

Frau Oberbürgermeisterin
der Stadt Chemnitz
Barbara Ludwig
Markt 1
09111 Chemnitz

Chemnitz, 20. Jan. 2014

Stadtratssitzung am 22. 1. 2014

Beschlussvorlage B-012/2014 vom 21.11.2013

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

mit der Verwaltungsvorlage B-012/2014 soll der Stadtrat der Übertragung der Aufgabenträgerschaft im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV), soweit es die Stadtbahntrasse von Chemnitz nach Thalheim (sog. Chemnitzer Modell Stufe 2; im folgenden CM2) betrifft, durch öffentlich rechtlichen Vertrag auf den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) zustimmen.

Wir als Bürgerinitiative möchten Sie bitten, den Beschlusantrag zurückzuziehen und den Tagesordnungspunkt bis zu Klärung wesentlicher Fragestellungen auf eine spätere Stadtratssitzung zu verschieben.

Gründe:

Der aktuelle Nahverkehrsplan (NVP) schließt den Neubau von Stadtbahnstrecken mittelfristig aus. Ausgewiesen ist lediglich die Schaffung einer Verknüpfungsstelle am Südbahnhof.

Die Interpretation der VMS GmbH, dass damit die Schaffung einer Verknüpfungsstelle am Südkopf des Güterbahnhofs durch Neubau einer Gleistrasse mit einer Gesamtlänge von ca. 3 km durch den NVP gedeckt sei, halten wir für unzulässig und wird den Verkehrserfordernissen nicht hinreichend gerecht, da insbesondere die Relation Zwickau- Chemnitz nicht berücksichtigt wird. Daneben erscheint allein die Überfahrt von Straßen- auf Eisenbahntrasse als Definition einer verkehrlichen Verknüpfungsstelle nicht sachgerecht.

Diese möglicherweise Fehlinterpretation durch den ZVMS birgt die Gefahr, dass Fördermittel mit unzutreffenden Angaben erlangt werden könnten. Verkehrsprojekte sind nur dann förderfähig, wenn sie in einem gültigen Nahverkehrs- oder übergeordneten Verkehrsplan ausgewiesen sind. Das ist u. E. bisher nicht der Fall.

Die Bezeichnung „Chemnitzer Modell“ weist als ungeschütztes Marketingkonzept auf Verkehrsprojekte des Karlsruher Modells hin. Danach ist die Verbindung von Eisenbahn und Straßenbahn ein Merkmal für ein integriertes Verkehrssystem. Der Wunsch nach umsteigefreier Relation über Eisenbahnen und Straßenbahntrasse in die Chemnitzer Innenstadt ist allein kein hinreichendes Verkehrskonzept um die Ergänzung des bisherigen Nahverkehrs zu rechtfertigen.

Die Notwendigkeit die Technische Universität mit dem Universitätsteil Reichenhainer Straße mit der Innenstadt durch eine zusätzliche Straßenbahn zu verbinden, ist nicht hinreichend begründet. Grundsätzlich halten wir hier die Organisation des Nahverkehrs mit einem Omnibussystem für ausreichend. Gemessen an der zu erwartenden Beförderungszahl für die Relation Chemnitz-Thalheim würde eine Neubaustrasse über die Reichenhainer Straße als überdimensioniert anzusehen sein.

Der Vergleich des Trassenneubaus im Verhältnis zu einem optimierten Omnibussystems ist bisher hinsichtlich der Investitions- und Betriebskosten nicht dokumentiert. Die Abkopplung des Ortsteils Reichenhain von einer direkten Verbindung zu Innenstadt ist nicht zu vermitteln. Die Vorteilhaftigkeit eines Trassenneubaus kann daher nicht festgestellt werden.

Nur die ergebnisoffene Untersuchung weiterer Möglichkeiten zur Gestaltung des Nahverkehrs mit Bezug auf die TU ist geeignet die optimale Lösung zu finden.

Beispielhaft sollten folgende Vorschläge aus der Bevölkerung ernsthaft geprüft werden:

Der Wunsch nach einer Straßenbahnanbindung könnte auch erheblich kostengünstiger durch die Schaffung eines Bahnabzweigs der Straßenbahnlinie 2 (Studentenlinie) an der Bernsdorfer Straße / **Wartburgstraße** mit Wende- oder Kopfschleife im Parkplatzbereich Mensa der TU. Der Wegfall der Tennisplätze wäre durch die Vergrößerung des Sportareals zur Wartburgstraße hinreichend zu kompensieren. Die Gestaltung einer Wendeschleife als tieferliegendes Odeon könnte als gestalterisches Merkmal gesehen werden, dass auch für Veranstaltungen nutzbar wäre. Die bisherige Ablehnung einer solchen Variante allein aus Lärmschutzgründen kann nicht als hinreichender Grund akzeptiert werden.

