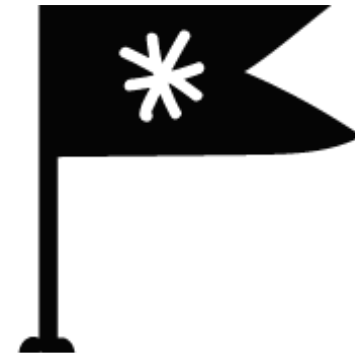




Lots*
Gesellschaft für
verändernde
Kommunikation



Linienbestimmung Chemnitzer Modell Norderweiterung nach Limbach-Oberfrohna



Abschlusspräsentation, AG 2-3

Chemnitz, 03.03.2022

Abschlusspräsentation AG 2-3 am 03. März 2022 | Agenda

- 1 Einstieg in digitale Arbeitsklausur
- 2 Rückblick AP 1-3
- 3 Rückblick Bürgerdialogveranstaltung
- 4 Sensitivitätsanalyse Führungen Bornaer Hang vs. Donauwörther Straße
- 5 Projektergebnis
- 6 Fazit Stadt Chemnitz
- 7 Abschlussrunde

1

Einstieg in digitale Arbeitsklausur

Blick auf den Zeitplan und Prozess

Ziele & Aufgaben

Linienbestimmung



Variantenentwicklung, Variantendiskussion & Variantenbewertung (max. 10 Varianten)

Grobbewertung der gewählten Varianten (max. 3 Varianten)

Feinbewertung der gewählten Varianten > gemeinsame Vorzugsvariante

Präsentation der Untersuchungsergebnisse inkl. Dokumentation von Arbeitsprozess

AP 1

AP 2

AP 3

AP 4

Reflektion & Konsultation in den Arbeitskreisen: Resonanz & Handlungs-/Anpassungsbedarf
Information & Beteiligung der Politik: Transparenz & Öffentlichkeit

Abwägungsdiskussion und Festlegung der zu vertiefenden Varianten

Abwägungsdiskussion und Festlegung der zu prüfenden Varianten

Diskussion der Arbeitsergebnisse und Festlegung der Vorzugsvariante



Arbeitstreffen
AG 1 > AG 2 > AG 3



Arbeitstreffen
AG 1 > AG 2 > AG 3



Arbeitstreffen
AG 1 > AG 2 > AG 3

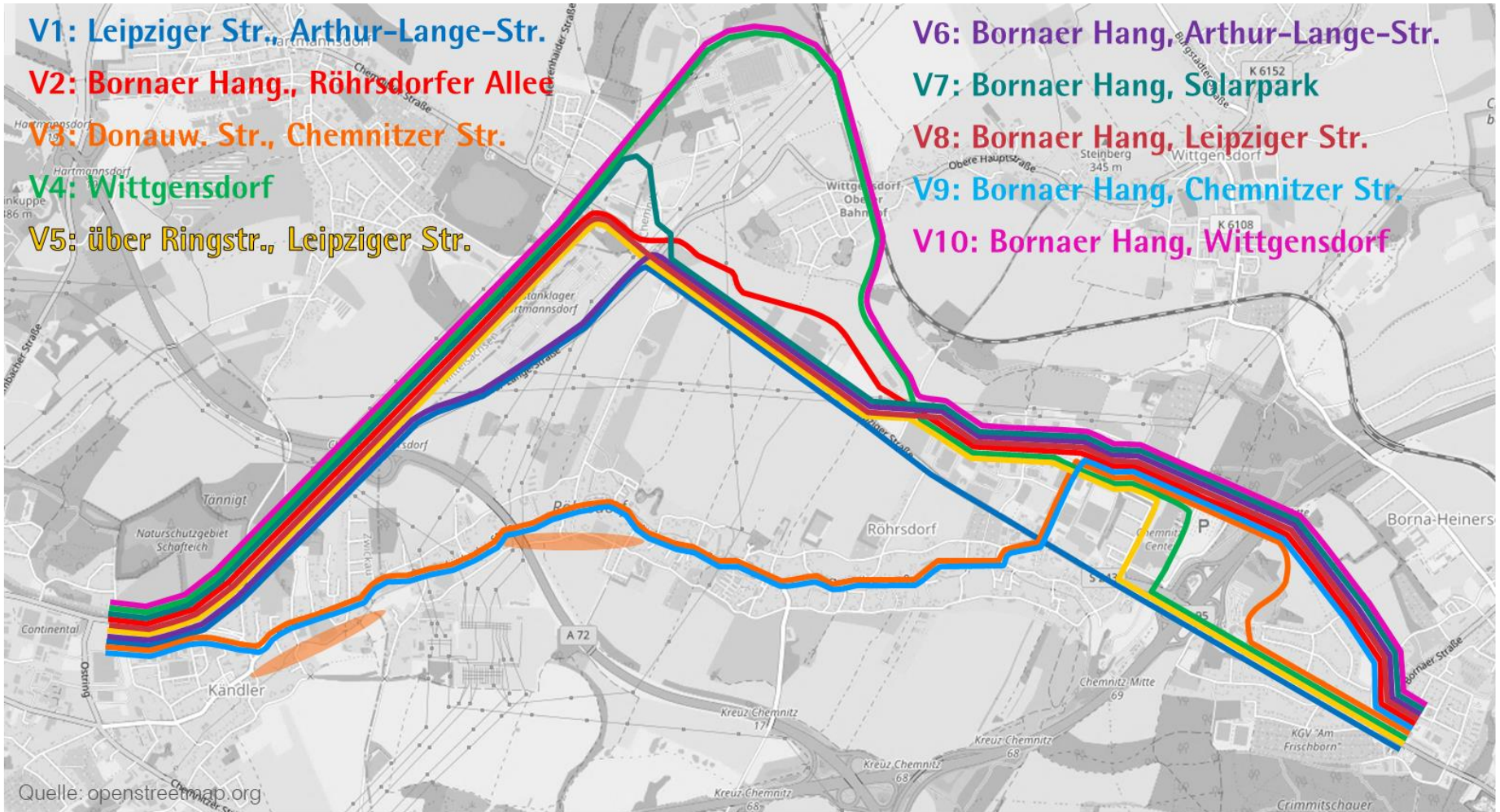


Bürgerdialogveranstaltung

2

Rückblick AP 1-3

Varianten in erster Stufe (Grobplanung)



Ergebnisse Variantenvergleich erste Stufe

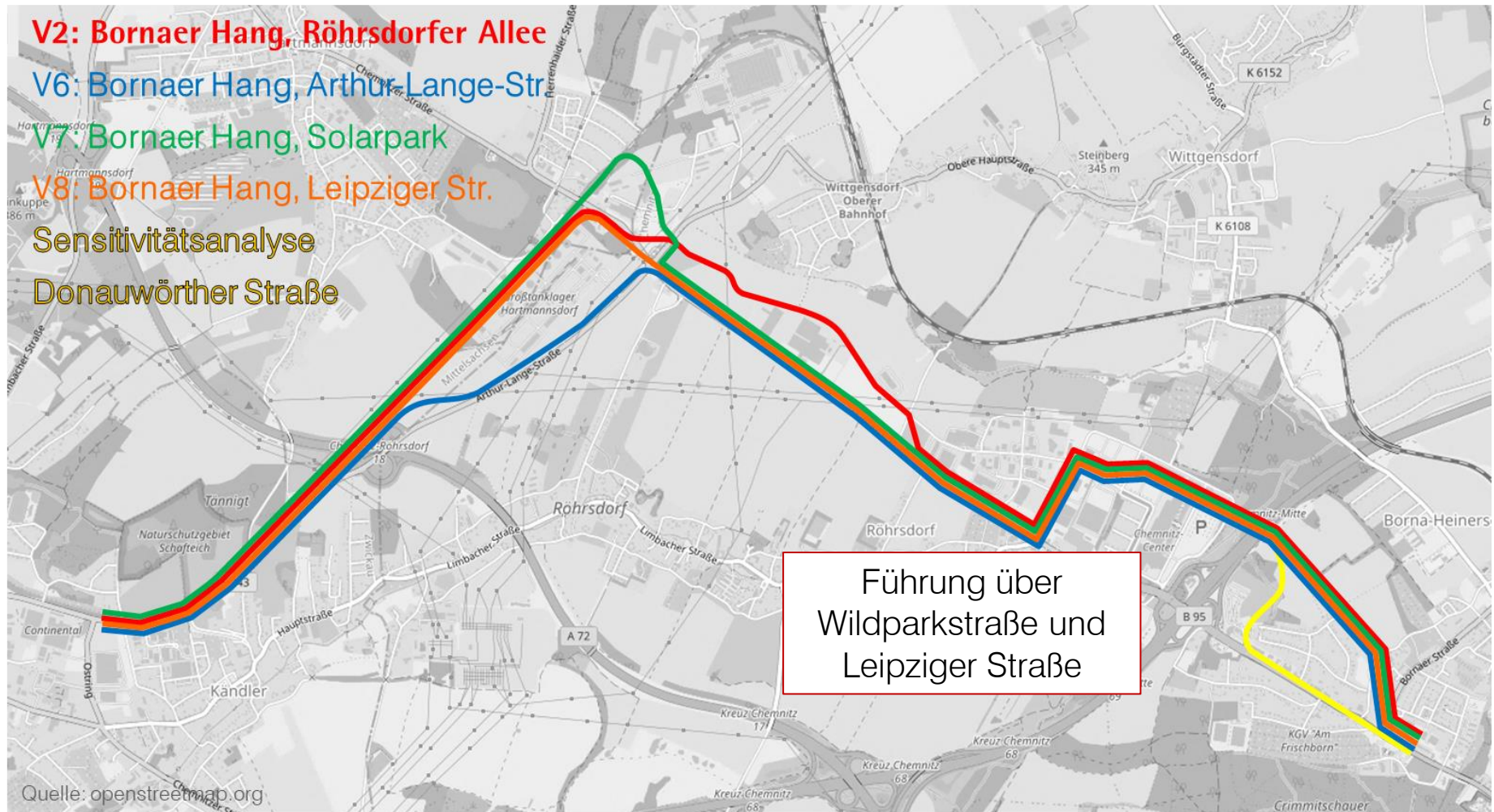
- » Die Bewertung innerhalb der einzelnen Perspektiven stellt den Mittelwert der einzelnen Merkmalsbewertungen dar.
- » Die Summe der Perspektivbewertungen ist somit die Summe der Mittelwerte der vier Bewertungsperspektiven.
- » Die Varianten 2, 6, 7 und 8 werden für die Aufnahme in die zweite Bewertungsstufe vorgeschlagen (Feinbewertung).
- » In der direkten Gegenüberstellung der Varianten 3 und 9 zeigt sich die vertiefende Untersuchungswürdigkeit des Netzelementes Donauwörther Straße

