



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

(573-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich finde beide Varianten aufgrund der Berücksichtigung des ÖPNVs, der Fuß- und besonders der durchgängigen Radwege sehr gelungen. Auch die Begrünung der innerstädtischen Flächen wird deutlich aufgewertet - ein klares Plus zum jetzigen Stand.

Meine Meinung zum Plan:

Ich finde die Variante 2 besser. Eine Mittellage der Gleise ermöglicht ein harmonischeres Stadt- bzw. Straßenbild und ermöglicht meistens mehr Begrünung (durch Bäume). Auch auf der Hartmannstraße ist es meiner Meinung nach vorteilhafter, die Straßenbahn in Mittellage zu verlegen. Nur an der Stelle der Brückenstraße bevorzuge ich klar die Variante 1. Diese verwandelt die Brückenstraße zur Fußgängerzone, was ich für eine Entwicklung des Innenstadtbereichs und des Stadthallenparks als klaren Vorteil sehe. Hier steht der ÖPNV im Mittelpunkt (mit Fuß- und Radweg) - ein deutliches und wichtiges Zeichen.

**Kurz: Variante 2 klarer Sieger - nur im Bereich Brückenstraße sollte Variante 1 angewandt werden.**

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.

(597-21)

**Bitte beachtet, dass es in der heutigen Zeit auch Fußwege geben muss, die nicht mit Radfahrern geteilt werden müssen. Barrierefrei für Behinderte ist wichtig! Radfahrer haben auf Fußwegen Fahrverbot. Stellt bitte dafür Verbotsschilder auf.**

**DANKE**

Die Gehwege werden den Fußgängern vorbehalten. Für Radfahrer werden Radfahrstreifen an den Straßen angelegt. Kinder unter 10 Jahren dürfen mit Fahrrädern und Begleitperson die Gehwege benutzen (StVO §2 Absatz 5). Für andere Radfahrer ist das Fahren auf Gehwegen untersagt.

(603-21)

Liebes VMS-Team,

**mit großer Begeisterung habe ich den TAG24-Artikel zu den Planungen**



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

**"Neubau Straßenbahn" und Innenstadtring gelesen.  
Dazu würde ich ihnen gern meine Gedanken mitteilen:**

- Die Brückenstraße zu einer Art Fußgängerzone (Hauptvariante 1) mit Straßenbahn und freigelegten Bach umzugestalten wäre wohl der größtmögliche stadtplanerische Impuls seit Jahren! Das sage selbst ich als (Teilzeit-)Autofahrer. So würde man aus einer leergefegten (und größtenteils unbefahrenen) Beton- und Asphaltwüste einen Platz mit Aufenthaltsqualität direkt vor der bekanntesten Chemnitzer Sehenswürdigkeit, dem Nischel, machen. Genau das, was Chemnitz an vielen Ecken fehlt. Ich hoffe es kommt an dieser Stelle zu keinen unbefriedigenden Kompromissen. Denn für den Durchfahrtsverkehr hat die Straße doch augenscheinlich wenig Bedeutung. Ich drücke die Daumen für diesen mutigen und sinnvollen Vorschlag.

- Ich würde generell die Hauptvariante 1 bevorzugen, da mir die Straßenbahn in Straßenrandlage attraktiver erscheint. So vermeidet man bspw. an der Kaßbergauffahrt eine weitere Ampel für die Straßenbahn.

- Ich hoffe mit der Neugestaltung wird auch die extrem trennende Wirkung der betroffenen Straßen für Fußgänger ein wenig abgemildert.

**Ich wünsche viel Schaffenskraft bei diesem Vorhaben und natürlich zeitnahe Umsetzung ;)**

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.

(606-21)

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

**Bei bereits kleinen Baustellen, die den Verkehr auf der 4 streifigen Hartmannstraße einengen, stelle ich als Anwohner einen deutlichen Anstieg des Verkehrs in die Wohngebiete der Schloß-, Promenaden- und Georgstraße fest.**

**Wäre es in diesem Zuge der dauerhaften Fahrstreifenreduzierung nicht möglich, wie bereits schon früher vorgesehen, die Promenaden- und Georgstraße zu Tempo 30 Zonen auszuweisen?**

Die Planungen sind auf den Prognosehorizont 2030 ausgerichtet. Elemente des Entwurfes für den Mobilitätsplan 2040 (Ziel-Modal-Split) usw. finden bei der Verkehrsanlagendimensionierung Berücksichtigung. Die Grundlagen für eine „Tempo-30-Zone“ sind mit den voraussichtlich herrschenden Rahmenbedingungen auf den genannten Straßen außerhalb des Planungsraumes und Projektinhaltes gesondert zu betrachten. Dies erfolgt parallel durch die Stadt Chemnitz.



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

(624-21)

**Bitte die Variante 1...  
Die klingt sehr gut.  
Danke.**

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.

(627-21)

**Ich bin für Hauptvariante 1.**

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.

(715-21)

**Guten Tag,**

**ich verfolge seit längerem den Ausbau des Chemnitzer Modells. Mit großer Freude habe ich festgestellt, dass in der Hauptvariante die Öffnung des Gablenzbaches in der Brückenstraße zumindest eine Option darstellt. Leider findet sich dazu nichts in der Legende und auch im Text wird darüber nur selten etwas erwähnt. Die massive Steigerung der Lebensqualität im Stadtzentrum durch die Vorzugsvariante wird somit nicht ausreichend gewürdigt.**

Die Öffnung des Gablenzbaches wurde in der Hauptvariante 1 als Option geprüft und als Freihaltetrasse im Lageplan eingetragen. Im weiteren Planungsverlauf werden die Flächenverfügbarkeiten für Verkehr, Stadtgrün, Denkmalschutz, Wasser, unterirdischer Leitungsbestand usw. bewertet, abgewogen und die weitere Vorgehensweise abgestimmt.

**Daher bitte ich diesen großen Vorteil besser zu kommunizieren und die Stadt bei der Öffnung des Gablenzbaches besser einzubinden. Es wäre sehr schade, wenn dieses Potential nicht genutzt wird. Diese könnte ebenso bei der Neubebauung der Johannesvorstadt berücksichtigt werden.**

Eine mögliche Öffnung des Gablenzbaches selbst wird kein Bestandteil dieses Projektes sein. Eine mögliche Öffnung würde dann als Projekt der Stadt Chemnitz erfolgen.

Bei der Neubebauung der Johannistorstadt wird der Bebauungsplan Nr. 15/17 „Neue Johannistorstadt“ umgesetzt. Dieser sieht keine Öffnung des Gablenzbaches vor, da in diesem Bereich eine öffentliche Straßenverkehrsfläche angelegt wird.

(545-21)

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

**grundsätzlich begrüße ich es sehr, dass Sie die Einwohner mit einbeziehen. Vielen Dank!**

**Ich finde auch gut, umweltfreundlichere Verkehrsmittel auszubauen und**



## Eingegangene Bürgerhinweise

die Wohnqualität der Stadt verbessern zu wollen.

**Ich habe mir beide Vorschläge gründlich angesehen und muss Ihnen leider mitteilen, dass ich beide Varianten nicht befürworten kann - Variante 1 noch weniger als Variante 2. Es ist in dieser Stadt nach wie vor davon auszugehen, dass es Individualverkehr gibt und dass Umlandverkehr durch die Innenstadt rollen wird. Es ist daher unmöglich einen derzeit weitgehend vorhandenen zweisepurigen Innenstadtring (je Richtung) auf Ein- bis Nullspurigkeit zurückzuentwickeln. Brücken- und Theaterstraße müssen vierspurig bleiben, bis sich der Individualverkehr soweit zurückentwickelt hat, dass eine Fahrspur je Richtung ausreicht, den Verkehr aufzunehmen und staufrei abzuwickeln.**

**Ich bin neben Auto- auch Radfahrer. Es ist zwar sicher schön, wenn Straßen einen begleitenden Radweg haben, aber der ist im Fall der Theaterstraße schon vorhanden und zwar nahe genug in der Fabrikstraße und Park zwischen Pfortensteg und Falkeplatz.**

**Vorschläge:**

**Autoverkehr: mindestens zwei Fahrspuren je Richtung in Brücken- und Theaterstraße müssen bleiben**

**Radwege: Verbesserung der Radwege an der Brückenstraße, Nutzung vorhandener Radwege (wie oben beschrieben)**

**Fußwege: Breite heute ausreichend**

**Bahn: Haltestelle "Gleisdreieck" vor Hotel Dorint (Kongress) bzw. "kleine Stadthalle" anlegen; nächste Haltestelle im Bereich der Kaßbergauffahrt im Bereich des kleinen Parks (evtl. Rückbau der Überfahrt vom Kaßberg nach links in die Theaterstraße damit Haltestelle im Kreuzungsbereich möglich - sofern nicht kürzere Haltestelle möglich); dritte Haltestelle am Rosenhof (wie bisher) - mehr braucht es auch nicht.**

**Ich hoffe, Sie überplanen das Ganze nochmals gründlich und die Chemnitzer Stadträte verweigern Ihnen die Zustimmung zu diesen beiden vorgestellten Varianten.**

## Erwiderung Vorhabenträger

Die Planungen sind auf den Prognosehorizont 2030 ausgerichtet. Elemente des Entwurfes für den Mobilitätsplan 2040 (Ziel-Modal-Split) usw. finden bei der Ermittlung der Verkehrsmengen Berücksichtigung.

Die Dimensionierung der Verkehrsanlagen erfolgte anhand dieser berechneten Verkehrsmengen. Zweisepurige Straßen erweisen sich dabei als sehr leistungsfähige und ausreichende Elemente der Verkehrsführung.

Der Radfahrstreifen in der Theaterstraße dient über die Straßen bzw. Wege zum „Rosenhof“, dem „Getreidemarkt“, der „Inneren Klosterstraße“ und „Am Wall“ der Erschließung des Zentrums für Radfahrer. Die benannte Route entlang des linksseitigen Chemnitzufers kann diese Funktion nur eingeschränkt wahrnehmen.

Die Gehwege mit den im innerstädtischen Bereich notwendigen Breiten werden nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ geplant.

