass keine Notwendigkeit für separate Radwege mehr besteht, sondern auf der Straße darf jeder fahren.

Frage Verständnisfrage: Der zehnminütige Takt könnte Realisiert werden, beim Übergang auf die Eisenbahntrasse verringert sich der Takt auf halbstündlich. Der Unistandort Erfenschlag wird damit effektiv schlechter gestellt, wo doch gerade der Teil als schlagendes Argument für den Ausbau genommen wurde?

Antwort Rein auf die Taktfolge bezogen wird der Uniteil benachteiligt, allerdings war das schlagende Argument die Reichenhainer Straße. Busse werden auch nach dem Ausbau noch gebraucht um bestimmte Verkehrsbeziehungen miteinander zu verknüpfen. So wäre es möglich diese Benachteiligung aufzuheben.

Frage Die Neugestaltung der Fraunhofer Straße, Umgestaltung des Südbahnhofs und der Reitbahnstraße wären ohnehin möglich. Könnte man auch ohne Straßenbahn klarkommen? Nach Thalheim soll zukünftig mit Zweisystemfahrzeugen gefahren werden. Selbst die Stadt München sieht es so, dass Zweisystemfahrzeuge auf Dauer zu teuer sind. Wurde an die Folgekosten gedacht? Wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt?

Antwort Die Nutzen-Kosten-Untersuchung ist Grundvoraussetzung für den Beginn eines solchen Projektes. Die Infrastruktur in München ist völlig anders: München hat Straßenbahnen, Stadtbusse, U-Bahn, S-Bahn. München hat eine andere Struktur als Chemnitz, es gibt dieses Umland nicht, was schlecht an die Stadt angebunden ist; in München gibt es den City-Tunnel, welcher das Umland mit der Stadt verbindet. In Chemnitz würde sich bspw. eine S-Bahn niemals rentieren. Als 2010 / 2011 das Chemnitzer Modell zu einer Struktur zusammengefasst wurde, wurde auch eine NK-Analyse gemacht, die einen Wert von 1,53 über alle fünf Stufen ergab. Wenn es nur die Stufen

1 und 2 gäbe, also das Chemnitzer Modell niemals vollendet würde, sähe die Sache sogar noch besser aus, dann wären wir bei etwa 1,7. Gesamtwirtschaftlich ist das Projekt sinnvoll, sonst würde der Bund nicht mit in die Finanzierung reingehn. Es ist ein sehr tiefgründiger Prozess überhaupt da hinzukommen. Die Nutzen-Kosten-Analyse schließt dabei alle 5 Stufen des Chemnitzer Modells ein.

Zur Frage ob man auch ohne Straßenbahnen klarkommen würde: Man erhofft sich vom Bau der Straßenbahn gewisse Synergie-Effekte. So muss der VMS sowieso bauen, damit ist eine Finanzierung von Teilflächen zB. des Stadlerplatzes bereits gegeben. So kann die Stadt Chemnitz günstiger umbauen als es ohne diese Investitionen des VMS der Fall wäre.

Das Chemnitzer Modell ist Anfang der 1990er Jahre entstanden. In Sachsen gibt es die (nun noch) drei kreisfreien Städte, für Dresden wurde das S-Bahnnetz erdacht, für Leipzig das Mitteldeutsche S-Bahnnetz, was mittlerweile von in Betrieb wurde und was entgegen aller Befürchtungen auch funktioniert. Für Chemnitz wurde das Chemnitzer Modell vorgesehen. Was ist von den Strukturen und Übereinstimmungen von Spurweite von Stadtbahnen und Eisenbahnen technisch möglich. Die Pilotstrecke von Chemnitz nach Stollberg, ist sogar deutlich wirtschaftlicher, als was bei der NK-Untersuchung herauskam. Dr. Neuhaus ist davon überzeugt, dass das für die anderen Stufen des Chemnitzer Projektes auch gelten wird. Die ganze Region steht hinter dem Projekt. Das Projekt ist ohne Spielchen in der Entwicklung entstanden, die umliegenden Landkreise des Verbundes wollen das Projekt gemeinsam. Es sind sich alle einig; Investitionen geschehen und die Stadt kann dann im gleichen Atemzuge die Plätze bauen und verschönern.