Hinweis:

- » Im Nachgang zur Grobbewertung war eine Umplanung im Bereich Röhrsdorfer Straße aufgrund Gashochdruckleitung erforderlich.
- » Prüfungen ergaben keine Auswirkung auf die Variantenreihenfolge erste Stufe.

Variante	Fahrgast	Betrieb	Kommunen	Allgemeinheit	Summe der Perspektiven
Variante 1	2,7	3,3	4,4	2,9	13,3
Variante 2	3,1	3,4	3,9	3,4	13,8
Variante 3	2,2	2,5	2,3	2,4	9,4
Variante 4	3,7	3,3	2,4	2,8	12,2
Variante 5	2,8	3,5	3,8	3,4	13,5
Variante 6	3,5	3,4	4,3	2,9	14,1
Variante 7	3,7	3,4	4,1	2,7	13,9
Variante 8	3,2	3,4	4,2	3,1	13,9
Variante 9	2,2	2,5	2,3	2,3	9,3
Variante 10	4,2	3,4	2,7	2,4	12,7

Varianten in der zweiten Stufe (Feinplanung)



Variantenvergleich der zweiten Stufe Ergebnis

- » Die Variante 6 erreicht das beste Ergebnis.
- » Eine gute Alternative mit zur Variante 6 sehr abweichendem Charakter ist die Variante 7.
- » Der Abstand dieser beiden Varianten zu den Varianten 2 und 8 ist als signifikant einzustufen.

Variante	Fahrgast	Betrieb	Kommunen	Allgemeinheit	Summe der Perspektiven
Variante 2	2,8	2,6	3,2	3,3	11,9
Variante 6	3,5	3,8	4,1	3,2	14,6
Variante 7	3,5	3,9	3,4	3,2	14,0
Variante 8	2,7	3,4	3,3	3,4	12,8

Sensitivitätsanalyse: (Bewertung Mittelwert und 10%-Cluster)

Variante 2	2,9	2,5	3,3	3,3	12,0
Variante 6	3,6	3,6	3,7	3,2	14,1
Variante 7	3,5	3,2	3,3	3,2	13,2
Variante 8	3,0	2,9	3,3	3,4	12,6

Blaue Schrift ... keine relative Bewertung möglich, Absolutbewertung übernommen

3

Rückblick Bürgerdialogveranstaltung

Öffentliche Präsentation im Rahmen einer Bürgerdialogveranstaltung

Umsetzung

- 04.11.2021 von 18-20 Uhr
- Liveübertragung auf Lokalsender „Sachsen Fernsehen – Chemnitz“ & per Livestream auf YouTube
- 40 Personen vor Ort (entsprechend Corona-Verordnung) + Zuschauer online/Fernsehen

Ergebnis/Resonanz

- Besucher auf Projektseite 2021: 2118 (04.11.-31.12.2021) & Video zur Dialogveranstaltung auf YouTube: 552x angesehen
- Fragen von Bürger*innen in umfangreichen Fragenkatalog dokumentiert, ergänzt um Antworten von der Planungsseite



Weitere Informationskanäle

Interessierte Öffentlichkeit findet weitere Informationen auf folgenden Kanälen:

- **Projektwebseite der Stadt Chemnitz**
 - Zu jedem Arbeitspaket: Ergebnisprotokoll und Präsentation
 - Informationen zu Hintergrund, Beteiligungsmanagement und Zeitschiene
- **Projektwebseite vom Chemnitzer Modell**

The screenshot shows the website of Chemnitz, Kulturhauptstadt Europas 2025. The main navigation bar includes 'Aktuell', 'Leben in Chemnitz', 'Rathaus', 'Unsere Stadt', 'Kultur', and 'Wirtschaft und Wissenschaft'. The breadcrumb trail indicates the current page is 'Stadt Chemnitz > Unsere Stadt > Verkehr > Verkehrsplanung > Chemnitzer Modell - Stufe 4'. The page title is 'Chemnitzer Modell - Stufe 4: Norderweiterung nach Limbach-Oberfrohna'. The main content area is titled 'Linienbestimmung' and features a map of the area with a red line indicating the proposed rail route. Text on the page explains the project based on a city council decision and mentions the involvement of the Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS). A sidebar on the left contains a 'Menü' with various categories like 'Unsere Stadt', 'Verkehr', and 'Verkehrsplanung'. A 'Weiterer Informationen' section on the right includes a photo of a train and a link to the VMS website.

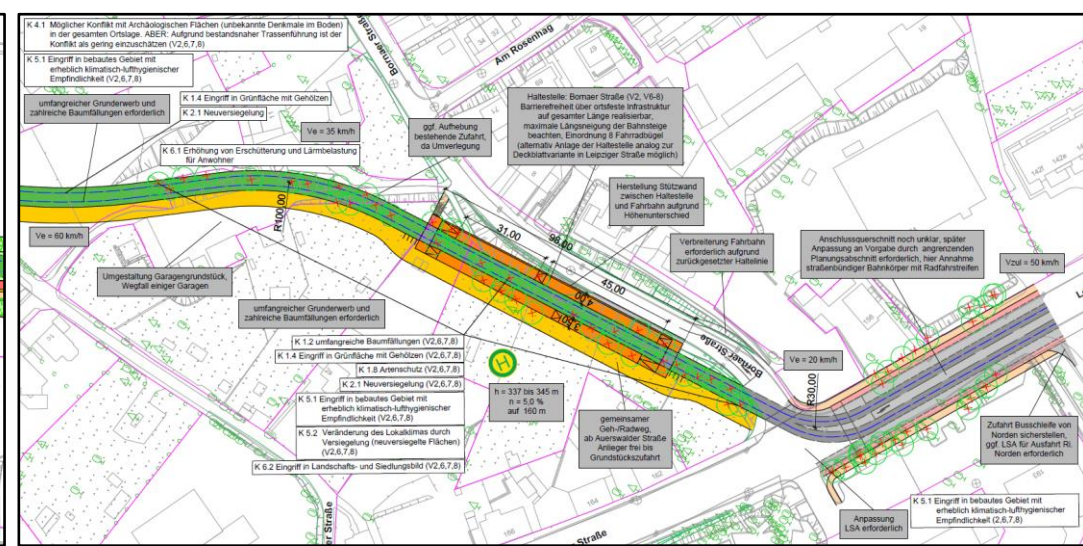
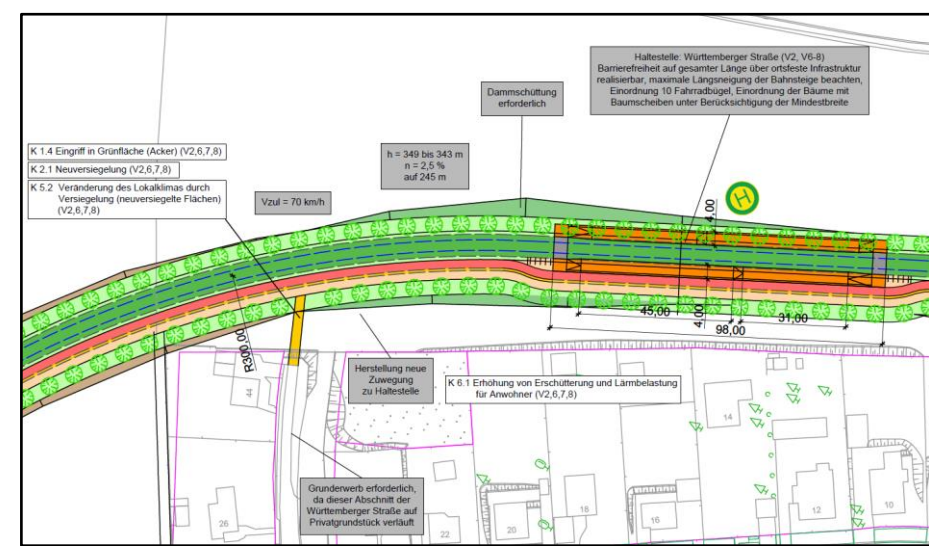
Geplant: Bürgerinformation zum Arbeitspaket 4