Die Anordnung der Haltestellen wurde zwischen der Stadt Chemnitz und der CVAG abgestimmt. Dabei wurden die Einzugsgebiete der Fahrgäste und die kurze fußläufige Anbindung zu diesen als wesentliches Kriterium für die künftige Lage der Haltestellen herangezogen.



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

(554-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

**in Chemnitz ist es bisher üblich, dass die Straßenbahn in einem separaten Schienenbett fährt. Ich gehe davon aus, dass das auch hier so angedacht ist. Wenn ich in Leipzig bin, sehe ich, dass die Straßenbahnschienen oft in die Fahrbahn integriert sind. So kann der Autoverkehr uneingeschränkt fließen. Ich weiß nicht, was gegen diese Variante sprechen würde. Aber so wäre aus meiner Sicht ggf. noch Platz für einen Radweg am Fahrbahnrad.**

**Ich favorisiere die Mittellage der Gleise.**

(557-21)

Hallo,

**das Chemnitzer Modell als Teil für umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität ist, meiner Meinung nach, die Wichtigste und Beste Infrastrukturmaßnahme für Chemnitz und Umgebung.**

**Speziell zur Stufe 4: Wäre es nicht sinnvoll auch das Gewerbegebiet Hartmannsdorf bzw. den Busplatz Hartmannsdorf mit einzubinden? Der Berufspendlerverkehr mit PKW auf dieser Strecke ist enorm.**

**Ansonsten wünsche ich weiterhin gutes Gelingen für dieses Projekt.**

(586-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

**die geplanten Maßnahmen werden sicher nur meine Kinder und Enkel betreffen, doch möchte ich mir nicht vorwerfen lassen, mich dazu nicht geäußert zu haben.**

**Interessant ist der Planungsansatz für die Stufe 4, die wenigen km in der Innenstadt im Detail zu planen und scheinbar überhaupt noch nicht zu**

Die Straßenbahn wird auf einem besonderen Bahnkörper geführt. Damit ist die Bahn relativ unabhängig vom Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Eine gegenseitige Beeinflussung und Behinderung findet damit zwischen Bahn und MIV nicht statt.

Für den Radverkehr wurden separate Radfahrstreifen am Fahrbahnrand geplant, die mit Breiten von 2,00 m den Bedürfnissen des Radverkehrs entsprechen und den Regelmaßen entsprechen.

In der weiteren Planung wird die Absicht geprüft, an der an Hartmannsdorf nächstgelegenen Haltestelle des Chemnitzer Modells Stufe 4 Verknüpfungen mit dem vorhandenen Linienbusnetz herzustellen. Durch diese Andienung können ggf. zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen werden.

Im Rahmen der Linienbestimmung im Bereich des Untersuchungskorridors zwischen der Leipziger Straße/ Bornaer Straße und der Einmündung in die ehemalige Bahnstrecke Wittgensdorf Oberer Bahnhof – Limbach-Oberfrohna erfolgt gegenwärtig eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.



### Eingegangene Bürgerhinweise

**wissen, wie und wo es nach Limbach weitergeht (Untersuchungskorridor!!!). In meinen Augen ist der innerstädtische Bereich der leichteste und wahrscheinlich auch billigste Abschnitt. Eine Linienführung, welche oft die Fahrbahnseiten wechselt, scheint mir hier die verkehrstechnisch ungünstigste. Prinzipiell stellen sich mir jedoch folgende Fragen:**

**Warum verläuft die Strecke nicht auf der C13 Strecke bis hinter die Autobahn und "biegt" dann auf neuem Gleis Richtung Chemnitzcenter/ Limbach ab? Das würde innerstädtische Kosten sparen, den Autobahnbrückenneubau unnötig werden lassen, sowie die Fahrzeit vom Zentrum bis in die Peripherie erheblich verkürzen. Sind die zu erwartenden Fahrgastzahlen auf den Teilstrecken bekannt?**

**Wie wird sich die Verkehrswende in den nächsten Jahrzehnten vollziehen und sind wir darauf mit diesen Varianten eingerichtet? Ich denke da an Wasserstoff betriebene Straßenbahnen, an Straßenbahnen ohne Schienen, die im Straßenbereich fahren, autonomes Fahren generell und Sharingvarianten im Allgemeinen.**

**Meine Befürchtung ist, dass wir aufgrund immenser Planungs- und Bauzeiten, sowie horrenden zusätzlichen Kosten, eine Verkehrsanbindung schaffen, welche sich bei Fertigstellung als unwirtschaftlich oder unnützlich erweist. Leider fällt mir dazu in Chemnitz das legendäre Dreischienengleis auf der Theaterstraße ein ...**

**Bei der Erstellung der Route entlang der Leipziger Straße ist zu beachten, dass es ein wichtiger Autobahnzubringer ist und bleiben wird. Außerdem ist diese Straße durch Rettungsfahrzeuge vom und zum Krankenhaus oft befahren. Eine Verringerung der Verkehrskapazität durch Reduzierung der Spuren und mehr Ampeln durch Straßenbahnkreuzungen halte ich für problematisch. Daher halte ich die C13 Strecke für wesentlich geeigneter.**

### Erwiderung Vorhabenträger

Das Ziel des Chemnitzer Modells Stufe 4 ist eine neue straßenbahnseitige Erschließung der Stadtteile Schloßchemnitz und Borna. Insbesondere sollen die Wohngebiete, das Klinikum Küchwald, die Betriebe, Geschäfte, Büros und Freizeittätten entlang der Leipziger Straße an eine schnelle und moderne Schienenverbindung angebunden werden. Dies ist mit der vorgeschlagenen bestehenden Linienführung der Strecke C13 nicht umsetzbar. Die erwarteten Fahrgastzahlen auf den Teilstrecken sind bekannt und bilden die Grundlage für das Betriebskonzept.

Die Verwirklichung des Chemnitzer Modells Stufe 4 dient der Umsetzung der Verkehrswende. Verkehr und Mobilität werden damit auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs umgestellt.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Strecke nach Limbach-Oberfrohna betrachtete die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen. Dabei wurden positive Effekte im Interesse der Allgemeinheit festgestellt.

Die Trasse der Straßenbahn in der Leipziger Straße ist Gegenstand der Planfeststellungsabschnitte 2 und 3. Für die Einordnung der Straßenbahn in diesem Bereich werden Varianten erstellt und bewertet. Im Ergebnis dieser Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.



## Eingegangene Bürgerhinweise

(595-21)

Liebes VMS-Team,

mit großem Interesse verfolge ich die Neubaupläne des Chemnitzer Modells nach Limbach-Oberfrohna (unter anderem hier: <https://www.deutsches-architekturforum.de/thread/10019-verkehrsprojekte/?postID=690074#post690074>).

Sehr schön finde ich die Planungen mit der Straßenbahn in Mittellage in Theater- und Brückenstraße – vor allem weil die Mittellage aus meiner Sicht viel urbaner und großstädtischer wirkt, als die Gleise in Seitenlage.

Auch die Idee einer verkehrsberuhigten Brückenstraße gefallen mir ausgesprochen gut. Hier würde ich gerne noch auf die Planungen von Scheuens + Wachten aus dem Jahr 2015 bezüglich der Weiterentwicklung der Chemnitzer Innenstadt verweisen. Dort war die Verkehrsberuhigung der Brückenstraße ein wesentliches Ziel der Stadtentwicklung im Innenstadtbereich (<https://www.competitionline.com/de/beitraege/123124>).

## Erwiderung Vorhabenträger

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.

(598-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich meine Vorstellungen zu den Varianten bzgl. Falkeplatz und Theaterstraße darlegen. Mein Favorit ist Hauptvariante 1.

**Meine Begründung:**

**1. Falkeplatz:**

Die Kreuzung bleibt übersichtlicher. Bei der Fahrt von der Bahnhofstraße in die Theaterstraße fährt man geradeaus und muss keinen Schlenker nach rechts machen (wie bei Variante 2).

**2. Theaterstraße:**

Die Fußgänger müssen auf dem Weg zum Zentrum an der Haltestelle

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.



### Eingegangene Bürgerhinweise

### Erwiderung Vorhabenträger

keine Straße überqueren. An der Kaßberg-Auffahrt (und teilweise am Stumpf der Brückenstraße) fährt die Straßenbahn unabhängig von der Ampelschaltung des fließenden Verkehrs. Damit ist keine Anpassung der Ampeln erforderlich. Die Unfallgefahr zwischen Straßenbahn und Straßenverkehr erscheint geringer, wenn keine Querung dieser beiden Verkehrsströme erfolgt.

(607-21)

Hallo,  
bitte lasst einfach die Planung für dieses Projekt. Die Bahn kann doch wieder wie früher auf den alten Gleisen nach Limbach fahren. Das Geld kann in Chemnitz besser investiert werden. Zum Beispiel in Infrastruktur für Schulen, Altersheime, vernünftig Radwege und so weiter. Ich hoffe, die Anwohner werden sich zur Wehr setzen.

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.

(647-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Anhang sende ich Ihnen meine Anmerkungen und Anregungen zu den Ausbauplänen des Chemnitzer Modells Stufe 4.

Grundsätzlich ist es sehr zu begrüßen, dass es nun weiter gehen soll mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes in Chemnitz.

Meiner Meinung nach ist ein Mix der beiden Grundvarianten für den Abschnitt 1 die sinnvollste Lösung.

Auf dem Innenring sollte die neue Trasse in Seitenlage verlaufen, wie in Hauptvariante 1 dargestellt. Wobei ich es nicht für sinnvoll halte, die Brückenstraße vom MIV komplett zu befreien, da es noch zu wenige sinnvolle Alternativrouten gibt. Man muss es zwar dem MIV an manchen Ecken etwas schwerer machen, aber übertreiben darf man es auch nicht, denn auch das Chemnitzer Straßennetz ist lückenhaft.

Ich würde auf der kompletten Brückenstraße auch für eine Straßenbahn-/ÖPNV-Trasse in Seitenlage plädieren, auch auf dem bestehenden Stück zwischen Bahnhofstraße und Straße der Nationen. Somit würden die Verkehrsteilnehmer besser entzerrt. Die komplette neue Trasse des Inneren

Auf der Brückenstraße zwischen Bahnhofstraße und Straße der Nationen befindet sich die Straßenbahn in Mittellage, die auch weiterhin bestehen bleiben soll. Die Nutzung der neuen Trasse und der Haltestellen der Straßenbahn auch für Linienbusse wird im Rahmen der Variantenbetrachtung geprüft.



