

## Bürgerbeteiligung und alternative Vorschläge

Für das Stadtforum Chemnitz war dies Anlass die Meinung der Anwohner und interessierter Bürger zum Erhalt der prägenden Mittelallee einzuholen. Auf ausgelegten Unterschriftenlisten im Umfeld der Reichenhainer Str. haben sich im Ergebnis 700 Bürger für den Erhalt der Baumallee ausgesprochen.

Wie können die berechtigten Forderungen nach Erhalt der Allee und die Ziele der Verkehrsträger in Einklang gebracht werden, diese Frage führte nach intensiven Diskussionen zu zwei Lösungsvorschlägen alternativ zur geplanten Bahntrasse entlang der Reichenhainer Str.

Die Hauptziele der Verkehrsträger, die Stadt und der Verkehrsverbund, sind einerseits die Anbindung des Umlandes (hier das Einzugsgebiet bis Thalheim) über das „Chemnitzer Modell“ an die Stadt und andererseits die Beförderung der Studenten zwischen dem Campus Reichenhainer Str. und dem geplanten neuen Campus mit Zentralbibliothek in der Innenstadt.

Anwohner der Reichenhainer Str. sind unabhängig davon über den bestehenden ÖPNV (Bus Reichenhain – Stadt, Linie 2) mit der Stadt verbunden.

Vorschlag 1: Die Beförderung der Studenten zwischen Erfenschlager Str. - Reichenhainer Str. – Innenstadt erfolgt z.Z. mit dem ÖPNV. Die bestehenden innerstädtischen Verkehrsverbindungen zwischen den Uni-Standorten sind ausbaufähig. Ökologische Forderungen sind durch den zukünftigen Einsatz von E-Bussen erfüllbar.

Vorschlag 2: Für eine ausschließliche Beförderung der Studenten mit der Bahn zwischen den Uni-Standorten Reichenhainer Str. - Innenstadt ist eine bessere Trassenführung beginnend ab Bernsdorfer-/Gutenbergstr. diagonal bis Eingangsseite Mensa – dort Querung Reichenhainer Str. –weiter entsprechend der bisher geplanten Trasse möglich. Die Trasse beeinträchtigt nicht die bestehende Gebäudesubstanz; betroffen sind nur Kleinsportanlagen und

ein Parkplatz. Die Baumallee bleibt bis auf den Bereich der Querung vollständig erhalten, die Trasse ist ca. 30% kürzer, der Trassenbau erfolgt ohne wesentliche Sperrungen der Reichenhainer Str. und ohne begleitenden Straßenbau.

[www.stadtforum-chemnitz.de](http://www.stadtforum-chemnitz.de)

**ALLEE ERHALTEN!**

- Reichenhainer Straße -

## Der stadträumliche Kontext

Die Reichenhainer Straße stellt im Kontext der Stadt Chemnitz mit und genau wegen ihrer markanten Mittelallee einen besonderen Stadtraum dar, den es zu schützen gilt. Diese Allee erscheint planerisch schon auf alten Karten von 1889, beginnend vom Südbahnhof stadtauswärts in Richtung des städtischen Friedhofs. Die Gegend um die Reichenhainer Straße war zu dieser Zeit noch landwirtschaftlich geprägt, bzw. befanden sich hier großflächig Bleichwiesen. Der industriellen Entwicklung der Stadt und der einhergehenden Bevölkerungsexplosion geschuldet, entwickelte sich die heute z.T. noch sichtbare Gründerzeitbebauung. Um 1915 wurde die Allee in der heutigen Form angelegt – die ursprüngliche Planung aufgreifend. Angeblich damals schon als Platzhalter für eine Straßenbahntrasse – man rechnete um diese Zeit mit dem Anwachsen Chemnitz' auf eine Millionenstadt. Die Deckelung der Chemnitz im Bereich Falkeplatz war eine ähnliche Maßnahme, hier sollten bis zu sieben Straßenbahngleise verlegt werden. Warum die Reichenhainer Straße vorerst als Allee und nicht gleich als Trasse angelegt wurde ist unklar. Weltwirtschaftskrise und die folgende gesamtdeutsche Entwicklung stoppten sowohl Bevölkerungsexpansion als auch dahingehende Verkehrsprojekte. Die Trasse Reichenhainer Straße wurde nie baulich entwickelt. Die Allee etablierte sich aber auf Grund der fortschreitenden Wuchshöhe im Stadtbild. Ersatzpflanzungen aus Platanen ergänzen die ursprüngliche Lindenallee. Diese Mittelallee ist die letzte verbliebene ihrer Art in Chemnitz. Sie trägt entscheidend zur Prägung des Stadtbildes und nicht minder zur Verbesserung der Stadtökologie bei. Diese Allee soll nun dem Projekt Chemnitzer Modell Stufe 2, d.h. der geplanten Trassenführung für Stadtbahnen nach Thalheim weichen. Dabei sind die planerischen und strategischen Beweggründe für die privilegierte Variante nicht optimal abgewogen, wenn nicht gar zweifelhaft. Augenscheinlich ist hierbei die fast ausschließlich fehlende Bürgerbeteiligung.

## 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.