- **Ausstellung zum Prozess der Linienbestimmung**
 - 2. bis 3. Quartal 2022
 - Vor-Ort-Information im Untersuchungskorridor
 - Broschüren und fortlaufende Infos auf der Projektwebsite

4

Sensitivitätsanalyse Führungen Bornaer Hang vs. Donauwörther Straße

Übersichtsplan – Bornaer Hang



4.1 ÖPNV-Angebotsüberlegungen und Nachfrageberechnungen

Vergleichsgrundlagen und Ausgangslage

Prognosemodell 2030 der Stadt Chemnitz

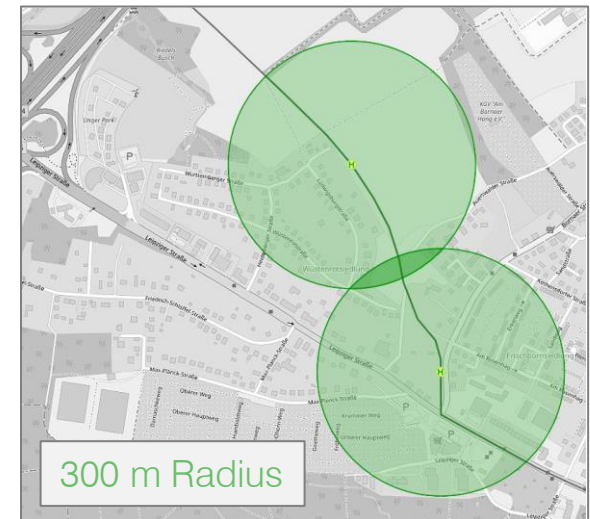
- » Strukturdatenprognose 2030 und Ziel-Modal-Split wirken

Projektbezug

- » Durchführung des Vergleiches auf Grundlage der Variante 7.
- » Da sich die Varianten 2, 6, 7 und 8 auf dem Abschnitt Chemnitz bis Chemnitz Center nicht unterscheiden sowie auch in ihrer Gesamtheit ähnliche Nachfrageeffekte aufweisen, sind die Erkenntnisse zu den Nachfragewirkungen auf die anderen Varianten sinngemäß übertragbar.


Wesentliche Randbedingung

- » Bei der Führung über den Bornaer Hang in Verbindung mit der Einkürzung der Linien 21 und 650 entsteht entlang der Leipziger Str. eine Erschließungslücke (heute Angebot im 10'-Takt, formal 30'-Takt erforderlich).

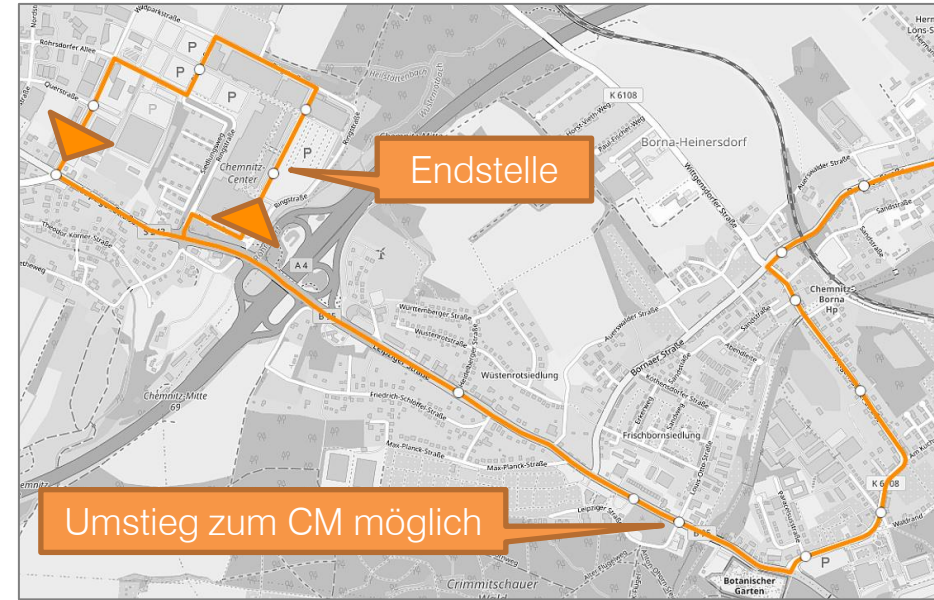


4.2 Variante 7-B: Verlängerung Linie 63 und Streckenführung Bornaer Hang

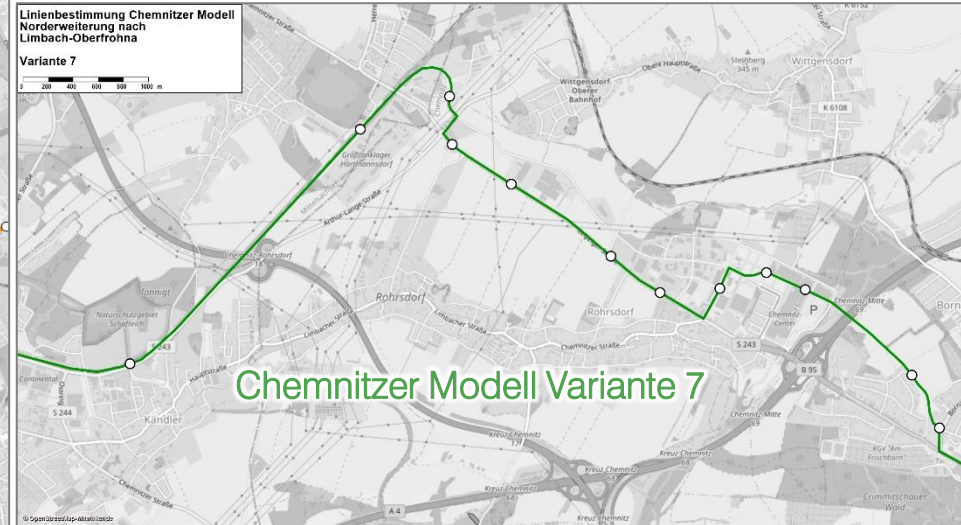
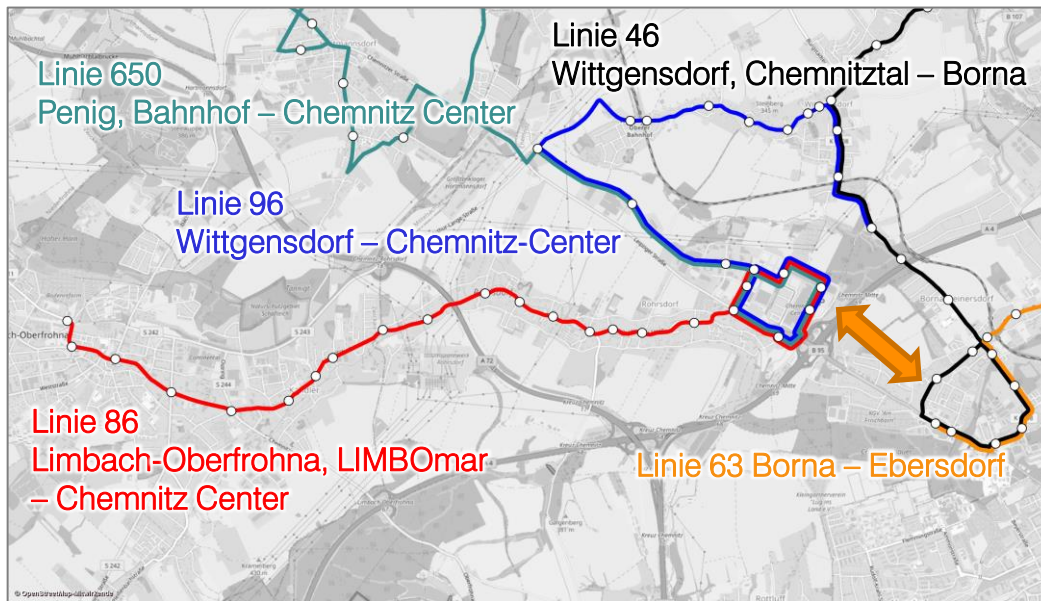
Variante 7-B

- » aufbauend auf bekannter Variante 7
- » Verlängerung Linie 63 (30'-Takt) zum Chemnitz Center 
- » 224 zusätzliche Fahrplanfahrt-km pro Werktag für den Betrieb der Linie 63 erforderlich