### Eingegangene Bürgerhinweise

**Ringes sollte auch für den Busverkehr (nicht für Taxis oder Fernbusse) befahrbar sein, damit dieser problemlos und ohne Staus in diesen Bereichen verkehren kann.**

**Der Verlauf der neuen Trasse auf der Hartmannstraße sollte hingegen bis zur Ermafa-Passage in Straßenmitte liegen, wie in Hauptvariante 2 dargestellt. Allerdings sollte der MIV-Zugang der Straße „Am alten Bad“ zur Hartmannstraße entfallen, da der Zugang über die Straße „An der Markthalle“ ausreichend ist. Der MIV-Zugang von der Hartmannstraße in die Bergstraße kann nur aufgehoben werden, wenn man von der Limbacher Straße kommend auch wieder nach links in die Leipziger Straße einbiegen darf. Außerdem sollte die Reichsstraße insgesamt leistungsfähiger ausgebaut werden. Sie soll ja als Alternative für den MIV dienen, wenn das Verkehrsaufkommen auf der Bahnhofstraße, Theaterstraße und Brückenstraße verringert werden soll.**

**Ein Kritikpunkt für mich in beiden Plänen ist die Wahl der Haltestellen. Im östlichen und südlichen Teil der Innenstadt und an den Zulaufstrecken gibt es genügend gutverteilte Haltestellen, was wiederum zu akzeptablen Haltestellenabständen auf den jeweiligen Linienwegen führt und außerdem attraktive Umsteigepunkte noch vor der Zentralhaltestelle entstehen lässt. Im westlichen Teil hingegen, sind die Haltestellenabstände ungleichmäßig verteilt. Einerseits sind es die Abstände auf den einzelnen Linienwegen welche teilweise zu groß sind, andererseits haben die Haltestellen von stadteinwärtiger und stadtauswärtiger Seite eine zu große Entfernung. Durch die neu gewählte Haltestellenverteilung im Abschnitt 1 der Baumaßnahme ist es weiterhin so das man vom Westen und Nordwesten kommend erst an der Zentralhaltestelle attraktive Umsteigeverbindungen hat. Die Linien können somit nicht ihre volle Anziehungskraft entfalten.**

**Außerdem werden die großen Innenstadtzugänge „Am Rosenhof“ und „Am Wall/Innere Klosterstraße/Webergasse“ nicht ausreichend bedient. Ich würde aus diesen Gründen an der Theaterstraße und an der Ermafa-Passage andere Haltestellenpositionen wählen. Es sollte in gleichem Atemzug die Haltestellensituation an der Zwickauer Straße und auf dem Kaßberg optimiert werden, wie in den folgenden Grafiken zu sehen ist.**

### Erwiderung Vorhabenträger

Die Straße „Am alten Bad“ ist eine Einbahnstraße mit Ausfahrt auf die Hartmannstraße.

Ein Linksabbiegen von der Limbacher Straße in die Leipziger Straße wird im Rahmen der Variantenbetrachtung geprüft.

Ein Ausbau der Reichsstraße ist gegenwärtig nicht Gegenstand der weiteren Planung des Chemnitzer Modells.

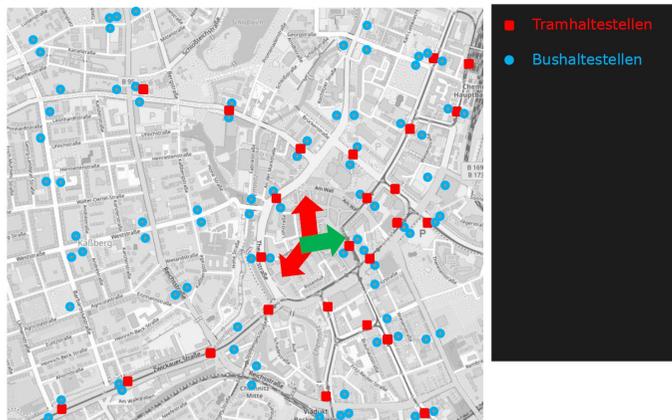
Die Anordnung der neuen Haltestellen im Bereich des Chemnitzer Modells Stufe 4 wurde zwischen der Stadt Chemnitz und der CVAG detailliert abgestimmt. Dabei wurden die Einzugsgebiete der Fahrgäste und die kurze fußläufige Anbindung zu diesen als wesentliches Kriterium für die künftige Lage der Haltestellen herangezogen.

Insbesondere auf der Theaterstraße würde eine weitere zusätzliche Haltestelle im Bereich Rosenhof die Haltestellenabstände zu stark reduzieren. Damit wäre auch eine Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit und eine Verlängerung der Reisezeiten verbunden.

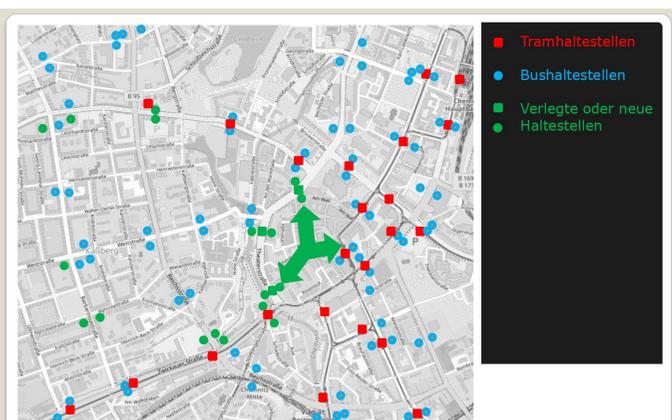


## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger



Haltestellen Ist-Zustand und Planungsstand auf dem Inneren Ring und der Hartmannstraße



Haltestellen Verbesserungsvorschlag

**Für die weiteren Planungen im Abschnitt 2 und 4 habe ich auch noch Anmerkungen.**



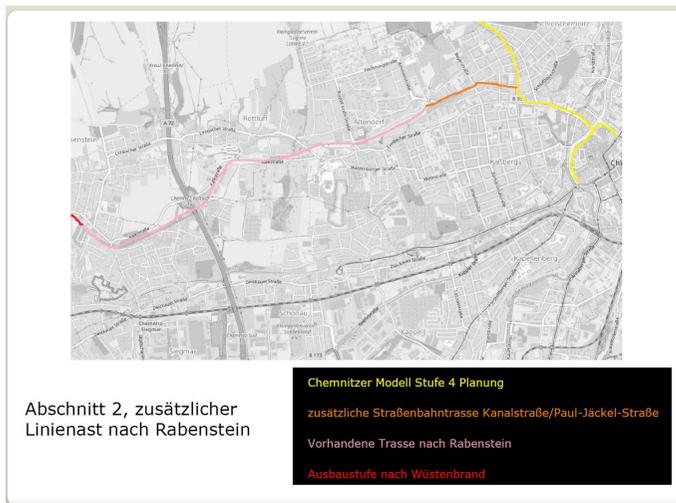
## Eingegangene Bürgerhinweise

**Für den Abschnitt 2 sollte nochmals über eine Zweigstrecke nach Westen zur ehemaligen Eisenbahnstrecke nach Wüstenbrand nachgedacht werden. Diesmal aber nicht erst ab Eissportstation sondern geradliniger über die Kanalstraße und Paul-Jäckel-Straße.**

**Noch ist die vorhandene ehemalige Eisenbahntrasse nicht oder nur an wenigen Punkten überbaut. Warum sollte man diese Trasse nur mit einem Radweg überbauen? Sie hat viel mehr Potenzial. Beide Verkehrsmittel könnten nebeneinander existieren. Die Straßenbahn könnte bis Rabenstein fahren und in einer weiteren Ausbaustufe könnte die Citybahn mindestens bis Wüstenbrand, eher bis nach Hohenstein-Ernstthal (oder sogar weiter) fahren. Somit gäbe es für die einzig verbliebene Eisenbahnstrecke ohne (geplante) Citybahn, doch noch eine attraktive und schnelle Verbindung in die Innenstadt. Und diese Strecke hat dabei meiner Meinung nach noch mehr Potenzial als andere Strecken des Chemnitzer Modells.**

## Erwiderung Vorhabenträger

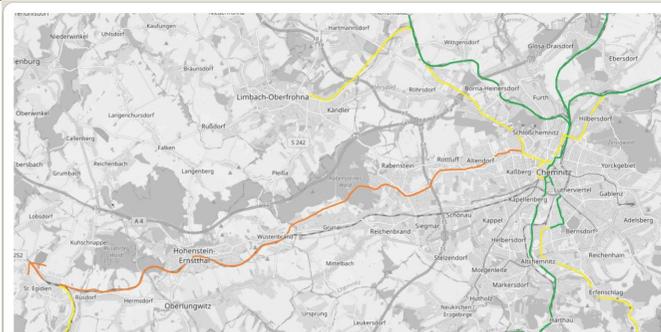
Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 2 geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.





## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger



Ausbaustufe Citybahn  
nach Wüstenbrand

Chemnitzer Modell

in Betrieb

geplant

zusätzliche Linie

**Für den Abschnitt 4 ist es in meinen Augen nicht sinnvoll eine komplett neue Trasse auf dem Feld zu errichten. Auch dort sollte eine bestehende Trasse ab Bahnhof Wittgensdorf (oberer Bf.) genutzt werden.**

**Der Vorteil dabei ist der Zugewinn einer attraktiven Umsteigestelle und einer weiteren Verknüpfungsstelle zwischen Eisenbahn und Straßenbahn, welcher auch von der Citybahnverbindung auf der Eisenbahnstrecke Richtung Leipzig wechselseitig genutzt werden könnte.**



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger



**Nun noch ein paar abschließende Worte zum MIV und ÖPNV in Chemnitz.**

**Man darf die Verkehrsteilnehmer nicht gegeneinander ausspielen. Es verringert die Akzeptanz des ÖPNV unter Umständen nur noch weiter. Um den MIV besser aus der Stadt zu bekommen bzw. zu kanalisieren muss dieser auch leistungsfähige Trassen besitzen. Diese Kernaufgabe haben in unserer Stadt die Leipziger Straße, Limbacher Straße, Zwickauer-/Neefestraße, Annaberger Straße, Zschopauer Straße, Frankenberger-/Dresdner Straße und die Chemnitztalstraße neben weiteren kleineren Zulaufstraßen. Diese Straßen müssen sinnvolle durchgehende Querverbindungen besitzen. Das wäre zum Einen der Südring im äußeren Bereich, um den Verkehr um das Stadtgebiet herumzuleiten, und der sogenannte Innere Stadtring im inneren Bereich, der die Wohngebiete und die Innenstadt vom Durchgangsverkehr befreien sollte. Leider sind diese Ringverbindungen entweder nicht vollständig oder einfach nicht leistungsfähig genug, was dazu führt das der Verkehr durch die dicht bebauten Gegenden unserer Stadt läuft und sich eigene Wege sucht.**

**Um in Chemnitz einen Wandel zum ÖPNV hinzubekommen müssen diese**



### Eingegangene Bürgerhinweise

**MIV-Verbindungen ebenso mit verbessert werden. Ich würde sogar soweit gehen und sagen das dies die Grundlage dafür ist um in der Innenstadt „Baufreiheit“ für sämtliche künftige Projekte zu haben und die Akzeptanz des ÖPNV zu steigern. Der MIV hat auch seine Berechtigung. Für die Zwecke und die Bereiche wo der ÖPNV oder andere Verkehrsarten eh keine Chance haben soll der MIV auch gut existieren können.**

**Neuansiedlungen von Industrie, Gewerbe und Wohnraum sollten grundsätzlich an bestehenden Trassen gebaut werden. Es ist zwar im ersten Augenblick immer günstig auf dem Feld neue Betriebe anzusiedeln, aber ökonomisch und städtebaulich nicht sinnvoll. Es muss an der bestehenden Infrastruktur gebaut werden und nicht weit entfernt davon. Es gibt auch noch genügend andere brachliegende Gebiete in Chemnitz, welche schon bestehende Infrastrukturen besitzen und dadurch vorzugsweise für Neuansiedlungen zu verwenden sind.**

**Man muss sich bewusst sein das die Reduzierung des MIV nicht nur durch den Neubau von Trassen für andere Verkehrsarten gelingen wird.**

**Die Wege sind Ursache für Verkehr. Wenn es z.B. ein flächendeckendes Netz mit Einkaufsmärkten, Postfilialen, Drogeriemärkten für den täglichen Bedarf gäbe, wäre es nicht nötig mit dem Auto den Einkaufs-„weg“ zu bestreiten. Die Realität sieht bekanntermaßen anders aus. Und da sich diese Gegebenheiten auch noch ständig ändern, gibt es dort selten eine Alternative zum MIV. Um den ÖPNV für den Arbeits-„weg“ interessant zu machen dürfen die Arbeitsplätze nicht auf der Grünen Wiese entstehen und wenn doch dann muss ein ordentliches ÖPNV-Angebot sofort vorhanden sein und nicht erst viele Jahre später oder gar nicht. Ein gutes Beispiel hierfür bietet die Kalkstraße. Dort siedeln sich Betriebe an, aber es gibt keine ÖPNV-Verbindung. Anhand der schon gebauten Einfahrten an der Kalkstraße ist zu sehen das in diesem Gebiet noch viel mehr entstehen soll. Geplant ist das Ganze dort aber anscheinend komplett ohne ÖPNV. Wenn die Gebäude dort erstmal stehen verkauft keiner so schnell sein Auto. Warum nicht als ersten Schritt die Linie 72, welche eh in Rottluff endet, über die Kalkstraße bis Rabenstein fahren lassen. Künftig sollte diese Aufgabe natürlich durch die Straßenbahn auf der ehemaligen**

### Erwiderung Vorhabenträger

Eine Fertigstellung des Südringes und ein Ausbau des Inneren Stadtringes zwischen der Zschopauer Straße und der Dresdner Straße sind nicht Gegenstand der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4. Diese Aufgaben fallen in den Verantwortungsbereich der Stadt Chemnitz.

Die Hinweise zur Stadtentwicklung werden an die verantwortlichen Fachämter der Stadt Chemnitz weitergeleitet.



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

Gütertrasse übernommen werden.

Es ist immer die Summe an Möglichkeiten die ein ÖPNV-Netz attraktiv macht. Chemnitz hat meiner Meinung nach viel Potential nach oben, was die Summe an Möglichkeiten angeht. Die Arbeiten der letzten Jahre am ÖPNV-Netz waren größtenteils ein Schritt in die richtige Richtung. Allerdings wurden in Chemnitz leider auch Takte verringert, bestehende Linienwege und direkte Verbindungen zerstört, was die positiven Effekte wieder aufhebt. Jede einzelne Maßnahme wirkt sich nicht nur auf eine einzelne Person, eine Linie oder ein einzelnes Ziel aus. Es hat immer eine Gesamtwirkung im kompletten Netz. Wenn z.B. an einer Ecke vom Netz ein Takt ausgedünnt wird oder es fällt ein zusätzlicher Umstieg an, dann wird für alle potenziellen Nutzer der gesamten betroffenen Linie das komplette ÖPNV-Netz unattraktiver und hat immer negative Auswirkungen auf alle Linien.

Deswegen müssen weitere Straßenbahntrassen neu gebaut und bisherige Trassen dringend ergänzt werden. Es müssen weitere sinnvolle Verknüpfungen im Netz entstehen. Die Takte von vielen Citybahnstrecken und Busstrecken müssen erhöht werden. Auch müssen im Busnetz weitere Ergänzungen und Optimierungen stattfinden. Nur so kann man einen „Schneeballeffekt“ erzeugen der zu einer signifikanten Erhöhung der Beförderungszahlen im Raum Chemnitz und Umgebung führt. Ich weiß das manches davon in diversen Nahverkehrsplänen steht. Ich weiß das vieles als Idee existiert und das vor allem der politische Wille noch vor der Finanzierung das größere Problem darstellt. Es darf meiner Meinung nach kein Politikum sein. Es geht uns alle etwas an. Es ist unsere Infrastruktur. Es braucht ein neues Grundkonzept über die komplette Infrastruktur, welches dann in den nächsten 15-20 Jahren vollständig umgesetzt wird. Wenn in den nächsten 10 Jahren gerade mal 2 Leuchtturmprojekte (Strecke nach Limbach und der neue Betriebshof) realisiert werden haben wir es verpennt.



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

(650-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich sehr darüber, dass es nun doch in absehbarer Zeit eine Straßenbahnverbindung von Limbach-Oberfrohna bis Chemnitz geben wird.

Ich nutze sehr gerne die Schnellverbindung 526 nach Chemnitz aber immer mehr steige ich auch auf mein Rad und möchte mit diesem das Chemnitzer Stadtzentrum erreichen. Jedoch gibt es bisher noch keinen richtig schönen, durchgängig ausgebauten Radweg bis nach Chemnitz. Daher ist es mein Anliegen an Sie, auch im Rahmen der großen Baumaßnahme entlang der Tram-Trasse bitte mit an eine fahrradtaugliche Wegführung zu denken.

Ich danke Ihnen für die Annahme meines Vorschlages.

(507-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ergänzung des Schriftverkehrs zum fehlenden Radweg Limbach-Oberfrohna - Rabenstein habe ich nachfolgende Anmerkungen bzw. Fragen (3 an den VMS):

Fakt ist, dass alles zu kompliziert ist. Selbst bei Corona hat man im Gegensatz zu anderen Ländern den Eindruck, dass wir für die Sachverhalte zur Pandemiebekämpfung einen Planfeststellungsbeschluss brauchen. Ansonsten ist beim Radweg Limbach-Oberfrohna -Rabenstein leider ja alles für Deutschland normal, wie die Beispiele BER, Rheinschiene, Bahnstrecke Chemnitz-Leipzig, elektronische Krankenkarte, Gaia-X, ... zeigen! Ggf. müssten alle Leute, die in diesem Räderwerk arbeiten und diesen Unfug nicht mehr mitmachen wollen, auch freitags auf die Straße gehen! Sonst bewegt sich nichts! Für Radwege neben vorhandenen Verkehrswegen brauchen wir kein Planfeststellungsverfahren, sondern ein Sofortbauverfahren!

Für den Radverkehr wurden im Bereich des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 separate Radfahrstreifen am Fahrbahnrand geplant, die mit Breiten von 2,00 m den Bedürfnissen des Radverkehrs entsprechen und der erforderlichen Regelbreite entspricht. Die Anlage von möglichen durchgängig ausgebauten Radwegen entlang des Chemnitzer Modells von Chemnitz nach Limbach-Oberfrohna ist Gegenstand der weiteren Planfeststellungsabschnitte.



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

### Mögliche Vereinfachungen für den Radweg Limbach-Oberfrohna - Rabenstein

#### • Zerlegung in Bauabschnitte:

Für den wichtigsten Abschnitt zwischen Limbach-Oberfrohna und Stausee Rabenstein benötigt man nur unbebaute Grundstücke -> d.h. es ist ggf. kein Planfeststellungsverfahren nötig. Es sollte inzwischen ein vereinfachtes Verfahren (alternativ zum Planfeststellungsverfahren) für Radwege geben. Ggf. ist dies mit einigen Tricks anwendbar! Es ist einzuklagen, dass die verbreitete Anwendung dieser Verfahren vom Gesetzgeber für den Radwegbau massiv ausgeweitet wird! Möglicher Nachteil: die Fördermittel o.ä. wären dann ggf. komplizierter. Lösung: diese Verfahren müssten dann auch einfacher bzw. flexibler werden.

• Wozu benötigt es für die geringe Traglast ggf. aufwendige Bodenuntersuchungen. Wäre es für einen simplen Radweg nicht einfacher, den Baufirmen tatsächliche Mehrkosten zuzugestehen als aufwendige Untersuchungen für korrekte Ausschreibungen durchzuführen?

#### Weiterer Radweg:

Es fehlt auch ein Radweg von Limbach-Oberfrohna Ortsausgang nach Wittgensdorf entlang der Arthur-Lange-Straße bis zum Kreisverkehr Wittgensdorf (ca. 3km).