Frage 1. Zum Thema Baumallee - reden wir über die selben Bäume oder kommen neue Bäume in die Allee?

2. Ist liegenschaftsmäßig alles geklärt? Gerade betreffen der Bereich Wendeschleife und Fortführung des Gleises? Ist das in Sack und Tüten?

Antwort 1. Es wurde sich bereits seit 2012 / 2013 mit der Thematik auseinandergesetzt. Kann man die Bäume erhalten oder nicht? Gibt es die Möglichkeit die Allee zu halten oder nicht? Die Stadt ist mit dem VMS zu der Entscheidung gekommen die Allee zunächst abzubauen und einen Neubau vorzunehmen mit allen Vor- und Nachteilen. Die Allee ist nicht in einem solchen Zustand, die auf Dauer Bestand haben wird, sondern es wird auf Dauer Abgänge geben.

2. Liegenschaften innerhalb des öffentlichen Stadtraumes ist geklärt, auch die Versetzung des Blumenladens ist geklärt. Beim Technopark hat die Stadt die Flächen noch nicht. Es läuft derzeit ein Umlegungsverfahren, Neuaufteilung der Flächen und man kann mit den Besitzern verhandeln. Wenn das scheitert gibt es eine Besitzeinweisung. Das einzige offene Thema ist das neue Gewerbegebiet.

Frage Die Technische Universität wäre als Redner nett gewesen, da viele Parkplätze wegfallen. Es gibt bereits jetzt eine interessante Parkplatzsituation an der Uni. Hinter dem Hörsaalgebäude wurde der Parkplatz plattgemacht. Von höherer Stelle der Uni hört man, dass es immernoch zu viele Parkplätze sind. Durch die neue Trassenführung wird man die Situation nicht gelöst. Wie wird das Parkplatzproblem angegangen?

Antwort Die Uni war eingeladen, warum niemand da ist, konnte nicht beantwortet werden. Die Anwohner sollen beim Parken gestärkt werden durch Anwohnerparken. Es ist aber festzuhalten, dass die Stadt Chemnitz eine Straßenbahntrasse baut und kein Parkhaus. Die Stadt wollte über die Parkplatzsituation mit der Uni reden um gemeinsam mit der TU neue Parkplätze zu erschließen. Es wurde kurzfristig ein Parkplatz an der Fraunhofer Straße bereitgestellt. Die TU muss da nach Lösungen suchen, wenn kein Interesse besteht, wird die Stadt nicht handeln - das wird auf dem Kassberg auch nicht gemacht. In Zwickau an der Hochschule ist das Problem ähnlich.

Frage Aus der Verkehrsumfrage unter den Studenten vom Studentenrat der TU Chemnitz von 2012: 3.400 Fahrten zum Wechseln der Unistandorte erfolgen täglich, 4.500 Studenten erreichen die Uni mit dem Bus. Es gibt in der sächsischen Bauordnung eine festgeschriebene Anzahl, wie viele Parkplätze eine öffentliche Einrichtung bieten muss, da ist die Uni deutlich drüber. Nichtmal 10% der Studenten haben ein Auto. Dass Baume wegfallen ist doof. Also Studi hält der Redner das Projekt für unterstützenswert.

Frage Der Fragesteller hat gelesen, dass die Reichenhainer eine der wertvollsten Alleen ist; die Baumart kann über 100 Jahre alt werden, diese sind nicht mal 50 Jahre alt. Das was hier vorgestellt wurde, ist ein riesen Projekt, es werden viele Kosten auf die Stadt zu kommen um den Campus besser anzuschließen. Sind die Investitionen in den nächsten Jahren für Chemnitz überhaupt tragbar?

Der Fragesteller fragt, ob die Nutzung der Erzgebirgsbahn im aktuellen Zustand überhaupt tragbar ist. Er beobachtet, dass die Züge nach Thalheim, die im Studentakt fahren offenbar wenig benutzt werden. Wovon wird ausgegangen, dass die Nutzung erhöht werden soll? Vier Haltestellen in Einsiedel einzurichten geht an der Realität vorbei.