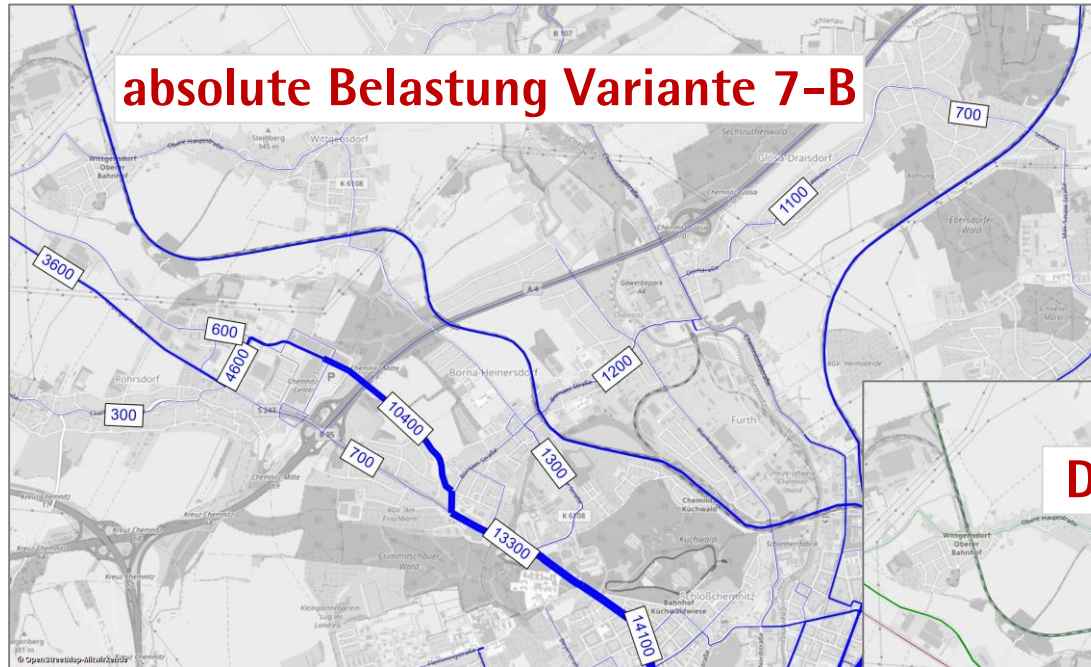
Variante 7-B: Verlängerung Linie 63 zum Chemnitz Center



Ausgangslage: ÖV-Angebot Variante 7



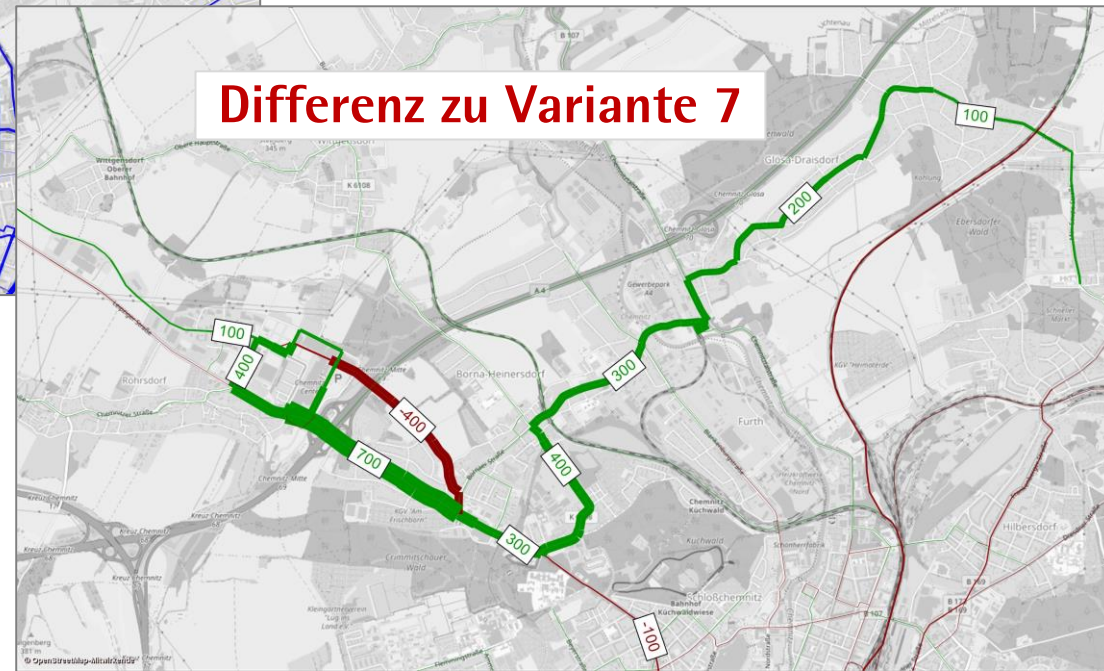
Belastung ÖV [Pers./Werktag]: Variante 7-B



Personenwege /Werktag	Differenz Rundung auf 50er
Fuß	-50
Rad	-50
MIV	-250
ÖV	+350




Die Verlängerung der Linie 63 zum Chemnitz Center bewirkt in Summe ca. +350 ÖV-Fahrgäste pro Werktag.

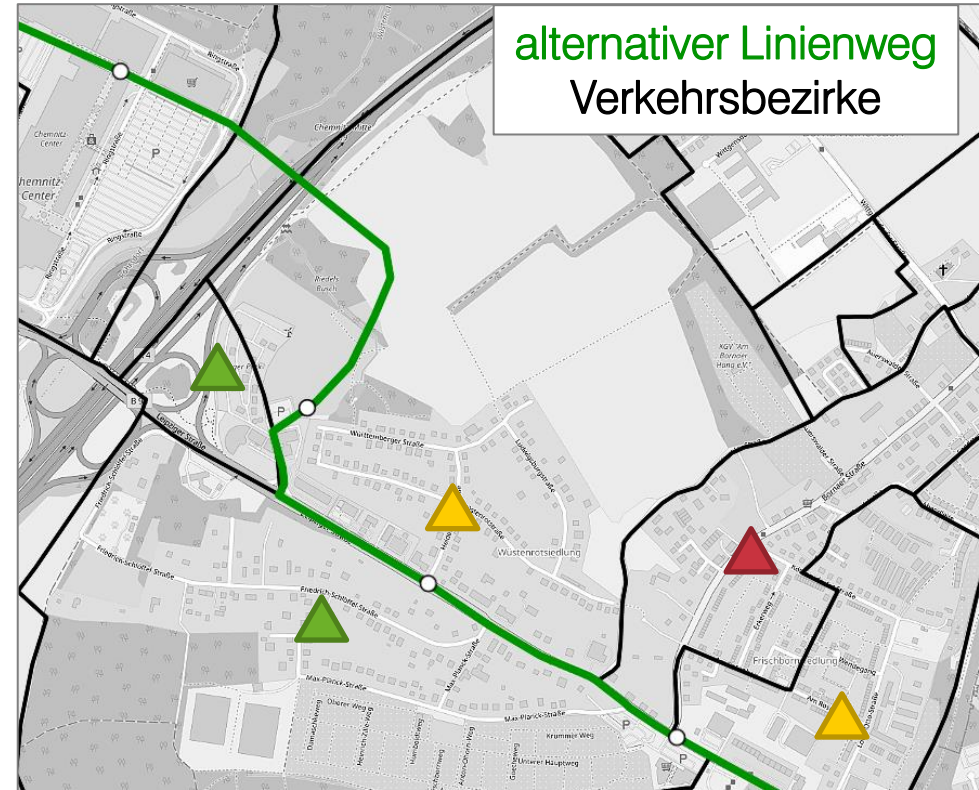
Die Änderungen der MIV-Streckenbelastungen sind nur minimal auf Grund der größeren Anzahl von Alternativstrecken im Vergleich zum ÖV.



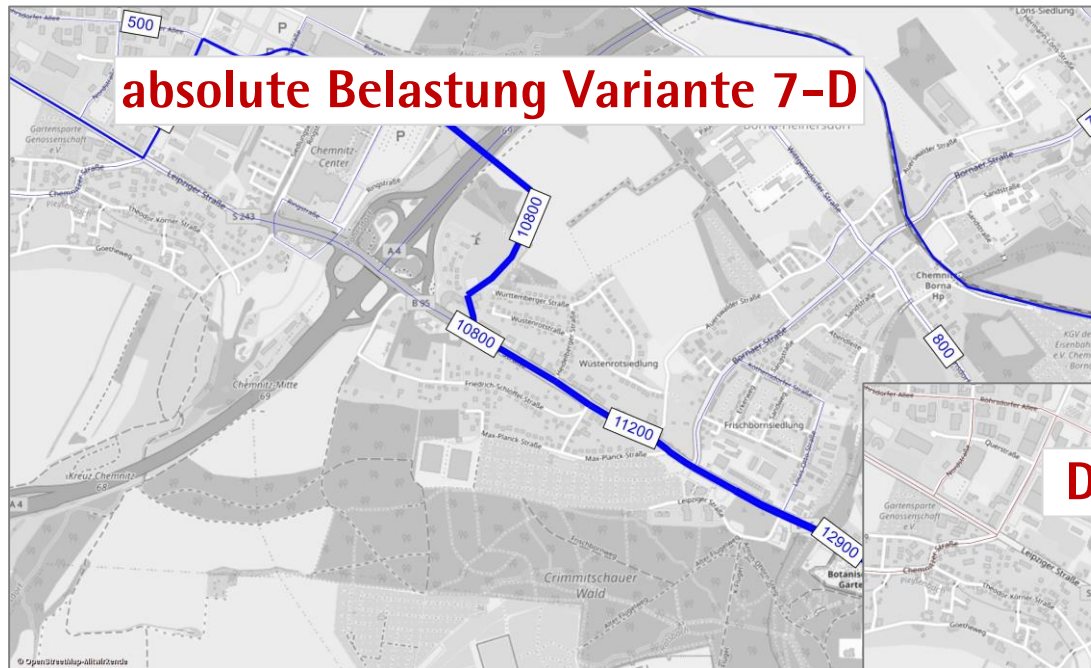
4.3 Variante 7-D: Streckenführung Donauwörther Straße/Leipziger Straße