Damit wäre für viele Berufspendler das Rad eine Alternative, da viele große Firmen in Chemnitz Röhrsdorf (Siemens, Thyssen Krupp, ...) und in Limbach-Oberfrohna (Vitesco, Warema, USK, ...) direkt an den Enden der 3km sind. Auch für die Fahrt zum Chemnitz-Center wäre das Rad dann interessant. Man könnte auch weiter durch Wittgensdorf zum schönen Chemnitztalradweg fahren. Da die Arthur-Lange-Straße erst nach der Wende gebaut wurde, kann man ggf. auf vorhandene Bodenuntersuchungen zurückgreifen! Vielleicht verjähren diese gerade oder werden demnächst entsorgt! Problem ist nur die Brücke über die BAB 72. Da im Rahmen der Stufe 4 des Chemnitzer Modells eine Brücke an dieser Stelle nötig ist, ist sicher der Radweg schon mit eingeplant (Kombibrücke). Es wird immerhin seit ca. 20 Jahren schon daran geplant und mehrfach umgeplant (durch Röhrsdorf ja oder nein). Falls nicht, dann wäre die Planung



### Eingegangene Bürgerhinweise

**einer solchen Radwegbrücke sofort zu starten, da sonst eine Fertigstellung des Radweges utopisch erscheint.**

#### **VMS Frage 1:**

**Deshalb hiermit die Frage an dem VMS: Gibt es einen Planungstand für den Radweg Limbach-Oberfrohna Ortsausgang bis zum Kreisverkehr Wittgensdorf incl. Brücke über die BAB72 bzw. wann wird mit der Planung begonnen?**

#### **weiterer Bezug zum Chemnitzer Modell**

**Ab 2023 sollen auf der Bahnstrecke Chemnitz-Leipzig Akku -Züge eingesetzt werden. Warum schafft man es nicht bis dahin, die Strecke Chemnitz-Burgstädt wieder 2-gleisig herzustellen (zwischen Wittgensdorf ob Bf. und Burgstädt sind es nur noch ca. 4km eingleisige Strecke) und zu Elektrifizieren (ca. 12km) und dann den Takt der Citybahn zu verdoppeln. Die Akkus für die Züge Chemnitz-Leipzig könnten dann sicher kleiner ausfallen. Sicher hat man auch schon ein tolles Entsorgungskonzept für die Akkus! Zusätzlich könnte der Betriebsablauf einfacher werden, wenn die Fahrt von Burgstädt nach Chemnitz zum Laden der Akkus genutzt werden könnte!**

**Ich glaube aber, man hat keine Bau- und Planungskapazitäten, weil alles zu kompliziert ist!**

**Sogar in der DDR hat man in der 80iger Jahren wegen Dieselnotstands jedes Jahr viele 100-Kilometer Bahnstrecke elektrifiziert. Sicher konnte man damals ohne Rücksicht auf die Grundstückseigentümer im Sinne der Allgemeinheit einen Strommast setzen, was heute unvorstellbar ist! Wir aber haben Klimanotstand und sind unfähig, in angemessener Zeit etwas zu bewegen!**

#### **VMS Frage 2:**

**Der VMS sollte mir bitte zeitnah eine Antwort zu diesem Vorschlag zusenden!**

### Erwiderung Vorhabenträger

Im Rahmen der Voruntersuchung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 4 erfolgt gegenwärtig eine Variantenbetrachtung zur Einordnung der Trasse der Straßenbahn. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen. Die Anlage eines möglichen Radweges entlang des Chemnitzer Modells von Chemnitz nach Limbach-Oberfrohna ist dann Gegenstand der weiteren Planungen.

Der teilweise 2-gleisige Ausbau der Strecke Chemnitz – Leipzig mit Elektrifizierung wird im Auftrag der DB Netz AG geplant.

Weitere Informationen erhalten Sie direkt von der DB Netz AG unter: <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/leipzig-chemnitz>

Da die DB Netz AG mit den Planungen betraut wurde, hat der VMS hier keine Möglichkeiten zur Einflussnahme.

Im Rahmen der Vorplanung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 erfolgt gegenwärtig eine Variantenbetrachtung zur Einordnung der Trasse der Straßenbahn. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen. Im Nachgang erfolgt die Entwurfsplanung und die Genehmigungsplanung. Zur Herstellung des Baurechts bedarf es eines Planfeststellungsbeschlusses. Der Baubeginn ist frühestens für 2024 (bauvorbereitende Arbeiten)



### Eingegangene Bürgerhinweise

#### **VMS Frage 3:**

**Da die Trasse von der Innenstadt zum Chemnitzcenter (Chemnitzer Modell Stufe 4) feststeht, könnte man ja schon mal mit dem Bau (erst Baurecht und ...) beginnen. Sonst erreicht die Bahn zu meinen Lebzeiten Limbach-Oberfrohna nicht mehr! Da auch hier eine Brücke nötig ist, ist sicher dort auch ein Radweg mit vorgesehen oder?**

**Gibt es solche Gedanken oder erfolgt der Baubeginn erst, wenn die Strecke bis nach Oberfrohna durchgeplant ist?**

**Ein Vorschlag zur Finanzierung: Die Einführung einer Zuckersteuer zur Verbesserung der Volksgesundheit. Aber dies würde in Deutschland sicher wieder wie die Maut viel zu kompliziert, so dass unterm Strich außer Gesundheit nichts übrigbleibt! Die Zuckerindustrie soll aber auch im Vergleich zu den Radfahrern eine einflussreiche Lobby haben!**

**Allgemeines Fazit: Wenn niemand etwas gegen diesen Verfahrenswust tut, werden wir die Probleme nie lösen können. Corona zeigt uns diese Defizite von einer anderen Seite! Der Fachkräftemangel wird dies alles noch verstärken!**

**Da dieser Schriftverkehr von öffentlichem Interesse ist, behalte ich mir vor, diesen an die Öffentlichkeit weiterzuleiten.**

(528-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

eines vorab: Das Chemnitz-Modell als solches hat grundlegend meine Unterstützung.

Sie riefen dazu auf, dass sich die Bürger Gedanken machen sollten zu den per Flyer kommunizierten Hauptvarianten 1 und 2.

Schade, dass Sie kein Wort über die existierenden Nebenvarianten verloren haben, vielleicht sind dort ja Lösungen eingearbeitet, die eine Präferenz verdienen. Diese aber können die Bürger nun in Ermangelung notwendiger Kenntnisse nicht einbeziehen.

### Erwiderung Vorhabenträger

geplant. Der Baubeginn für den Abschnitt 1 erfolgt also bereits, bevor die Strecke bis nach Limbach-Oberfrohna durchgeplant ist.



### Eingegangene Bürgerhinweise

**Mein Hauptkritikpunkt ist, dass Sie in beiden Varianten offensichtlich einen beidseitigen Fußweg in der Brückenstraße für entbehrlich halten. Dies erschließt sich mir nicht und ich halte den Verzicht auf einen Fußweg auf der Seite des Marx-Kopfes nicht für durchdacht. Anscheinend richten Sie Ihre Planungen nur an den Belangen des motorisierten und des Radverkehrs aus. Die Belange der Fußgänger scheinen planungsseitig unter die „Räder“ gekommen zu sein.  
Im Interesse des Umbaus hin zu einer zukunftsfähigen Stadt ist aus meiner Sicht der Ausbau des Radwegenetzes erforderlich wie in der Hauptvariante 2 mit den Radfahrstreifen vorgesehen. Hier fehlt aus meiner Sicht aber deutlich noch die Anbindung Radweg Brückenstraße mit Radweg Theaterstraße. Ich plädiere für eine Variante, die dem Rad- und Fußgängerverkehr gleichermaßen Vorrang einräumt.**

(534-21)

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

**ich gehe davon aus, dass der Name Brückenstraße deshalb entstanden ist, da hier der Gablenzbach entlangfließt. Dieser ist jetzt verrohrt. Mein Vorschlag für die Variantenuntersuchungen ist mit zu prüfen, diesen wieder offenzulegen.**

(537-21)

**Guten Tag sehr geehrte Damen und Herren,**

**Ihrem Aufruf zur Ideen Wiedergabe möchte ich gern folgen und vielleicht den einen oder anderen Gedanken austauschen.  
Nach einem kleinen Selbststudium Ihrer zur Verfügung gestellten Varianten der neuen Ringlinie für die Straßenbahn inkl. Straßen und Geh- sowie Radwege wäre hier noch ein oder zwei Gedanken von mir.**

**Folgende Idee zur Ringlinie:**

**Ab Brückenstraße /Straße der Nationen in Richtung Theaterstraße, weiterer Verlauf Theaterstraße bis Falkeplatz die Gleise in der Innenliegenden, sprich links verlaufend führen.**

### Erwiderung Vorhabenträger

In der Brückenstraße wird in beiden Varianten ein beidseitiger Gehweg bzw. eine Fußgängerzone (Seite Karl-Marx-Monument) angeordnet werden.

Die Verbindung des Radweges Brückenstraße mit dem Radweg Theaterstraße wird in der Hauptvariante 2 ergänzt werden.

In beiden Varianten wird dem Rad- und Fußgängerverkehr mehr Vorrang gegenüber dem Bestand eingeräumt.

In der Variante 1 wurden an der Brückenstraße hellblaue Freihalteflächen für eine spätere mögliche Offenlegung des Gablenzbaches dargestellt. Eine Öffnung des Gablenzbaches selbst wird kein Bestandteil dieses Projektes sein. Eine mögliche Öffnung würde dann als Projekt der Stadt Chemnitz erfolgen.

Die Trasse der Straßenbahn in zentrumszugewandter Seitenlage ist im Bereich der Theaterstraße bereits Gegenstand der Variante 1. Die Option einer Seitenlage im Bereich der Brückenstraße ist aufgrund der Lage des Gablenzbachgewölbes nicht umsetzbar.