Antwort Herr Gregorzyk gibt zu kein Baumfachmann zu sein. Allerdings sei die Aussage, dass es sich um die eine der wertvollsten Alleen handelt falsch. Es gibt ein sehr schönes Foto von der Baumallee. Das Foto wurde prämiert und nicht die Allee.

Zur Frage der Finanzierung: Die Mittel sind im Haushalt der Stadt enthalten oder durch Fördermittel auf den Weg gebracht wurden. Der Plan steht, das durch das EFRE-Programm von 2016 bis 2018 fördern zu lassen.

Die VMS hat die Ausgaben ebenfalls im Haushalt eingeplant, seitens des Freistaates und des Bundes gibt es die Zusage, dass es Finanzierungen gibt. In der Zukunft rechnet

man mit 3.000 bis 4.000 Fahrgästen pro Tag. Prognosen für den ÖPNV sind im Normalfall belastbar; man hat sich Jahre nach Umsetzung einiger vergangener Projekte die NK-Untersuchung zur Planung nochmal angeschaut, dabei wurde festgestellt, dass entweder eine Punktlandung erreicht wurde oder die NK-U sogar ein schlechteres Ergebnis gebracht hatte als im fertigen Projekt erreicht wurde.

Es gab ein Pilotprojekt, wo eine Haltestelle in Einsiedel gebaut werden sollte (im Plan festgeschrieben), dann aber nicht gebaut wurde. Kurz darauf, hat sich eine Bürgerinitiative gegründet, für den Bau der Haltestelle Friedrichstraße, so wurde die Haltestelle doch gebaut und erfreut sich nun reger Benutzung.

Frage Thema Parkplätze. Keine Parkflächen können vorgesehen werden, wenn nicht auch Radweg vorgesehen wird. So würde ein Stau entstehen, weil ein Autofahrer erst alle Radfahrer vorbei fahren lassen müsse, bevor er in die Parklücke fahren kann.

Antwort Das Thema Radverkehr in Chemnitz ist sehr schön, weil Meinungen völlig entgegengesetzt sind. Man versucht Radinfrastruktur auf technischem Niveau des Bundes durchzusetzen. Diskussionen über das Thema ist die Stadt gewohnt. Separierung von Autos und Rädern ist auf der künftigen Reichenhainer Straße nicht mehr nötig, bei der dann noch geringen Anzahl an Fahrzeugen.

Frage 1. Sportforum: Inwieweit wird das durch die Straßenbahn mit angebunden, bzw. entwickelt?

2. Bahnlinie 2 ist bis vor Kurem noch bis zum Hauptbahnhof gefahren, derzeit aber nicht mehr. Das ist aber ein wichtiger Punkt für Studenten. Wird die Linie 2 wieder zum Hbf fahren?

3. Zu den Parkplätze: in der Verkehrsumfrage 2012 vom Studentenrat sind Pendler eventuell nicht komplett eingegangen. Es gibt Pendler, die täglich zur Uni fahren, und welche die nur am Wochenende heimgen.

4. Zum Thema Verkehrsberuhigung: Reichenhainer. 19:30 Uhr bis 6:00 Uhr sowie am Wochenende ist die Parksituation entspannt und es können leicht Parkplätze in dieser Zeit gefunden werden. Es müsste nur eine Lösung für die anderen Stunden gefunden werden.

Antwort 1. Thema Sportforum: Anbindung des weiteren Südens an die Schiene ist technisch mit der geplanten Variante möglich. Bauherr und Finanzier ist aber die Stadt. Das Chemnitzer Modell beinhaltet nur die Verknüpfung von Straßenbahn und Eisenbahn - am Sportforum ist aber keine Straßenbahn. Wenn die Stadt das Sportforum fördern will und sich das Sportforum entwickelt gäbe es die Möglichkeit.

2. Linie 2 zum Hauptbahnhof: Es gibt zwischen der Stadt und der CVAG einen Abwägungsprozess, welche Linien in welchem Umfang wohin fahren. In diesen Konferenzen ist besprochen worden, dass die Linie 4 zum Hbf fahren soll, nicht mehr die Linie 2. Der Nahverkehrsplan wird demnächst besprochen, dort sollte das angebracht werden.

Frage Gartenanlage zwischen Campus und Technopark - wird die Gartenanlage wegfallen oder reduziert?