Variante 7-D

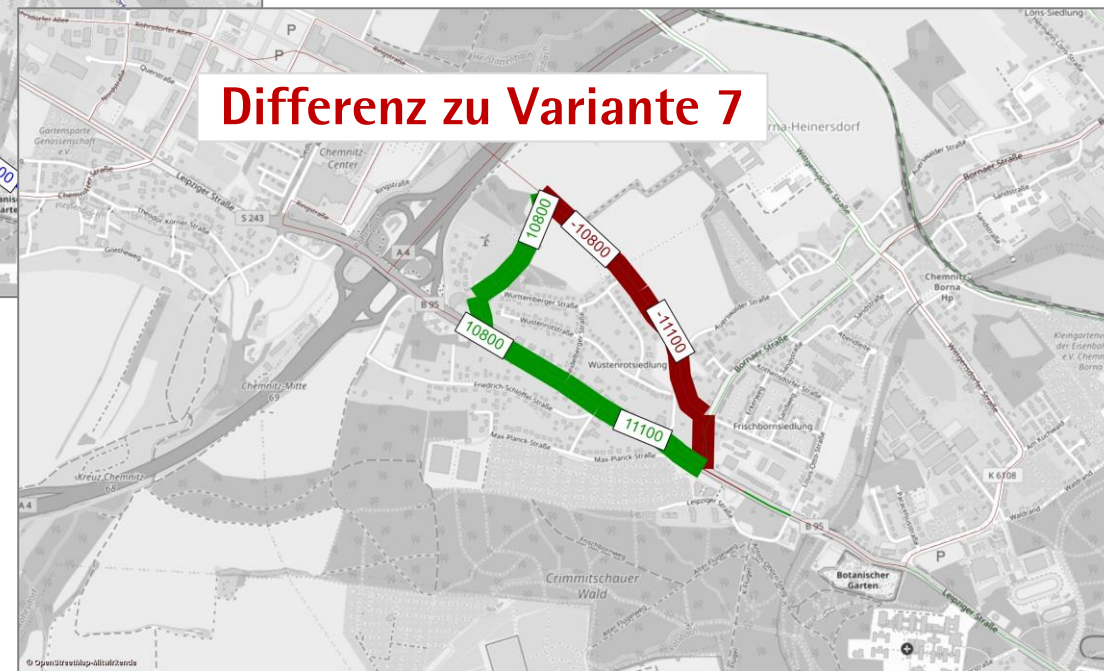
- » Beibehalt der Endhaltestelle Borna für die Linie 63 (entsprechend der Variante 7)
- » veränderter Linienweg des Chemnitzer Modells sowie der Linie 4
 - » Fahrt über Leipziger Str.
- » Auswirkung auf die Verkehrsbezirke:
 - » Verbesserung der Zugangswelten zur Neubaustrecke 
 - » Verschlechterung der Zugangswelten zur Neubaustrecke 
 - » keine Angebotsänderung 
- » die Fahrzeit zwischen den beiden Linienwegen der Variante 7 sowie 7-D bleibt in der Summe nahezu identisch
 - » Trassierungsgeschwindigkeiten in der Variante 7 können aufgrund der Haltestellenabstände nicht ausgenutzt werden
 - » Variante 7-D ist in straßenbündiger Führungsform allerdings vom Kfz-Verkehr abhängig



Belastung ÖV [Pers./Werktag]: Variante 7-D



Personenwege /Werktag	Differenz Rundung auf 50er
Fuß	-0
Rad	-0
MIV	-0
ÖV	+50



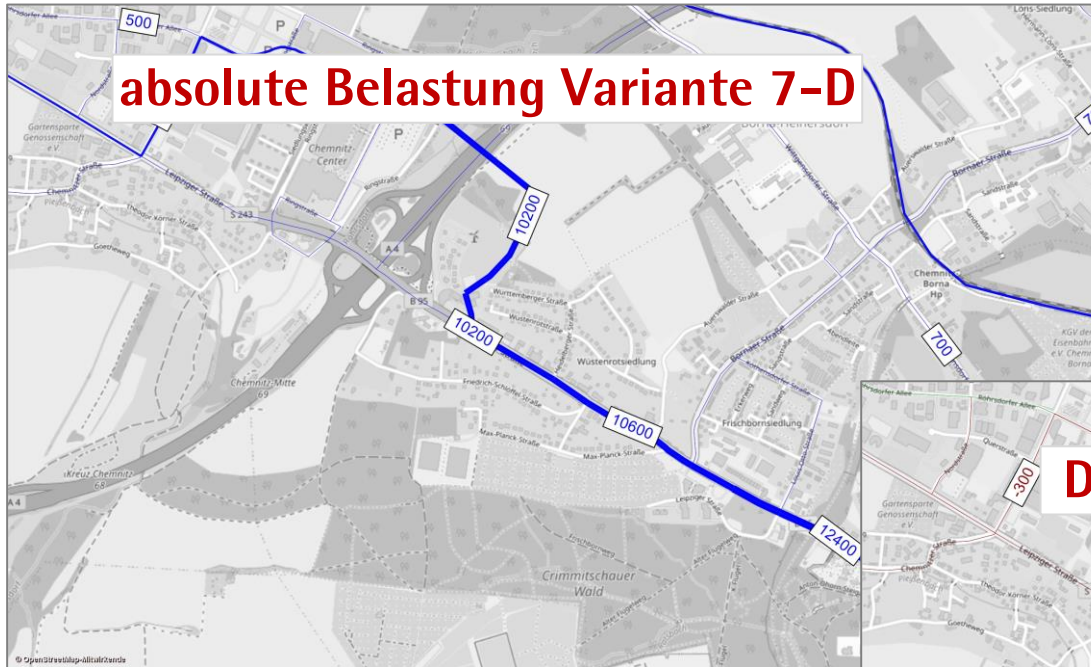
Die Führung über die Donauwörther Straße/ Leipziger Straße erzeugt minimale Nachfragegewinne im ÖV (im Bereich der makroskopischen Modellschwankung) und dies bei weniger Angebotsumfang im ÖPNV.

4.4 Sensitivitätsbetrachtung zur Variante 7-D

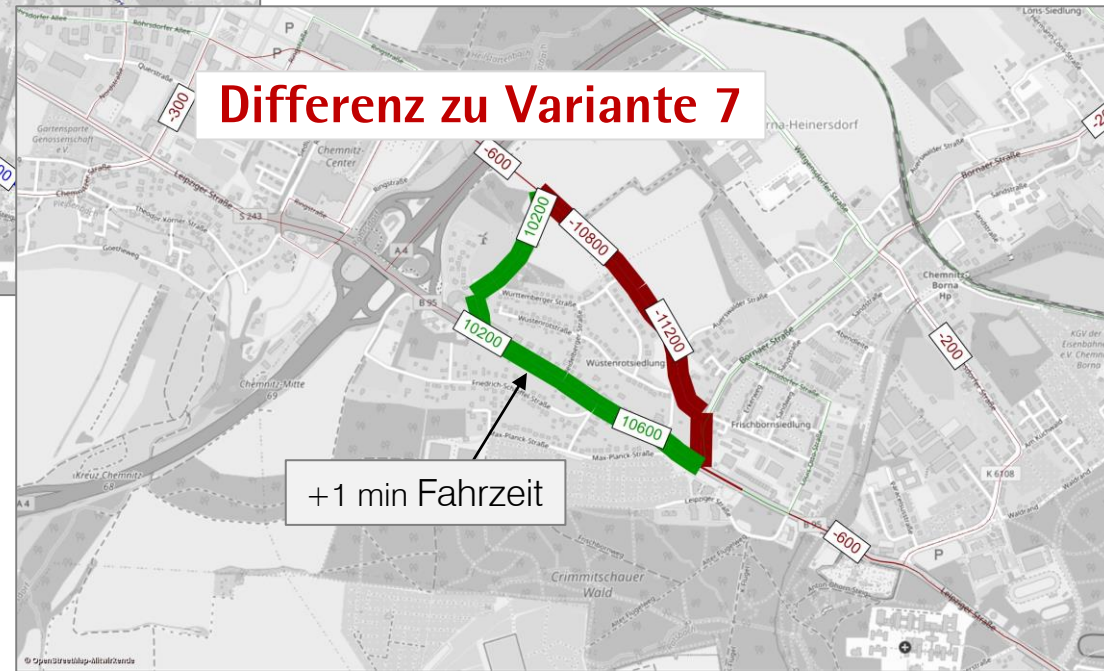
Im Ergebnis der Sensitivitätsbetrachtung kann festgestellt werden, dass eine Streckenführung über die Donauwörther Straße/Leipziger Straße mit einem höheren Qualitätsrisiko für den ÖPNV verbunden ist als die Führung über den Bornaer Hang.

Dies wird durch einen Reisezeitaufschlag von im Durchschnitt einer Minute pro Fahrtrichtung zum Ausdruck gebracht.

