

**Vorsitzende des
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss
der Stadt Chemnitz
Am Markt 1
09111 Chemnitz**

Chemnitz, 7. Mai 2013

**Öffentliche Anfrage zum
Grundsatzbeschluss zur Linienführung des Chemnitzer Modells in der Reichenhainer Straße
- Beschlussvorlage B-126/2013**

Sehr geehrte Frau Wessler,

der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) ist Aufgabenträger für den SPNV im Verbundbereich. Der ZVMS wäre damit Vorhabenträger für das Chemnitzer Modell und Antragsteller für die Fördermittel bei Bund und Land gemäß § 4 Abs. 2 ÖPNVG. Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss der Stadt Chemnitz soll auf die Vorlage des Dezernats 6 über den nachstehenden Vorschlag beschließen:

1. Dem Vorhabenträger Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) wird empfohlen, auf Grundlage der Variante ...* die Genehmigungsunterlagen für die Planfeststellung vorzubereiten.
2. Dem Vorhabenträger ZVMS wird empfohlen, die Trasse zwischen Bernsdorfer Straße und Reichenhainer Straße über die Turnstraße entsprechend der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie (Variante 3: „Besonderer Bahnkörper in Mittellage“) zu führen und auf dieser Grundlage die Genehmigungsunterlagen vorzubereiten.
3. Dem Vorhabenträger ZVMS wird empfohlen, die Trasse zwischen Reichenhainer Straße und Einbindung ins Eisenbahngleis über das B-Plan-Gebiet „Technopark Süd“ zu führen und auf dieser Grundlage die Genehmigungsunterlagen vorzubereiten.

Die Beschlussvorlage B-126/2013 mit Bezug auf die Beratungsvorlage Nr. BR-012/2012 ist jedoch nicht in vollem Umfang nachvollziehbar und lässt noch Fragen offen, um deren Beantwortung gebeten wird.

Fragen

1. Wie ist es zu erklären, dass die Beschlussvorlage den Eindruck vermittelt, dass sich die Allee in einem schlechten Zustand befindet, während die Baumgutachten vom 20.12.2012 und 5.3.2013 allen Widrigkeiten zum Trotz im Wesentlichen auf einen guten Pflanzzustand zwischen Wartburgstraße und Stadlerplatz verweisen und die Beschlussvorlage keine Hinweise auf die Stieleiche an der Rosenbergstraße enthält, die durch den Gutachter als Rarität mit bemerkenswerter Vitalität bezeichnet wird?
2. Warum wird der vor über hundert Jahren angelegten Allee Reichenhainer Straße in ihrem stadtbildnerischen und historischen Kontext keine Bedeutung zugemessen, die bei sämtlichen Varianten aufgrund der drei vorgesehenen Haltestellen auch keine durchgehende optische Leitfunktion mehr erfüllen kann?
3. Woraus leitet sich die Auffassung der Verwaltung ab, dass die Vorzugsvariante 2.1, also die Abholzung des Gesamtbestandes mit Neuanpflanzung, die erst nach zwanzig Jahren ihre ökologische Wirkung entfaltet, zukunftsfähig und als stimmig zu erlebender Straßenraum zu erfahren sei, während durch die Beseitigung der begehbaren Promenade die Aufenthaltsqualität tatsächlich gemindert wird?
4. Welche Höhen sollen die Bahnsteige auf der Reichenhainer Straße ausweisen und welche Bahnsteigumbauten sind in der Innenstadt, insbesondere an der Zentralhaltestelle zur Barrierefreiheit erforderlich, wenn die anzuschaffenden dieselektrische Bahnen mindestens eine Einstiegshöhe von 43 cm aufweisen sollen, während städtische Bahnen in Niederflurtechnik verkehren?
5. Die Beschlussvorlage bezeichnet die Variante mit Mittellage als die beste Variante zur Gewährleistung des Schall- und Körperschallschutzes. Anhand welcher Grundlagen und Unterlagen wurde der Schutz vor Lärm und Erschütterung ermittelt?
6. Der sogenannte Schienenbonus, der einen Lärmschutzzuschlag von fünf Dezibel für Schienenfahrzeuge vorsieht, wird für Eisenbahnen ab dem Jahr 2015 und für Straßenbahnen ab dem Jahr 2019 aufgehoben. Ist beabsichtigt, den gesetzlichen Notwendigkeiten vorzugreifen und bereits für die Trasse Reichenhainer Straße zum Schutz der Bevölkerung auf den Schienenbonus zu verzichten und im Übrigen den Empfehlungen der Wissenschaft zum Lärmschutz zu folgen?
7. Durch welche Maßnahmen soll dem Schall- und Körperschallschutz mit Rücksicht auch auf die über hundert Jahre alten denkmalgeschützten Gründerzeithäuser am Stadlerplatz, in der Turn- und Reichenhainer Straße Rechnung getragen werden?
8. Welche Maßnahmen sind geplant, um auch bei den Fabrikgebäuden der Turnstraße eine optische Verbesserung zu erreichen, der den Nutzern der Stadtbahn einen positiven Eindruck von der Innenstadt vermittelt?