Antwort Nach dem dargestellten Verfahren wird die Gartenanlage erstmal reduziert. Für den Plan TechnoPark soll der Raum der Gartenanlage verkleinert werden und für Gewerbegebietsfunktionen dienen.

Frage Eine Untersuchung der Bäume besagt, dass die Bäume in einem guten Zustand sich befinden und ihnen noch 60 Jahre zugemutet werden könnten. Die Trasse wird eine Barriere für Fußgänger bleiben. Es steht die Frage nach der Anzahl der Fahrzeuge - in Aachen ist ein ähnliches Projekt zur Vorstellung gekommen. Bei 30.000 Fahrgästen pro Tag käme ein Bussystem an seine Grenzen. Das sind Größenordnungen, wo die Stadt Chemnitz nicht rankommt. Vor kurzem wurde von der Stadt Chemnitz eine Anfrage eines Stadtrat beantwortet, wo es heißt, dass das Bussystem völlig ausreicht (gemeint ist die 51) für den Studentenverkehr. Wer vorher mit der 2 gefahren ist, fährt jetzt mit Bussen, Zu den Bahnsteigen an der Zentralhaltestelle: Wie soll mit den verschiedenen hohen Türen der zügige Umstieg von Fahrgästen gewährleistet werden? Wie sieht die Gestaltung der Haltestellen aus? Wird sich die CVAG neue Bahnen anlegen?

Antwort Zum Thema der Haltestellen: Das Fahrzeug hat zwei Einstiegshöhen: 38 cm und 55 cm (jeweils zwei Türen). Bei der Eisenbahn sind kommt eine Höhe von 55 cm zum Einsatz, so kann an den beiden Türen barrierefrei ein- und aus gestiegen werden. In der Stadt werden die 38 cm hohen Türen für den barrierefreien Umstieg zum Einsatz kommen. Es werden immer alle Türen offen sein - an den höheren oder niedrigeren Türen wird dann eine Stufe (nach oben bzw. unten) zu meistern sein. Ein zügiger Fahrgastwechsel ist auch durch die großen Bereiche hinter den Türen begünstigt.

Im Freistaat Sachsen ist im Nebenbahnbereich eine Höhe von 55 cm für Bahnsteige vorgesehen. Chemnitz hatte sich Anfang der 90er Jahre für die niederflurigen Bahnen entschieden - dadurch ist es wirtschaftlich nicht möglich die Einstiege komplett umzubauen. Die 55 cm wäre in der Stadt nicht möglich gewesen. Der gefundene Kompromiss resultiert aus den vorhandenen Tatsachen.

Herr Gregorzyk sagt, dass ab 3.000 Fahrgästen am Tag auf einer Linie die Diskussion angebracht ist von Bus auf die Schiene umzusteigen. Der Fragesteller soll überlegen, mit wie vielen Bussen bzw. Bahnen gefahren werden müsste um 20.000 oder 30.000 Personen zu befördern. Damit widerlegt er die genannten Zahlen.

Zum Thema neue Straßenbahnen: Die CVAG hat einen Fördermittelantrag für neue Bahnen gestellt, der leider abgelehnt worden ist. Es wurde mit den Verantwortlichen gesprochen - offenbar gab es im Bereich Leipzig viele Schieneninfrastrukturprojekte, in die viele Fördermittel geflossen sind. Der Antrag wird erneuert. Sobald Fördermittel da sind, wird sich die CVAG neue Straßenbahnen kaufen, ohne Fördermittel ist das für die CVAG nicht möglich.

Frage Bereich ab Friedhof soll als Gewerbegebiet genutzt werden? Wie wird das Gebiet dann an Fraunhofer Straße angebunden?

Antwort Technologie-Gebiet wird nur von der Fraunhofer-Straße angebunden; die TU darf eine Verknüpfung herstellen (was dann eher innerbetrieblichen Charakter haben soll), von der Reichenhainer Straße sind nur Geh- und Radwege geplant, um zu verhindern, dass die Reichenhainer Straße am Gewerbegebiet angebunden wird. Fraunhofer Straße ist zwei-spurig.

Frage Der Redner stellt fest, dass die politische Aktion, Kreuze an die Bäume der Allee zu machen, das Bild der Allee sehr beeinträchtigt.