### Eingegangene Bürgerhinweise

**Zum Straßenverlauf mein neuer Gedanke:**

**Ab Kreuzung Brückenstraße /Straße der Nationen in Richtung Theaterstraße einen Kreisverkehr ähnlich, nur in eine Richtung verlaufende Straße, mit dafür 2 Spuren.**

**Keine Fahrtrichtung von Theaterstraße zur Straße der Nationen.**

**Ausweich vorhanden, hier von Theaterstraße über Mühlenstraße und Georgstraße/Omnibusbahnhof.**

**Ziel Verkehrsberuhigung um den Karl Marx Bereich und Park Roten Turm.**

**Auf Theaterstraße zwischen Hartmannstraße und Brückenstraße Verkehrsführung in beide Richtungen.**

**Heißt von Brückenstraße kommend kann über Theaterstraße zur Hartmannstraße /weiter der Theaterstraße gefolgt als auch in die Mühlenstraße gefahren werden.**

**Von der Hartmannstraße kann in Theaterstraße Richtung Falkeplatz oder weiter in die Mühlenstraße gefahren werden. In die Brückenstraße dann nicht mehr.**

**Ab Kreuzung Hartmannstr /Theaterstr /Ausfahrt Tiefgarage Roter Turm eine 2-spurige Ringstraße auf der Theaterstraße folgend bis zum Falkeplatz.**

**Vom Falkeplatz nur ein kurzes Stück Straße bis zum Parkhaus Rosenhof. Verkehrsberuhigung der Theaterstraße zwischen Hartmannstraße und Falkeplatz.**

**2-spurige Straße, damit Platz für Rettungsgasse bei Stau und Unfall.**

**Markant weniger Kreuzung und Konflikt-/ Kollisionspunkte durch Ein-Richtungs-Fahrweg.**

**Keine nennenswerte Steigerung anderer Einfall / Ausfall Straßen.**

**Bsp. von der Zschopauer Straße kommend ist es zeitlich günstiger über den nördlichen Teil der Innenstadt zur Hartmannstraße zu fahren, als über die südliche Tangente.**

**Von der Annaberger Straße über die Kreuzung Gustav-Freytag-Straße /Reichsstraße über die Zwickauer Straße wird der Verkehr zur Leipziger**

### Erwiderung Vorhabenträger

Eine Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Verkehrs wird mit dieser Lösungsmöglichkeit von 2 Fahrspuren im Bereich der Brückenstraße nur schwer zu erreichen sein. Aufgrund der dann herrschenden Einbahnstraßenregelung kommt es zu längeren Fahrten für die Fahrzeuge, die den Kreisverkehr zu mehr als der Hälfte befahren müssen, um wieder ausfahren zu können.

Eine Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Verkehrs wird mit dieser Lösungsmöglichkeit einer 2-spurigen Ringstraße im Bereich der Theaterstraße nur schwer zu erreichen sein.



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

**Straße gut von der Innenstadt rausgefahren.**

**Wer in die Innenstadt möchte, soll ja auch zukünftig zum Bahnfahren animiert werden.**

**Mit dieser Variante eher zu erreichen, nach meiner Meinung.**

**Fazit, die nördliche Innenstadt als Kreisverkehr zu bauen und den Verkehr zu reduzieren bringt ein Plus an Attraktivität.**

**Keine Steigerung der Kosten, eher Reduzierung, wegen Einsparung Kreuzungen, Abbiegespuren nebst zugehörige Licht und Signalanlagen.**

(543-21)

**Ich meine, man sollte alle Schritte nacheinander gehen.**

**Das heißt, der Umbau der Straßen des inneren Rings, hin zu nur noch einer Richtungsfahrbahn und dafür das Anlegen von Radwegen, besseren Fußwegen und das Pflanzen von Baumalleen ist eine gute Idee und ganz in meinem Sinn.**

**Aber das kann nicht der erste Schritt sein.**

**Denn wo sollen die Fahrzeuge fahren, die nun einmal da sind?!**

**Also**

**1. Fertigbauen des Südrings**

**2. Schließen des mittleren Rings zwischen Bernhardstraße und Dresdener Straße.**

**Dann ist die Innenstadt wesentlich vom Autoverkehr entlastet.**

**3. Umbau der Innenstadt siehe oben**

Eine Fertigstellung des Südringes und ein Ausbau des Inneren Stadtringes zwischen Zschopauer Straße und Dresdner Straße ist nicht Gegenstand der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4.

(549-21)

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

**zunächst möchte ich der FREIEN PRESSE für den Beitrag vom 22.04.2021 auf Seite 9 zum Chemnitzer Modell Stufe 4 danken, der den am Vortag als Postwurfsendung verteilten Flyer des VMS verständlich macht.**

**Zu dem Bauvorhaben möchte ich gern meine Meinung äußern und habe dazu meine Gedanken im Anhang beigefügt.**



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

### Chemnitzer Modell Stufe 4

Am 21.04.2021 erreichte mich als Postwurfsendung der Flyer des VMS zur Stufe 4 des Chemnitzer Modells. Da kam in der FREIEN PRESSE vom 22.04.2021 auf Seite 9 ein Beitrag zum Chemnitzer Modell Stufe 4 zur Erklärung des Flyers gerade recht. Zu dem Bauvorhaben möchte ich gern meine Meinung äußern. Zu begrüßen ist die Bemühung dem Individualverkehr in der Stadt eine Alternative zu bieten. Ganz ohne Individualverkehr werden wir die Innenstadt jedoch nicht beleben können, so dass diesem ebenfalls

Rechnung getragen werden muss. Bei dem Konzept vermisste ich die Bemühung, den Verkehr flüssiger zu gestalten und damit auch die Schadstoffbelastung in der Stadt zu senken. Der Innenstadt wird durch die teilweise Reduzierung auf eine Richtungsfahrspur des Innenstadtrings kein guter Dienst erwiesen. Was passiert, wenn diese eine Fahrspur blockiert ist und zwischen der Gegenfahrspur sich eine begrünte Gleisanlage befindet? Hinzu kommen gefühlt alle hundert Meter Ampelanlagen. Da werden potenzielle Besucher aus dem Umland weiterhin oder erst recht das Röhrsdorf Center ansteuern – auch wegen der fehlenden Parkplätze. All das ließe sich mit der Umwandlung des Innenstadtrings – Bahnhofstraße, Brückenstraße, Theaterstraße – in einen großen Kreisverkehr vermeiden - Ampelanlagen nur noch an den Querungen durch die Straßenbahn und für Fußgänger / Radfahrer. Trotz Rückbau der Fahrbahnen wären zwei Fahrspuren in einer Richtung zu realisieren. Genug Raum um Grünzonen und Radfahrspuren schaffen zu können. Selbst für den schienengebundenen Verkehr wäre ein solcher Kreisverkehr zu überlegen, der möglichst auf der inneren Spur des Kreisverkehrs verlaufen sollte, um das Zentrum zu erschließen. In dem vorgestellten Konzept wird wieder in alten Spuren gedacht und kaum eine Verbesserung erreicht, um die Stadt attraktiver zu machen. Die Stadt braucht endlich mal Visionen! Sehr anschaulich werden die Vorteile und Möglichkeiten eines solchen Kreisverkehrs in dem Beitrag von Franziska Wöllner des Sachsen Fernsehens vom 08. September 2020 dargestellt. Nachfolgend der Beitrag: *In der Chemnitzer City reiht sich Baustelle an Baustelle. Doch wo sich die Kräne drehen, fallen auch*

Ein Umbau der Bahnhofstraße zwischen Falkeplatz und Augustusburger Straße ist nicht Gegenstand der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4.



### Eingegangene Bürgerhinweise

### Erwiderung Vorhabenträger

*meist Parkplätze weg, insgesamt rund 700. Lars Faßmann, der sich am 20. September als freier Kandidat für das Amt des Oberbürgermeisters bewirbt, hat dafür eine Lösung parat: Der Ring, der die Chemnitzer Innenstadt umschließt und bisher aufgrund seiner Breite wie eine Barriere wirkt, könnte in einer Art Kreisverkehr nur noch einseitig befahren werden. Die andere Seite könnte man zum Beispiel für Parkplätze nutzen. Auch der Chemnitzer Landschaftsarchitekt Stefan Leiste hat sich bereits mit dieser Idee beschäftigt und entdeckt darin viele Vorteile. Historisch ist der Ring aus der Chemnitzer Stadtbefestigung gewachsen. Erst mit dem Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg wurde er zu einer regelrechten Schneise, die Stadtteile voneinander trennt. Laut Berechnungen von Stefan Leiste würde das Einbahnstraßensystem*

*kaum für längere Fahrtzeiten sorgen. Der frei werdende Platz böte aber viele Möglichkeiten. Auch Stefan Leiste sieht die Notwendigkeit von Parkplätzen, aber auch von Räumen für Fußgänger, Radfahrer und vielfältige Grünflächen. Der Handel in der Chemnitzer Innenstadt braucht dringend Impulse, das zeigte erst im Juni die Beinahe-Schließung der Galeria Kaufhof. Trotz sehr guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr kommen zu wenig Kunden. Lars Faßmann benennt als ein Problem die fehlenden Parkplätze. Das hätten Einkaufszentren, wie das Chemnitz Center der City voraus. Faßmann sieht deshalb Handlungsbedarf. Chemnitz ist im Wandel, das zeigen die Baustellen an vielen Ecken der Innenstadt. Nun muss sich zeigen, wie daraus auch eine lebendige City wird.*

(558-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

**die Aktivitäten zum Ausbau der Bahnstrecken sind natürlich grundsätzlich sehr zu begrüßen. Völlig undiskutabel ist aber die Variante, das die Brückenstraße zur reinen Fußgängerzone werden soll. Da gibt es ja zwischen Georgstraße und Falkeplatz keine Verbindung mehr zur Dresdner, Augustusburger und Zschopauer Straße.**

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.



### Eingegangene Bürgerhinweise

### Erwiderung Vorhabenträger

**Das wäre für die Bewohner der Brückenstraße, Gäste Dorint-Hotel und von der Limbacher und Leipziger Straße ankommende Fahrzeuge ein großer Umweg, der mit dem Klimaschutz unvereinbar ist und zu einer völligen Überlastung des Falkeplatzes führen würde. Bitte beachten Sie das!**

(572-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei sende ich meine Stellungnahme zum Teilvorhaben Innenstadtring Chemnitz der Norderschließung Limbach-Oberfrohna des Chemnitzer Modells.

Unter Federführung des VMS soll zum Ausbau des Chemnitzer Modells in den nächsten Jahren die Straßenbahnverbindung nach Limbach-Oberfrohna geschaffen werden. Der Innenstadtring in Chemnitz bildet dafür eine verkehrstechnische Voraussetzung, um sowohl die Zentralhaltestelle als auch den Hauptbahnhof als die wichtigsten Knotenpunkte des Chemnitzer Modells einzubinden und unter allen verkehrstechnischen denkbaren Konflikten die Funktionsfähigkeit zu gewährleisten. Insofern ist die Schließung des Zentrumringes von der Brückenstraße über die Theaterstraße zum Falkeplatz nachvollziehbar und zu begründen.

