

Das Chemnitzer Modell und die Reichenhainer Straße - Finanzielle Aspekte

(Stand 6. Juli 2012)

Auf der Homepage des VMS Verkehrsverbund Mittelsachsen (<http://www.vms.de/cgi-bin/click.system?navid=1175&sid=c>) wird das Chemnitzer Modell mit dem Ziel beschrieben, dass die Fahrgäste der Eisenbahnen aus Burgstädt, Mittweida, Hainichen oder Flöha umsteigefrei in das Chemnitzer Stadtzentrum fahren können. Die Trasse Chemnitz-Thalheim, die über die Reichenhainer Straße führen soll, wird nicht angesprochen.

Tatsächlich gibt es aber eine Vorplanung der VMS GmbH die mit der Stadt Chemnitz abgestimmt ist und am 18. Mai 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Danach soll eine Stadtbahnlinie einen Abzweig an der Bernsdorfer Straße erhalten, sich über die Turn- und Reichenhainer Straße erstrecken und hinter dem Vorlesungsgebäude der TU Chemnitz den Berg hinab in die Eisenbahnlinie nach Thalheim eingebunden werden.

Eine politische Diskussion zum Verkehrskonzept, den Investitionskosten und den Folgekosten des Chemnitzer Modells hat bisher nicht stattgefunden. Gerade in Zeiten knapper Kassen mit regelmäßigen Preiserhöhungen im Verbundgebiet, Abbestellung von Verkehrsleistungen durch den ZVMS sowie der Kürzung von Landesmitteln für den öffentlichen Nahverkehr und die Schülerbeförderung erscheint eine Grundsatzdiskussion dringend geboten.

Für den Straßenbahnteil geht der VMS von einem Kostenansatz über **32 Mio. EUR** aus, allein für die 2,5 km lange Strecke des Teilabschnittes ab Bernsdorfer Straße bis zur Einbindung in die Eisenbahnstrecke hinter dem Südbahnhof. Nach Auskunft des VMS ist mit Kosten für den Eisenbahnteil ab Südbahnhof bis Thalheim in Höhe von ca. **30 Mio. EUR** zu rechnen. Damit betragen allein die **Gesamtkosten** für die Investition **über 60 Mio. EUR**. Die Kosten für städtebauliche Maßnahmen, die die Stadt Chemnitz selbst zu tragen hat, sind dabei noch nicht beziffert.

Nach der Haushaltssatzung 2012 erwartet der ZVMS für die Baumaßnahmen des **Chemnitzer Modells** insgesamt Kosten in Höhe von **386,4 Mio. EUR**. Unter Berücksichtigung einer Förderung aus dem Bundeshaushalt von 60 v.H. und Landesmitteln von 15 v.H. verbleibt ein **Eigenanteil des ZVMS** von 25 v.H. mithin **96,6 Mio. EUR**. Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass weitere Verkehrsleistungen eingeschränkt werden aber auch **die Verbandsmitglieder für Fehlbeträge aufkommen müssen**.

Damit das Chemnitzer Modell realisiert werden kann, ist die Beschaffung eines neuen Typs Schienenfahrzeuge erforderlich.

Am 10. Febr. 2012 hat der VMS die Anschaffung von acht **Diesel-Hybrid-Bahnen** mit einer Option auf zwei weitere Fahrzeuge zu einem Gesamtpreis von **50 Mio. EUR** beschlossen. Das Land Sachsen hat für den Kauf von Fahrzeugen Fördermittel bis zu 30 Mio. EUR zugesagt. Unter Berücksichtigung einer Förderquote von 50 v.H. verbleibt für den VMS ein **Eigenanteil in Höhe von 25 Mio. EUR**. Nach Auffassung der Landesdirektion Sachsen kann der VMS den Eigenanteil aus laufenden Haushaltsmitteln ausgeglichen. Wie das ohne Leistungseinschränkungen oder zum Nachteil notwendiger Reinvestitionen erfolgen ist nicht ersichtlich. So erscheint nicht ausgeschlossen, dass die Finanzierung über Dritte erfolgt um unzulässige Kreditaufnahmen zu vermeiden.

StB Dipl.-Finanzwirt Uwe Warschkow, Chemnitz