Frage Wäre es möglich die Straßenbahn über Fraunhofer Straße fahren zu lassen und die Buslinie 51 so belassen?

Antwort Wer wohnt auf der Fraunhofer Straße? Wer braucht da eine Straßenbahn? Man kann keine Straßenbahn bauen, und eine Buslinie aufrecht erhalten. Das wird zu teuer - man muss sich für eins der beiden entscheiden.

Frage Warum ist die Variante die Linie 2 für das Chemnitzer Modell zu nutzen nie in Betracht gezogen worden? Weg von den Studentenwohnheimen ist kurz. Wie soll man einer Stadt vertrauen, die es nicht schafft, den Südring weiterzubauen, aber hier viel Geld in die Hand nimmt und so ein Projekt plant.

Antwort Im Planfeststellungsverfahren kann der Plan angeschaut werden. Um bspw. die Linie 2 an die Eisenbahnstrecke anzubinden, müsste die Strecke über privates Eigentum weitergebaut werden. Es wurden viele Linien untersucht und viele Varianten besprochen, es wurde sich entschieden, dass die Linie 2 nicht die Vorzugsvariante ist. Den Südring baut nicht die Stadt - das Land bringt das Geld und muss die Initiative ergreifen den Südring weiterzubauen.

Frage Die Grünen haben sich an der Bäumeaktion beteiligt. Der sprechende Stadtrat will die Linie in dieser Variante bauen. Andere Varianten haben keine Mehrheit gefunden. Leute zu beschimpfen, die Kreuze an die Bäume gemalt haben, bringt niemanden etwas. Bitte ohne Groll und ohne Vorwürfe argumentieren. Bei den Bäumen ist nicht alles schlecht, noch alles gut. Frage nach den Erschütterungen an den Gebäuden, wurde nicht genug untersucht.

Antwort Thema Erschütterungen wird in der Planfeststellung enthalten sein. Das Projekt wurde einstimmig im Planungsausschuss beschlossen.

Frage 1. Zentralhaltestelle, großflächiger Umbau: Kommt es dadurch zur Verringerung der Durchsatzfähigkeit? Wenn eine Variobahn am hinteren Punkt steht, kommt dann das Citylink-Fahrzeug an den vorderen Einstiegspunkt?

2. Busanbindung Südbahnhof über Südbahnstraße; Einbindung in Reichenhainer Straße mit neuen Ampelanlagen?

3. Haltestellenabstände auf der Reichenhainer Straße: relativ kurzer Abstand zwischen den Haltestellen Stadlerplatz und Rosenbergstraße, dafür großer Abstand von Rosenbergstraße zu TU Campus?

4. Fahrzeuge - wird es Mischbetrieb geben bei Citylink und Variobahn oder nicht?

Antwort 1. Das wurde sehr umfassend und lang diskutiert und untersucht; die Zentralhaltestelle ist durchlassfähig auch mit den Zweisystemfahrzeugen. Es wurde sich für Kurzbahnsteige, da es möglich sein muss drei hintereinander stehenden Variobahnen den Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Ein Zweistufiger Ausbau ist angestrebt, damit, wenn im Netz eine Störung vorliegt, Alternativrouten gefunden werden können.

3. Rosenbergstr. liegt dichter am Stadlerplatz als am Campusplatz. Die Frage bestand darin, ob die Haltestelle noch vor oder nach dem Knick der Rosenbergstraße liegen sollte. In der Nähe ist der Ausgang des Seminargebäudes - dort braucht man einen Überweg, der mit der Haltestelle blockiert werden würde. Ein Verschieben der Haltestelle hätte ein Verschieben um fast 90 Meter bedeutet, womit die Haltestelle zu nah am Campusplatz liegen würde.

4. Es wird das Chemnitzer Modell verkehren, also halbstündig Citylink - die Linie, die über den Hbf zum Campus fährt. Die Linie 3 werden ganz normale Straßenbahnfahrten sein.

5 Weitere Fragen

Für weitere Fragen: Im Netz zum Chemnitzer Modell können Fragen gestellt. Sollten bestimmte Themen fokussiert werden, wird nochmal eingeladen werden.