Sensitivität Betriebsqualität
















Personenwege /Werktag	Differenz Rundung auf 50er
Fuß	+100
Rad	+100
MIV	+300
ÖV	-500



Als Folge der Reisezeiterhöhung von einer Minute werden 500 ÖV-Wege pro Werktag weniger realisiert.

 ... Positives Wertungsmerkmal

 ... Merkmal, aus dem kein Vor- oder Nachteil für eine Führungsmöglichkeit abgeleitet werden kann

	Führung Bornaer Hang		Führung Leipziger Straße/Donauwörther Straße	
Fakten:	Länge: 1.395 m Kurvigkeit: R (<= 35 m): 1; R (35 m < R <= 50 m): 0 max. Steigung: 5,2 % Steigung (> 4 %): 275 m Anzahl Haltestellen: 2		Länge: 1.843 m Kurvigkeit: R (<= 35 m): 0; R (35 m < R <= 50 m): 1 max. Steigung: 6 % Steigung (> 4 %): 730 m Anzahl Haltestellen: 3	
Verkehrsplanerische Aspekte	Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
Reisezeit	- kürzere Reisezeit, da höhere Geschwindigkeit durch höheren Anteil unabhängiger Bahnkörper und weniger Konflikte mit dem Kfz-Verkehr 			- höhere Reisezeit, da geringere Geschwindigkeit durch straßenbündigen Bahnkörper möglich und häufige LSA-Beeinflussung
Erschließungswirkung		- schlechtere Erschließungswirkung, da Trasse nur einseitig angebaut und weitere Zugangswege - Schlechtere Erschließungsqualität Leipziger Straße	- bessere Erschließungswirkung, da Trasse beidseitig angebaut und kürzere Zugangswege - bessere Erschließungsqualität Leipziger Straße  	
Umstiegssituation		- längere Umsteigewege zwischen Bus und Neubaustrecke, keine gemeinsame Haltestelle im Bereich Bornaer Straße einordenbar	- gemeinsamer Halt mit Bus an Haltestelle Bornaer Straße 	
Infrastrukturplanerische Aspekte	Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
Einordenbarkeit und Erreichbarkeit Haltestellen	- Einordnung relativ flexibel möglich, Längsneigung am Hang ist zu beachten 	- schlechtere Erreichbarkeit durch längere Zugangswege, derzeit nur einseitige Erschließung	- bessere Erreichbarkeit durch kürzere Zugangswege und beidseitige Erschließung 	- Einordenbarkeit und ggf. Barrierefreiheit eingeschränkt durch zahlreiche Grundstücksausfahrten
Trassierung	- vergleichsweise gestreckt 			- vergleichsweise kurvig
Investitionskosten	- voraussichtlich geringer, da kürzere Trasse, geringere Gesamtquerschnittsbreite und weniger Leitungs- und LSA-Betroffenheiten 	- umfangreicher Grunderwerb Bereich Bornaer Hang	- geringerer Grunderwerb im Bereich Donauwörther Straße 	- voraussichtlich höher da längere Trasse, durch MIV höhere Gesamtquerschnittsbreite und mehr Leitungs- und LSA-Betroffenheiten - hoher Damm erforderlich
Auswirkungen auf andere Verkehrsarten	- geringe Beeinträchtigung des MIV - neue Fuß- und Radverbindung  - Keine Engstelle 	- keine Verbesserung Angebot Radverkehr auf der Leipziger Straße	- neue Fuß- und Radverbindung - Verbesserung Angebot Radverkehr Leipziger Straße 	- Mehr Wechselwirkungen ÖPNV-MIV durch straßenbündige Führung - Engstelle Donauwörther Straße

	Führung Bornaer Hang		Führung Leipziger Straße/Donauwörther Straße	
Verkehrliche Berechnungen	Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
Nachfragewirkung				
Erforderlicher Angebotsumfang		- Es ist deutlich mehr Busangebot (ca. 67.200 Buskilometer pro Jahr) erforderlich (um formal die Erschließungslücken zu beseitigen und um die gleichen Nachfragewirkungen zu erzielen)	- Die gleiche Nachfragewirkung ist mit deutlich weniger Busangebot erreichbar	
Fahrzeugbedarf				
Wirtschaftlichkeitsaspekte	Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
Wartungskosten	- Die kürzere Strecke und der höhere Anteil von Nutzung ausschließlich durch den ÖPNV verursachen geringere Strecken-Wartungskosten.			- Die längere Strecke und der höhere Anteil an Mischnutzung mit dem Kfz verursachen höhere Strecken-Wartungskosten.
Betriebskosten		- Die Betriebskosten werden höher sein (einem etwas geringeren Umfang im Straßenbahnbereich stehen deutlich höhere Aufwendungen im Busbereich gegenüber)	- Die Betriebskosten werden niedriger sein (einem etwas höherem Umfang im Straßenbahnbereich stehen deutlich geringere Aufwendungen im Busbereich gegenüber)	
Abschreibungskosten	- Niedrigere Abschreibungskosten für die Streckeninfrastruktur	- Abschreibungskosten für den Fuhrpark gleich	- Abschreibungskosten für den Fuhrpark gleich	- Höhere Abschreibungskosten für die Streckeninfrastruktur
Betriebsqualität	Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
Verspätungsrisiko	- Geringeres Risiko bei CM4 aufgrund des höheren Anteil an besonderem Bahnkörper	- Höheres Risiko im Busbereich durch sehr geringe Wendezeit der Linie 63 am Chemnitz Center	- Geringeres Risiko im Busbereich, da für die Linie 63 ausreichend Wendezeit in Borna vorhanden ist	- Höheres Risiko aufgrund der längeren straßenbündigen Führung



... Merkmal, aus dem kein Vor- oder Nachteil für eine Führungsmöglichkeit abgeleitet werden kann

	Führung Bornaer Hang		Führung Donauwörther Straße	
Raum- und umweltplanerische Aspekte	Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
Schutzgüter	- keine Altlasten vorhanden			- Altlasten vorhanden (werden nur randlich geschnitten)
Boden				
Boden/Klima		- hohe Flächenneuersiegelung	- geringe Flächenneuersiegelung +	
Wasser	- keine Querung Bach/Graben +			- einmalige Querung Bach/Graben
Arten & Biotope	- kein Eingriff in geschützte Biotope			- randlicher Eingriff geschütztes Biotop (Eingriffsvermeidung möglich)
Arten & Biotope	- kein Eingriff in Ausgleichsfläche			- Marginaler Eingriff in Ausgleichsfläche
Arten & Biotope	120 Baumfällungen, mögliche Neupflanzungen 102% und damit die bessere Bilanz +			147 Baumfällungen, mögliche Neupflanzungen 59% und damit die ungünstigere Bilanz
Arten & Biotope		Verlust von Altbäumen an der Bornaer Straße und an der Auerswalder Straße (keine Alt-Eichen)	Verlust von Altbäumen entlang der Leipziger Straße	
Arten & Biotope	- weniger Überbauung wertvoller Gehölzbestände (Gehölzflächen) +			- mehr Überbauung wertvoller Gehölzbestände (Gehölzflächen)
Kultur- & Sachgüter		- potenzielle Beeinträchtigung historisches Ortsbild Borna	- keine potenzielle Beeinträchtigung historisches Ortsbild Borna +	
Mensch (Stadt- und Landschaftsbild)	- Eingriff in weniger strukturreiche Landschaft am nördlichen Siedlungsrand von Borna (Acker) +	- Einschnitt entlang Bornaer Straße in prägenden Gehölzbestand Behinderung der Sichtbeziehungen bzw. des Stadtrandbildes - Keine Bündelung der Verkehrsströme, keine Aufwertungsmöglichkeit für den Straßenraum	- Geringerer Eingriffsumfang durch Bestandsnähe (Leipziger Straße) und Nähe zur Autobahn (Gewerbe und Mischgebiet). Ortsumgehung“, daher für Ortsbild nicht so störend - Bündelung der Verkehrsströme und Möglichkeit eine verkehrlich stark geprägte Straße aufzuwerten +	- Größerer Eingriff in die strukturreicheren Gehölzflächen nordwestlicher Siedlungsrand
Mensch (Emissionen)	- Kürzere Strecke durch sensibles aber bislang unbelastetes Gebiet (Wohnen) - im Bereich Bornaer Hang Rasengleis und aktiver Schallschutz möglich, sofern erforderlich	- Wohngebiet reagiert empfindlich gegenüber Lärmbelastung und Erschütterung - Kein Bereich zur Bündelung von Schall und Erschütterungsemissionen	- im Bereich der Leipziger Straße Bündelung Schall- und Erschütterungsemissionen - Angrenzendes Wohngebiet reagiert weniger empfindlich gegenüber Lärmbelastung und Erschütterung	- Längere Strecke durch bebauten Gebiet - im angebauten Bereich kein Rasengleis und kein aktiver Schallschutz möglich, sofern erforderlich



... Merkmal, aus dem kein Vor- oder Nachteil für eine Führungsmöglichkeit abgeleitet werden kann

Vergleichstabelle

	Führung Bornaer Hang	Führung Leipziger Straße / Donauwörther Straße
Anzahl positiver Merkmale	13	13

- » Die Führung über den Bornaer Hang weist gleich viele positive Merkmale wie die Führung über die Donauwörther Straße/Leipziger Straße auf.