9. Kann die Planung zum Bau der Stadtbahn auf der Reichenhainer Straße eingeleitet werden, obwohl der Abschluss der Pflichtenheftphase zur Beschaffung von dieselektrischen Zweisystemfahrzeugen bisher offiziell nicht abgeschlossen wurde?
10. Warum wurden Trassenführungen außerhalb der Reichenhainer Straße nur eingeschränkt untersucht, obwohl nach den Grundsätzen von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit auch die durch die Bürgerschaft in die Diskussion eingebrachten Vorschläge zu einer sachgerechten Anbindung der TU an die Innenstadt führen könnten, ohne das Chemnitzer Modell insgesamt in Frage zu stellen?
11. Entsprechend der Satzung des ZVMS und § 4 Abs. 2 Abs. 2 ÖPNVG ist der Zweckverband Aufgabenträger für den SPNV. Der Bau einer Straßenbahntrasse richtet sich nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes und ist Teil des ÖSPV. Aufgrund welcher Rechtsgrundlage hat die Stadt Chemnitz ihre Planungshoheit auf den ZVMS übertragen?
12. Die Beschlussvorlage wird als Empfehlung formuliert. In den Gründen des Beschlusses wird jedoch dargelegt, dass erst die Entscheidung des Ausschusses den ZVMS in den Stand versetzt, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeiten zu lassen. Beabsichtigt die Verwaltung mit dieser Formulierung die Planungshoheit gem. § 4 Abs. 5 der Verbandssatzung des ZVMS auf den Zweckverband zu übertragen, obwohl ein öffentlich-rechtlicher Vertrag erforderlich ist und die entstehenden Kosten durch das jeweilige Verbandsmitglied zu tragen sind?
13. In welcher Phase befindet sich die vorgesehene Gründung der Chemnitzer Modell Planungsgesellschaft zwischen der Stadt Chemnitz und dem ZVMS, warum wird eine zusätzliche Gesellschaft benötigt und welchem Zweck soll die Gesellschaft dienen?
14. Der Nahverkehrsplan der Stadt Chemnitz in der novellierten Fassung 2006 bis 2011 wurde bis zum Jahr 2015 ohne Änderung verlängert und durch den ZVMS ohne Abweichung übernommen. Eine Neubau von Trassen und somit eine Trassenführung über die Reichenhainer Straße sind nicht vorgesehen. Aufgrund welches übergeordneten Planes konnten die Fördermittel zum Bundesprogramm nach GVFG beantragt werden?
15. Für die Trasse Reichenhainer Straße wurden durch das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) Fördermittel in Höhe von 90 v.H. der förderfähigen Aufwendungen in Aussicht gestellt. Welche Maßnahmen sind geplant und wie hoch sind die Kosten für die nicht förderfähigen Aufwendungen, die die Stadt Chemnitz oder ihre Beteiligungsgesellschaften (mittelbar oder unmittelbar) voraussichtlich selbst aufwenden müssen?
16. Welche Vereinbarungen wurden mit den übrigen Verbandsmitgliedern getroffen, die zu einer Kostenteilung auch für Aufwendungen zum ÖSPV führen, die nach Verbandssatzung die Stadt Chemnitz allein zu tragen hätte?

BI Stadtbahn Chemnitz e.V.

Reichenhainer Str. 24, D-09126 Chemnitz

17. Die CVAG als Tochterunternehmen der Stadt und ihre Beteiligungsunternehmen sind an der Projektierung für die Trasse Reichenhainer Straße beteiligt. Welche wirtschaftlichen Vorteile, Risiken und Kosten, Folgekosten bzw. Investitionskosten entstehen für die CVAG oder ihren Beteiligungsgesellschaften?
18. Im Rahmen des Bundesprogramms nach dem GVFG stehen 80,48 Mio. EUR p.A. bis zum Jahr 2019 den neuen Bundesländern (NBL) zur Verfügung. Aufgrund angemeldeter Projekte in den NBL sind die möglichen Finanzhilfen zweieinhalbfach überzeichnet (Stand 12/2012). Aufgrund welcher Tatsache sieht die Verwaltung die Gewissheit, dass trotzdem die finanziellen Voraussetzungen für die Umsetzung der Trasse Reichenhainer Straße vollständig gegeben sind, obwohl das Projekt bisher nur im Rahmenantrag enthalten ist und im GVFG-Bundesprogramm unter der sogenannten Kategorie C - Vorhaben bedingt aufgenommen – geführt wird?
19. Wie wird die Tatsache eingeschätzt, dass verschiedene Stadtbahnprojekte (Hamburg, Braunschweig) aufgrund finanzieller Risiken nicht weiter verfolgt wurden, da unter anderem die Kosten für die Beschaffung der Fahrzeuge mit einem Stückpreis von über 5 Mio. EUR zu hoch und die Folgekosten für Wartung und Instandhaltung von Fahrzeugen und Infrastruktur zu unbestimmt waren. Wurde diese Problematik in den Entscheidungsfindungsprozeß einbezogen?
20. Die Umsetzung des Chemnitzer Modells erfordert einen erheblichen finanziellen Aufwand und Bedarf einer breiten Unterstützung in der Bevölkerung. Dies bedeutet auch Transparenz und offenen Umgang mit allen Entscheidungsgrundlagen. Hierzu gehören auch die vollständige Offenlegung der Standardisierten Bewertung, Aufklärung über die Folgekosten sowie Wirtschaftlichkeitsberechnungen. Ist beabsichtigt diese Unterlagen insgesamt öffentlich zu machen und welche Gründe würden dagegen sprechen?

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Warschkow

1. Vorsitzender

Tel. 0371/5615415