Mit der Festlegung der erforderlichen Straßenbahntrasse im Verlauf der vorgesehenen Straßen müssen nunmehr Entscheidungen getroffen werden, die die zukünftige städtebauliche Nutzung und das zukünftige Verkehrsaufkommen der betroffenen Räume, ja sogar das zu erwartende Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen vorausschauend bewerten. Schließlich stellen Haltestellen und Kreuzungen unterschiedlicher Verkehrsträger ein Konfliktbereich dar, der vorausschauend planerisch optimiert bzw. minimiert werden sollte. Positiv zu bewerten ist, dass gegenwärtig schon ein Teil des erforderlichen Straßenbahnringes vorhanden ist und genutzt wird. Für den erforderlichen Ausbau sind mehrere Varianten in einer Voruntersuchung geprüft worden, so dass nunmehr Fragen zur Feintrassierung unter Einbeziehung der Bürger abgestimmt werden sollen.

**Zu den vorgelegten Trassenvarianten:**

Brückenstraße: Da auch in Zukunft von einer multifunktionalen Nutzung (ggf auch verkehrsberuhigt) der Brückenstraße auszugehen ist, ist die



## Eingegangene Bürgerhinweise

**mittige Führung der Straßenbahntrasse optimal. Sie lässt allen eventuell wünschenswerten Nutzungen und Umgestaltungsvorhaben denkbare Möglichkeiten offen. Dem wird die Hauptvariante 2 der Vorplanung gerecht.**

**Theaterstraße: Zur Minimierung der Kreuzungen mit den anderen Verkehrsträgern erachte ich auch hier die mittige Trassierung der Bahn als die günstigste Lösung (entspricht Hauptvariante 2 der Vorplanung). Erst in Höhe des Hochhauses am Rosenhof sollte die Trasse nach N in die Seitenlage schwenken (dem gegenwärtigen Einbinden der Busspur ähnelnd), um den Schluss zur bestehenden CVAG-Trasse am Falkeplatz / Bahnhofstraße herzustellen.**

**Hartmannstraße: Auf der Hartmannstraße sollte ein mehrfacher Seitenwechsel der geplanten Straßenbahntrasse vermieden werden. Aufgrund der Häufung von Objekten mit hoher Personenfrequenz (Oberschule, Sporthalle, Hartmannhalle, Festplatz) auf der Seite zum Kaßberg ist eine südseitige Seitenlage bis zur Kreuzung Bergstraße sehr zu empfehlen.**

**Erstmals seit langem wird seitens der Stadt das Thema der Straßenschließung des Kaßberges in der gegenwärtigen CVAG / VMS-Planung angesprochen. Hier ist der Abzweig zur Kaßbergauffahrt avisiert. Es ist mir leider nicht bekannt, ob hierzu schon Erschließungsvarianten erörtert wurden. Dass die Erschließung über die Kaßbergauffahrt äußerst schwierig ist, ist ja hinreichend bekannt. Darüber hinaus ist ein besonderes Problem auf dem Kaßberg der Mangel an verfügbaren Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr. Eine zusätzliche Einordnung eines schienengebundenen Verkehrs dürfte ohne außergewöhnliche Lösungen kaum möglich sein. Daher ist es eine Überlegung wert, die Erschließung von der Hartmannstraße aus über die Kaßbergstraße vorzusehen, und auch die Straßenbahntrassen auf zwei parallel verlaufende Straßen (z.B. Weststraße, Walter-Oertel-Str.) zu verteilen.**

**Wenn ich an solche Vorhaben wie BER-Flughafen, Philharmonie Hamburg, Humboldt-Forum Berlin oder Stuttgart 21 denke, sollte auch folgender Gedanke für die fernere Zukunft in Chemnitz nicht zu abwegig sein:**

## Erwiderung Vorhabenträger

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

**Straßenbahnerschließung des Kaßberg mittels einer unterirdischen Trassenführung von der Bierbrücke durch den Kaßberg bis zur Einmündung Waldenburger Str. in die Limbacher Straße. Damit wäre eine Weiterführung auf der Bahntrasse Altendorf - Rabenstein auf dem ehemaligen Bahnkörper Altendorf-Rottluff-Rabenstein bis Rabenstein denkbar (u.a. DRK Krankenhaus, neu entstandene und ggf. vorgesehene Wohnungsbauten, Naherholungsgebiet).**

**Wie ich aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2015 und dem Entwurf (Stand 05.02.2021) des Verkehrsentwicklungsplanes 2040 entnehmen kann, wird auch seitens der Stadt zur Durchsetzung der Klimaziele dem öffentlichen Personennahverkehr eine größere Bedeutung zugewiesen. Konkrete Projektempfehlungen außer dem Verweis auf die Fortentwicklung des Chemnitzer Modells vermisste ich jedoch. Hierfür sind weitere Untersuchungen zur schienenverkehrlichen Erschließung der Stadtgebiete erforderlich, um Anzahl von Parallelverkehren zu reduzieren, Gebiete mit höherem Bevölkerungsaufkommen einzubinden und dafür geeignete Trassen z.B. Siegmar – Reichenbrand (– Grüna) baurechtlich zu sichern. Leider ist weder im Internet noch in den o.g. Verkehrsentwicklungsplanungen ein Hinweis auf den gültigen Flächennutzungsplan und dessen Aktualisierung bzw. Fortschreibung zu finden.**

(602-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

**sie wollten Meinungen und Interessen von uns Bürgern hören Zwecks der geplanten Tram-Strecke zum Chemnitz-Center. Ich befürworte das Bauunternehmen und die Linie 21 zu entlasten. Denn seien wir ehrlich, dass nur eine Linie genutzt wird für das Chemnitz-Center ist für die Fahrgäste aber auch für die Fahrer eine Herausforderung. Deswegen bin ich froh, dass die Planung langsam nun Fuß fasst und umgesetzt werden will. Dieser Bau würde der Infrastruktur der Stadt Chemnitz sehr helfen und erleichtern sowie umweltbewusster werden.**

**Auch die Chemnitzer Verkehrs-AG profitiert davon. Nicht nur wegen der Einnahmen sondern auch durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze, was beiden Fraktionen (der CVAG und der Stadt) hilft. Bloß eins halte ich für**

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.



### Eingegangene Bürgerhinweise

### Erwiderung Vorhabenträger

**eine schlechte Idee, das die Tram-Linie 4 die Strecke befahren soll, da die Fahrer schon die zweitgrößte Tram-Strecke befahren müssen. Ich bin der Meinung, dass eher die Tram-Linie 3 übernehmen sollte, dass die Studenten eine gute Anbindung zum Chemnitz-Center haben sollten. Aber wie schon geschrieben, ich befürworte das Projekt und bleibe neugierig was entschieden wird.**

(605-21)

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

**ich habe heute bei Tag24 ihre Anzeige zur neuen Trasse nach Limbach gelesen. Ich wohne im Heckert-Gebiet und arbeite bei Siemens an der Leipziger Straße. Im Moment muss ich zweimal umsteigen, einmal am Chemnitz-Center und einmal an der Zentralhaltestelle, und in der Frührschicht um 4:00 aufstehen, damit ich 6:00 im Werk sein kann. Ich würde mich daher sehr freuen, wenn die neue Trasse die Werke von Siemens und Thyssen mit dem Heckert-Gebiet verbindet. Sicher besteht dadurch die Möglichkeit neue Kunden unter den Autofahrern zu gewinnen, besonders wenn die Fahrtzeiten mit den Schichtplänen harmonieren.**

(608-21)

**Ich bin erst einmal froh das das Projekt startet und die Bahn ins Chemnitz - Center kommt. Ich bin für die Variante 1. Eine Frage: Ist ein P&R Parkplatz an der Strecke geplant? Da ja die Autobahn in der Nähe ist. Eignen würde sich doch das Gelände der ehemaligen Reichsbahnschule an der Leipziger Straße (Wendeanlage Borna), da es ja die Zukunft sein soll, unsere Stadt verkehrsberuhigt zu machen. Man könnte es ja so gestalten, dass das Parkticket gleichzeitig Fahrschein für die Bahn ist. Ich denke, das würde sehr gut angenommen.**

(629-21)

**Sehr geehrte Damen und Herren,  
mit großem Interesse verfolge ich Ihre Informationen zum Ausbau des Straßenbahnnetzes. Als gebürtiger Karl-Marx-Städter und historisch interessierter Mensch freue ich mich, dass es in Zukunft wieder mehr Bahnen**

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.

In der Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 ist kein P&R-Parkplatz an der Strecke geplant.

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitte 3 und 4 geprüft.



### Eingegangene Bürgerhinweise

### Erwiderung Vorhabenträger

in Chemnitz geben wird.

Auch wenn es wohl nicht mehr das Ausmaß wie in den 30iger und 40iger Jahren geben wird, so freue ich mich sehr, dass es nun bald in ersten Schritten vorangeht.

Zudem finde ich es sehr gut, dass Sie bei diesem Bau die Vorschläge der Bürger anhören wollen! Dies sollte auch in Zukunft für weitere Maßnahmen, so weit möglich, mit ins Auge gefasst werden.

Ich habe mir beide Varianten genau angeschaut, und möchte gern meine Gedanken dazu darlegen. Ich möchte eine Mischung beider Varianten wie folgt vorschlagen:

**Falkeplatz aus Hauptvariante 2**

**Theaterstraße mit Gleisen in Mittellage nach Hauptvariante 2 (ich finde dadurch entsteht ein offeneres Bild und es müssen die Bahnen nicht so dicht an den bewohnten Häusern vorbeifahren)**

**Brückenstraße aus der Hauptvariante 1 als verkehrsberuhigte Fußgängerzone (hätte einen gewissen Charme und nimmt weiteren Verkehr aus der City)**

**Hartmannstraße aus der Hauptvariante 1 (hier sehe ich die Seitenlage als günstiger an; ein Queren von Fahrbahnen im Bereich der neuen Schule, des Hartmannplatzes und am Konkordiapark wäre für die Personenströme günstiger)**

So oder so, ich finde es wichtig, das überhaupt gebaut wird. Eventuell lassen sich ja einige meiner Gedanken in der Planungsphase mit umsetzen.