Austausch und Diskussion

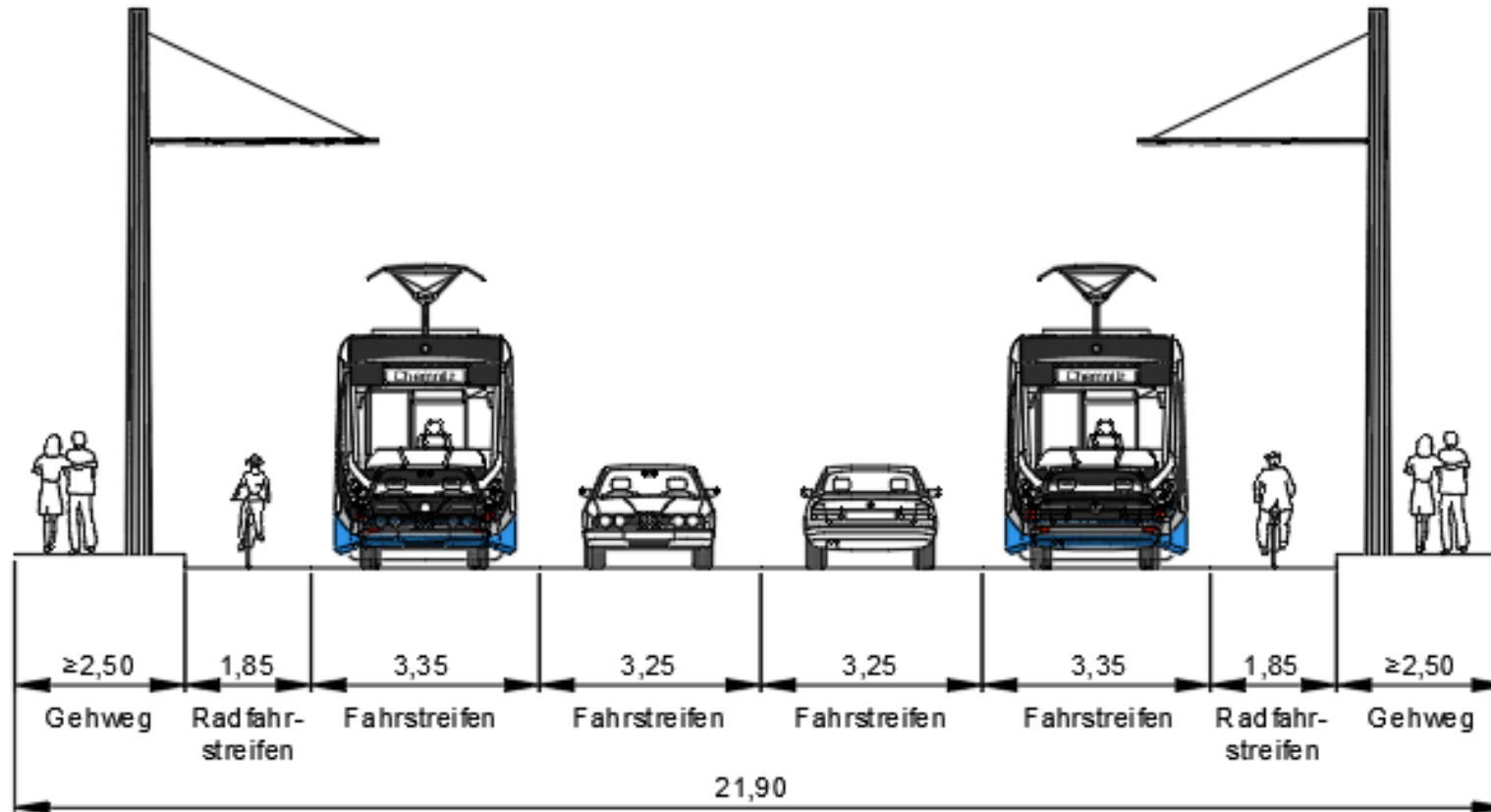
zur Sensitivitätsanalyse Bornaer Hang vs. Donauwörther Straße

» Ihre Fragen &
Ihre Anmerkungen...



Führungsansatz Leipziger Straße (südliche der Autobahn)

Hinweis: Diese Folie wurde auf konkrete Nachfrage hin gezeigt und erläutert.



punktuelle Stellplätze für Laden und Lieferrn

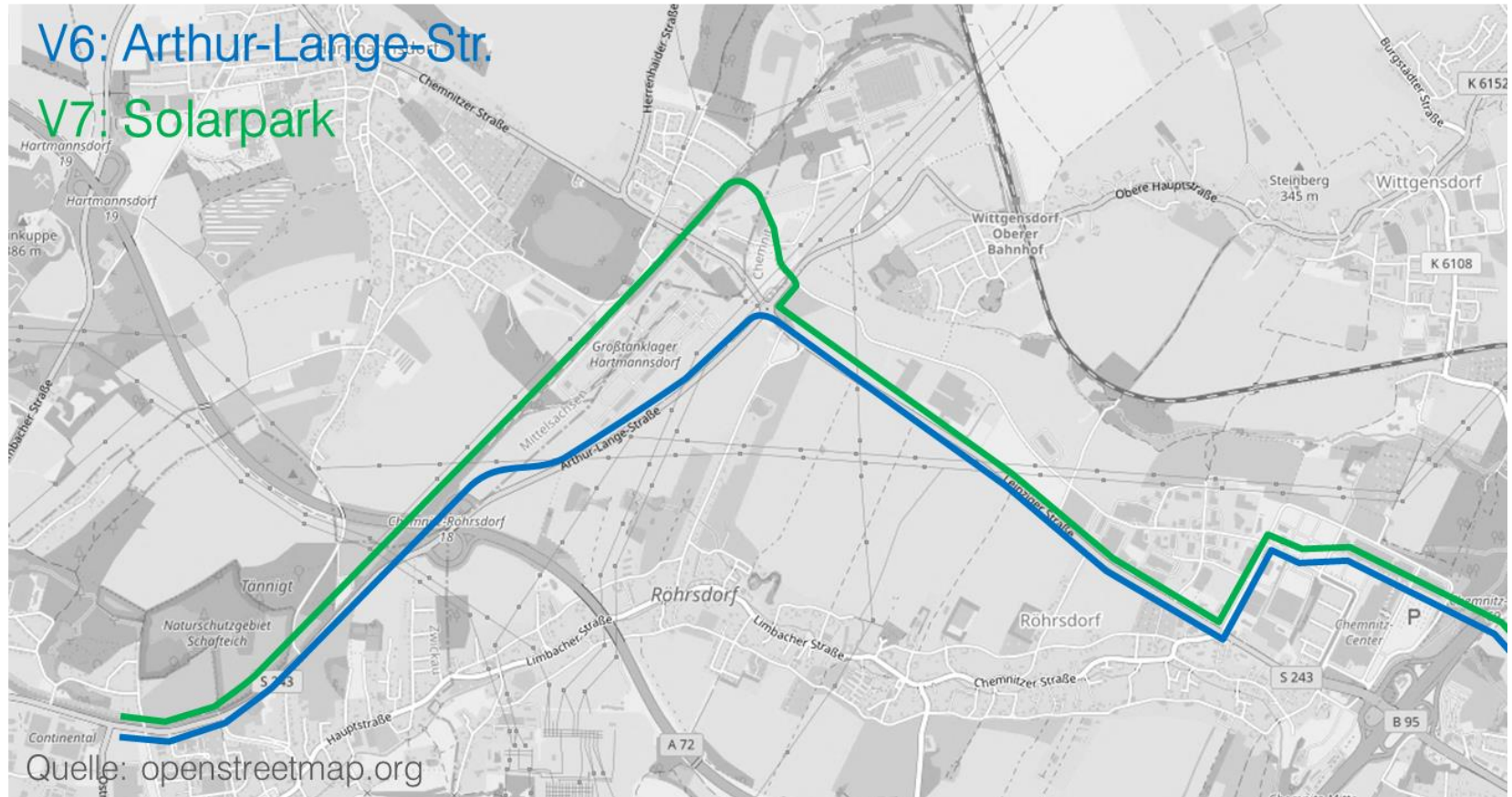
Querschnitt Leipziger Straße im Bestand 20,4 bis 26,9 m (Minimum: 16,6 m mit angrenzenden städtischen Grundstücken)

5

Projektergebnis

Projektergebnis nördlich der BAB4

- » Abschnitt nördlich der BAB 4:
 - » sehr unterschiedliche Varianten 6 und 7 weisen annähernd gleich viele Vor- und Nachteile auf



Projektergebnis südlich der BAB4

- » Variantenvergleich im Rahmen Linienbestimmung CM4 zwischen Bornauer Straße und Limbach-Oberfrohn ist inhaltlich abgeschlossen
- » Abschnitt südlich der A4:
 - » beide Trassenführungen (Bornauer Hang vs. Donauwörther Straße) weisen gleich viele Vor- und Nachteile im Vergleich zueinander auf
 - » für abschließende Entscheidung weitere Untersuchungen erforderlich, die nicht Bestandteil Linienbestimmung sind (detaillierte Querschnittsbetrachtungen und Leistungsfähigkeitsuntersuchung Leipziger Straße/Donauwörther Straße etc.)
 - ➔ regelmäßig Inhalt einer Vorplanung (Lph. 2) nach HOAI
 - » Linienbestimmung wird im betreffenden Abschnitt ohne Empfehlung für eine Vorzugsvariante abgeschlossen