Denkbar wäre auch die Schaffung eines neuen Haltepunktes der Erzgebirgsbahn „Technische Universität“ an der Strecke Chemnitz-Thalheim. Ergänzend könnte der Bau einer Kabinenum-

laufbahn, Rollbahn oder ähnliches zwischen Haltepunkt und Reichenhainer Straße ein Chemnitzer Alleinstellungsmerkmal und pfiffige Besonderheit der Technischen Universität sein. In der Literatur finden sich immer wieder Beispiele, die auf derartige Nahverkehrssysteme als durchaus günstige Varianten verweisen.

Die Übertragung der Aufgabenträgerschaft an den ZVMS für den ÖSPV- CM 2 - führt letztlich dazu, dass die Stadt Chemnitz auf jede Diskussion zur optimalen Gestaltung des Nahverkehrs und des Stadtbildes verzichtet.

Die bisherigen abschließenden Planansätze zur Trassenführung über die Reichenhainer Straße führen zu einem Kahlschlag der aufstehenden Allee. Sowohl die bisherige Empfehlung des Planungs-, Bau und Umweltausschusses zur Trassenführung in Mittellage, die Würdigung des Baumgutachtens durch die Verwaltung und der Hinweis des ZVMS auf Neupflanzung von Bäumen berücksichtigt die Struktur der Reichenhainer Straße nur unzureichend. Es wird außer Acht gelassen, dass nicht die Entscheidung über den Bauersatz maßgebend sein kann, sondern die Allee als wesentliches Element der Stadtgestaltung zu sehen ist. Die Einbeziehung der stadtplanerischen, ökologischen und kulturhistorischen Elemente in ihrer Gesamtheit müssen als Entscheidungsgrundlage berücksichtigt werden. Die bisherigen Entscheidungsgründe werden dem nicht in vollem Umfang gerecht.

Dabei kann nicht ignoriert werden, dass sich bisher mehr als 3.000 Bürger für den Erhalt der Allee ausgesprochen haben. Dazu wurde die Reichenhainer Allee mit dem dritten Platz im Wettbewerb „Allee des Jahres 2013“ durch den Bund Umweltschutz und Natur Deutschland (BUND e.V.) ausgezeichnet. Das überregionale Interesse sollte für die Stadt Chemnitz ein Fingerzeig sein, dass der Ruf der Stadt, nach dem zu Recht kritisierten Abriß von Gründerzeithäusern, durch die unnötige Zerstörung einer Allee weiterer Rufschaden zugefügt wird.

Der vorgelegte Beschluß ist als Entscheidungsgrundlage nicht hinreichend unterlegt. Neben dem Verzicht auf maßgebenden Einfluß zu gestalterischen Aspekten birgt der Entwurf des öffentlich-rechtlichen Vertrages u. E. erhebliche finanzielle Risiken für die Stadt Chemnitz.

Bisher ist nicht bekannt, ob dem ZVMS ein Fördermittelbescheid über die Höhe der zu fördernden Planungskosten ergangen sind. Bisher dürften lediglich Fördermittelbescheide für die Stufe 1 des Chemnitzer Modells (Umbau Hauptbahnhof) vorliegen. Damit ist die Zusage des Ministers für Wirtschaft- und Verkehr nur als Absichtserklärung zu werten. Eine Förderung durch den Bund aus GVFG-Mitteln für die Erstellung von Planungsunterlagen scheidet jedenfalls aus.

Entgegen aller Aussagen durch die VMS GmbH ist die Förderung mit Landesmitteln und Förderung mit GVFG Bundesmittel keineswegs gesichert. Bisher wurde das Projekt Chemnitzer

Modell Stufe 2 lediglich in Stufe C der GVFG Förderung angemeldet. Der Bund entscheidet im Rahmen einer fachlichen Prüfung erst nach Vorlage der rechtskräftigen Planungsunterlagen unter Abwägung mit anderen Verkehrsprojekten, ob eine Förderung erfolgen soll. Die abschließende Entscheidung wird im Bundeshaushalt getroffen.

Ein besonderes Risiko ergibt sich aus dem Auslaufen des Förderprogramms mit GVFG Mittel im Jahr 2019. Die Fortführung des Programms ist nicht gesichert.

Darüber hinaus ist nicht ersichtlich in welchem Planstadium sich die Trassenertüchtigung der Eisenbahnstrecke Chemnitz-Thalheim befindet und welche Vereinbarungen mit der Erzgebirgsbahn getroffen wurden. Bisherige Ausschreibungen wurden aufgehoben. Sollten Vereinbarungen mit der DB nicht erfolgen, wären Fördermittel für das Gesamtprojekt ausgeschlossen. Rückzahlungen bereits gewährter Fördermittel für den ÖSPV Anteil hätten die Stadt Chemnitz oder die CVAG zu tragen.

Der Vertrag sieht eine Zuordnung der direkten Kosten und im Übrigen eine prozentuale Kostenaufteilung zu Lasten der Stadt Chemnitz und der CVAG mit 50 v.H. vor. Maßnahmen zur Einflußnahme auf die Kosten über das Informationsrecht hinaus oder eine Kostenbremse sieht die Vereinbarung nicht vor. Bereits in der Presse wurde öffentlich darauf hingewiesen, dass die Quersubventionierung der Eins Energie GmbH über die Chemnitzer Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH (CVVH GmbH) durch geringere Gewinnzuweisung zukünftig nicht in vollem Umfang möglich sein wird. Die Stadt Chemnitz wird für Fehlbeträge bei der CVAG aufkommen müssen. Bereits im Jahr 2013 hat die CVAG ihre Verluste durch Kapitalausschüttungen an die CVVH GmbH liquiditätsmäßig teilweise selbst getragen. Derartige Ausschüttungen sind bei jährlichen Verlusten der CVAG in Höhe von ca. 14 Mio. (2012) EUR aber endlich.

Die Gesamtkosten sind nicht transparent. Insbesondere hat der ZVMS die bisherige Nutzen-Kosten-Untersuchung nicht öffentlich gemacht. Ohne Beurteilung der Bevölkerungsentwicklung, Finanzierungskosten und Vergleich zu Ohnefallkosten des CM2 fehlen dem Stadtrat elementare Grundlagen zur Beurteilung der finanziellen Aspekte. Dazu hat eine NKU seit dem Jahr 2000 zwingend den Ausweis der Betriebs- und Folgekosten zu enthalten und die Entscheidungsträger in die Lage versetzen sollen die wirtschaftlichen Folgen zutreffend einzuschätzen.

Dazu kommt, dass für eine Zweisysteminfrastruktur mit annähernd einer Kostenverdoppelung (lt. Vorplanung Regio-Stadtbahn Projekt Braunschweig 70 v.H.) gerechnet werden muß und durch die Fördermittel eine langfristige Betriebspflicht der Anlagen zu gewährleisten ist.

Weitere Risiken ergeben sich aus der Pflicht die Strecke europaweit auszuschreiben. Damit kann auch die Beteiligung der City Bahn GmbH nicht als gesichert angesehen werden.

Der Vertrag sieht vor, dass der ZVMS bürgerlich-rechtlicher Eigentümer der Verkehrsanlagen als Scheinbestandteile nach § 95 BGB wird. Es wird nicht ersichtlich, ob und auf welcher Rechtsgrundlage der ZVMS das Eigentum auf die CVAG tatsächlich übertragen kann, wenn der ZVMS unmittelbarer Empfänger der Fördermittel wird. Es bestehen erhebliche Zweifel, dass eine unentgeltliche Übertragung auch subventionsrechtlich zulässig ist. Im Zweifel müsste die CVAG die Verkehrsanlagen entgeltlich erwerben oder die Lasten durch entsprechende Pachtzahlungen tragen.

EU-Vorschriften können nicht außer Acht gelassen werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass spätestens mit dem 4. EU Eisenbahnpaket Zweisystembahnen der Boden entzogen wird. Eisenbahninfrastruktur und Straßenbahninfrastruktur wären zu trennen. Ein Mischbetrieb wird nicht mehr zugelassen. Es wird jedoch den Verkehrsunternehmen freigestellt, die Vorschriften für Eisenbahnen auch auf ihre Stadtbahnen anzuwenden. Es erscheint jedoch nicht vorstellbar, dass die Stadt Chemnitz ihr Streckennetz oder Teilstrecken auf die rechtlichen Vorschriften der Eisenbahninfrastruktur umstellen kann. Straßenbahnen wären dann nicht mehr nutzbar.

Denkbar wäre auch eine Entwidmung der Bahnstrecke Chemnitz-Thalheim und Nutzung als Überlandstraßenbahn analog der Strecke Chemnitz-Stollberg. Aufgrund der Einwohnerzahl in Thalheim und Burkhardsdorf und der finanziellen Möglichkeiten des Erzgebirgskreises würde das Risiko für die Stadt Chemnitz unabsehbar.

Nach allem ist festzustellen, dass der Stadtrat nicht in die Lage versetzt wird, den Beschluß unter Abwägung aller notwendigen Informationen nach bestem Wissen und Gewissen zu treffen. Vielmehr besteht die Gefahr, dass zum jetzigen Zeitpunkt der Stadt Chemnitz ein unabwendbarer finanzieller Schaden zugefügt wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Uwe Warschkow

1. Vorsitzender

Verteiler

OB, Fraktionen, LD, ZVMS, Presse