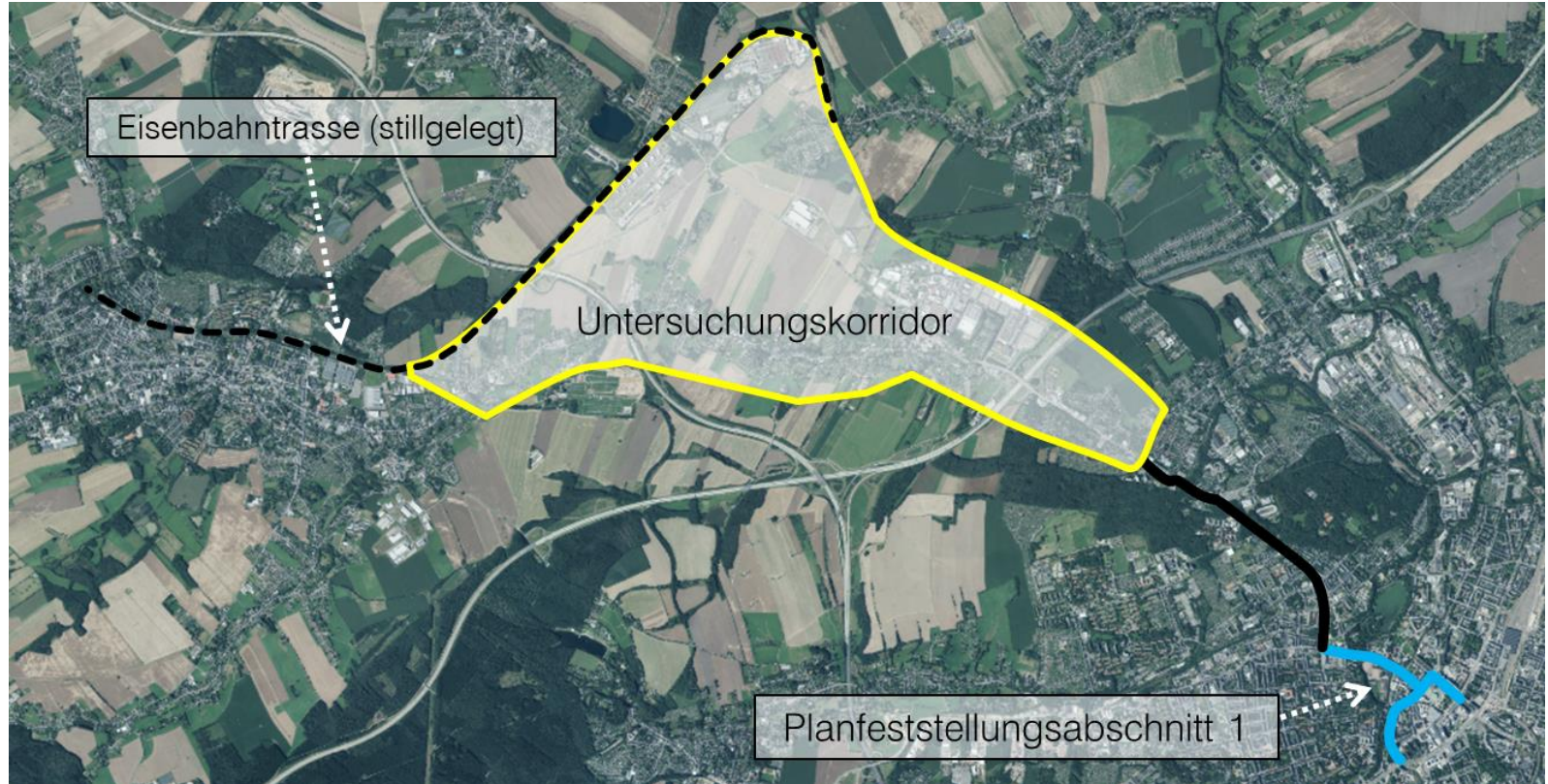
Alexander Kirste

Abteilungsleiter Verkehrsplanung Tiefbauamt

Fazit Stadt Chemnitz

Projektübersicht CM, Stufe 4

- » Aktuell 2 Projekte in Bearbeitung:
 - » PFA 1
 - » PFA 3+4



Fazit Stadt Chemnitz

Projektübersicht CM, Stufe 4 gesamt

- » VMS = Vorhabenträger CM und mit Stadtratsbeschluss B-210/2018 beauftragt, Trasse innerhalb Stadtgebiet zu planen und zu bauen
 - plant aktuell am PFA 1
 - Variantendiskussion dort mündete in Stadtratsbeschluss
 - Stadtrat beschloss Vorzugsvariante für weitere Planungsschritte

- » Stadt Chemnitz hat per Stadtratsbeschluss den Planungsauftrag Linienfindungsuntersuchung im Untersuchungskorridor durchzuführen
 - Ziel: 1-2 konsensfähige Vorzugsvarianten
 - Vorlage an Stadtrat zum Beschluss
 - Übergabe an VMS zur Durchführung der weiteren Planungsschritte

Fazit Stadt Chemnitz

Umgang mit den Ergebnissen

- » Abstimmung zwischen den Projektpartnern in AG 1:
 - » Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS),
 - » Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) und
 - » Stadt Chemnitz

- » Ziel war die Wertung der Ergebnisse und Festlegung der weiteren Verfahrensschritte

Fazit Stadt Chemnitz

Festlegung im Abschnitt nördlich der BAB4:

- » Die Varianten 6 und 7 sind beide mit den Erkenntnissen aus der Linienfindungsuntersuchung umsetzbar.
- » Die Varianten 6 und 7 weisen annähernd gleich viele Vor- und Nachteile auf, sind aber sehr unterschiedlich geprägt. Die Variante 7
 - » bindet die Gemeinde Hartmannsdorf an und bietet somit dort die bessere Erschließungswirkung,
 - » nutzt die Bestandstrasse auf einem längerem Abschnitt,
 - » zieht geringere Eingriffe in private Grundstücke und landwirtschaftliche Nutzflächen nach sich und
 - » bietet die Möglichkeit einer Elektrifizierung mit Eisenbahnstrom (15KV), was im Betrieb zu Kosteneinsparungen führen wird.

- » **Variante 7 soll als Vorzugsvariante vorgeschlagen werden.**

Fazit Stadt Chemnitz

Festlegung im Abschnitt südlich der BAB4:

- » Zentrale Feststellung:
 - » Die Variante über Bornaer Hang ist mit den Erkenntnissen aus der Linienfindungsuntersuchung umsetzbar.
 - » Die Variante über Leipziger und Donauwörther Straße bietet große Umsetzungsrisiken. Es sind weitere Untersuchungen erforderlich, die nicht Bestandteil Linienbestimmung sind (detaillierte Querschnittsbetrachtungen, Leistungsfähigkeitsuntersuchung etc.)
 - » regelmäßig Inhalt einer Vorplanung (Lph. 2) nach HOAI
 - » gemäß Stadtratsbeschluss B-210/2019 an den VMS übergeben

- » **Linienbestimmung wird im betreffenden Abschnitt ohne Empfehlung für eine Vorzugsvariante abgeschlossen.**

- » **Beide Varianten, über Leipziger Straße/Donauwörther Straße und über den Bornaer Hang, werden zur Planung ab Lph 2 durch den VMS vorgeschlagen.**

Fazit Stadt Chemnitz

Festlegung im Abschnitt südlich der BAB4:

- » Entscheidungshoheit der Stadt Chemnitz ist durch Pflicht des VMS zur Vorlage der Varianten und Entscheidung durch den Stadtrat zur Vorzugsvariante gesichert (analog PFA1).
- » VMS wird PFA 2 und 3 (Abschnitt von ERMAFA-Passage bis Chemnitz-Center) gleichzeitig beauftragen.
- » Ein erster Zeitplan ist abgestimmt:
 - » Einreichen des Fördermittelantrages bis 31. Mai 2022 beim Fördermittelgeber
 - » Erstellen der Vergabeunterlagen nach Vorlage Fördermittelbescheid voraussichtlich bis 12/2022
 - » Vergabe der Generalplanung und Start der Planung PFA2+3 voraussichtlich ab 09/2023
 - » Vorplanung PFA2+3 voraussichtlich bis Ende 2024
- » weitere Planungsschritte anschließend

Fazit Stadt Chemnitz

Weiteres Vorgehen:

- » aktuell Projektabschluss Linienfindung, AP4 entsprechend Aufgabenstellung
- » Vorbereitung Beschlussvorlage an den Stadtrat mit Behandlung im Stadtrat vor der Sommerpause 2022 (13.07.2022)
- » Vorbereitung Bürgerinformation im 2. bis 3. Quartal 2022 zum Abschluss des Projektes:
 - » Ausstellung an mindestens 2 Orten im Planungsgebiet,
 - » fortlaufende Information auf Projektwebsite www.chemnitz.de/cm_linienfindung und
 - » Veröffentlichung von Broschüren zum Projekt

7

Abschlussrunde

Offene Runde

» Was nehmen Sie
aus dem Prozess mit?



» Was geben Sie für das weitere Vorgehen mit?

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und die
konstruktiv, wohlwollende Projektbegleitung**