(638-21)

**Es wäre schön, wenn ihr die Seitenwände höher macht an den Strecken, damit das Unfallrisiko gesenkt wird. Und mehr Ampeln beim Ein- und Aussteigen.**

Hab euren Artikel bei Facebook gelesen.

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 geprüft.



## Eingegangene Bürgerhinweise

(527-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem ich heute in mehreren Medien über die ersten Pläne für das Chemnitzer Modell Stufe 4 gelesen habe, habe ich mir die Zeichnungen genauer angeschaut und möchte ihnen nun meine Meinung mitteilen. Wenn man jetzt beide Varianten sich anschaut, würde ich auf jeden Fall Variante 1 bevorzugen. Insbesondere gefällt mir dort die Idee der Verkehrsberuhigung der Brückenstraße. Allgemein finde ich die Trennung von Straßenbahn und Autos besser, also die Seitenlage. Dennoch habe ich auch in dieser Variante Fragen bzw. Änderungsvorschläge. Zum einen wundert es mich, das bei der Seitenlage die Straßenbahngleise asphaltiert sind und auch als Busspur dienen, dennoch in den Zeichnungen bei jeder Haltestelle eine Haltestelle im „Auto-Bereich“ vorgesehen ist. Also irgendwie doppelt.

Meiner Meinung nach würde ich die Straßenbahn auf einem Rasengleis fahren lassen und die Busse mit den Autos. Das dürfte ja zu keinen größeren Problemen führen, da die meisten zurzeit dort verkehrenden Buslinien durch Straßenbahnlinien ersetzt werden sollen. Wenn man sich vorstellt, die 21 verkehrt als Straßenbahn und in großer Zukunft auch die 62/72, wären das nur noch die 32, 79 und ein paar Nachtlinien (nur Stadtlinien betrachtet). Somit fährt die Straßenbahn auf einem eigenen grünen Körper unabhängig vom Auto- und Busverkehr.

Ein viel größeres Problem was mir aufgefallen ist, ist meines Erachtens die Lage der Radwege im kompletten Verlauf. Dort sind sie in beiden Varianten als „Fahrradschutzstreifen“ ausgeführt. Als Radfahrer gefallen mir solche Streifen überhaupt nicht, da diese von vielen Autofahrern einfach als Autospur benutzt werden und man als Radfahrer sich noch unsicherer fühlt. Außerdem werden sie oft zum Parken und Halten benutzt und als Radfahrer hat man dann die noch größere Gefahr, sich in den Autoverkehr wieder einzuordnen. Deshalb würde ich einen eigenen Fahrradstreifen für beide Richtungen bevorzugen, wo man nicht durch Autos gefährdet wird.

So wäre mein Vorschlag, vor allem für die Theaterstraße, die Straße in drei Teile zu teilen, die mittels z.B. Bäumen getrennt sind: Autoverkehr,

## Erwiderung Vorhabenträger

Die Bushaltestellen in den Fahrspuren der Straßen sind Haltestellen des Schienenersatzverkehrs (SEV), die nur temporär genutzt werden.

In der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 wird geprüft, im Bereich Theaterstraße ein Rasengleis anzulegen. Dort würden die vorgesehenen SEV-Haltestellen dann als reguläre Haltestellen Verwendung finden.

Für den Radverkehr wurden im Bereich des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 separate Radfahrstreifen am Fahrbahnrand geplant, die mit Breiten von 2,00 m den Bedürfnissen des Radverkehrs entsprechen und dem Regellaß entsprechen. Die Anlage von ausgebauten Radfahrstreifen für beide Richtungen entlang des Chemnitzer Modells ist Gegenstand der Planung. Auf Radfahrstreifen dürfen Autos nicht fahren, halten oder parken.



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

**Straßenbahn und Radweg. Ob jetzt Radverkehr oder Straßenbahn im ganz inneren des Straßenbahnkreises ist, müsste genauer betrachtet werden. Vom Platz her müsste es passen, da ja auch in den Varianten Radwege mit betrachtet wurden. Von diesem parallel zur Straßenbahn verlaufendem Radweg müsste man dann auch mittels Ampeln in die Straßen, z.B. Kaßbergauffahrt oder Hartmannstr., leicht abbiegen können während die Autos stehen. Umgekehrt sollte es genauso Radspuren geben, die in den „Radring“ gehen. Z.B. an der Kaßbergauffahrt, für die Autos eine Spur nach links und eine nach rechts und dazwischen eine für die Radfahrer, die dann bei Grün die Autospuren und Straßenbahngleise gerade überqueren und dann nach links oder rechts in den Fahrradring biegen. Da wäre meine Meinung zu den veröffentlichten Plänen des Chemnitzer Modells Stufe 4.**

**Ich hoffe, ich konnte mit meiner Meinung noch etwas helfen, um auch der wachsenden Zahl an Rad- und Trerollerfahren gerecht zu werden.**

(532-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

**ich verfolge seit langem die Entwicklung des Nahverkehrs unserer Stadt und möchte Ihren Aufruf für Ideen und Anregungen nutzen. POSITIV ist der Beginn des Ringschlusses der Straßenbahn in der Innenstadt. Nicht nur für die Bürger, sondern auch für das Unternehmen CVAG bringt der Ringschluss im Havariefall für Umleitungen Vorteile. Ich bevorzuge die Variante 2.**

**NEGATIV: Die Hauptvariante 1 reduziert die Fahrspuren für Autos auf der Brückenstraße von 4 auf Null. Ich habe eine Monatskarte und fahre selten mit dem Auto in die Stadt. Aber wenn ich vom Sonnenberg oder Yorckgebiet auf den Kaßberg will, nutze ich gern die Querverbindung über die Brückenstraße wie viele andere auch. Der Trend "immer mehr Verkehr auf immer weniger Straßen leiten" kann nicht so weitergehen, auch wenn es dafür grüne Punkte gibt. "Verkehrsberuhigend" ist ein schöner Begriff für Straße sperren. Als der Brühl im April 1980 eröffnet wurde und gleich daneben vom Busbahnhof von 12 Ständen 40 Linien starteten, war das noch zu verstehen mit dem Boulevardcharakter. Seit 1990 wird er nur lebendig geredet. Keine Autos, kein Leben.**

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.



## Eingegangene Bürgerhinweise

## Erwiderung Vorhabenträger

**"Aufenthaltsqualität" auf der Theaterstraße zwischen Kaßbergauffahrt und Falkeplatz ist ein Witz. Man zähle mal die Fußgänger, die dort laufen. Noch größer ist der Witz, den Gablenzbach mitten im Zentrum wieder aufzugraben. Unsere Vorfahren haben sich bei der Überdeckung auch was gedacht.**

**Ich schließe meine Meinung mit Folgendem: Die Straßenbahn muss unbedingt in die Mitte, weil dadurch auch die Fahrbahnen besser getrennt werden und die gefühlte Sicherheit erhöht wird. Eigener Gleiskörper, wenn Platz ist, ist ok. Das gab es bei der Schmalspur auch schon in Hilbersdorf Linie 8, Leipziger Straße Linie 4 oder in Bernsdorf Linie 3 und 4. Bei der neuen Linie 3 hat sich das sicher auch bewährt.**

(538-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor kurzem erhielt ich das Informationsblatt zum Chemnitzer Modell Strecke in Richtung Limbach-Oberfrohna.  
Folgende Bemerkungen möchte ich dazu machen.

### 1. Abschnitt Theater Straße:

**Unter Berücksichtigung der Anbindung Kaßbergauffahrt, die ich in der Darstellung nicht erkennen konnte, finde ich für eine kreuzungsfreie Befahrung die Seitenlage der Hauptvariante 1 sinnvoller.**

**Dazu passend die bereits vorbereitete Seitenlage im 2. Abschnitt Falkeplatz.**

**Für 3. und 4. Hartmannstraße und Brückenstraße erscheint mir für die einfachere Gestaltung des Individualverkehrs die Lage entsprechend Hauptvariante 2 günstiger.**

**Mir erschließt sich nicht, weshalb die Brückenstraße zu einer verkehrsberuhigten Zone und damit das Stadtzentrum zu einem noch verlässeneren Bereich erklärt werden sollte. Die Verkehrsbeziehungen würden auf die Georgstraße und die Müllerstraße (entlang der Wohnbebauung) umgelegt**

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.



### Eingegangene Bürgerhinweise

### Erwiderung Vorhabenträger

werden. Das kann ja nicht das Ziel sein, zumal es im Bereich Brückenstraße keinerlei Ziele für Fußgänger gibt. Abgesehen von Fotografen des Karl-Marx-Kopfes.

Ich muss dazu sagen, dass ich kein Auto besitze und nur mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs bin.

Sie haben um unsere Meinung gebeten und das habe ich hiermit getan.

(565-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch ich möchte hiermit meine Meinung bezüglich der Planung zur neuen Straßenbahntrasse bis Ermafa kundtun.

#### Haltestellen

Zum einen empfinde ich die Anzahl an Haltestellen zu hoch. Warum befindet sich gleich zu Beginn der Hartmannstraße neben der Schmidtbank-Passage eine Haltestelle? In 200m Entfernung befinden sich die Innere Klosterstraße sowie eine Haltestelle beim Karl-Marx-Monument. Je mehr Haltestellen gebaut werden, desto langsamer wird am Ende die Straßenbahn sein. Auf diese eine Haltestelle könnte man gut verzichten, da es sie ja bisher auch nicht gibt. Von der Haltestelle sind es zu Fuß bis Innerer Klosterstraße keine 3 Minuten. Oder man lässt die Haltestelle beim Nischl weg, da auch bei dieser in 200m Entfernung die Haltestellen Roter Turm und Brückenstraße sind. Und die Haltestelle am Luxor über die Kreuzung hinweg vor die Polizei zu verlegen, dürfte für die wenigsten ein großes Problem sein. Eine zu hohe Haltestellendichte verringert die Durchschnittsgeschwindigkeit und somit auch die Attraktivität der Strecke.

Schon jetzt gibt es im Innenstadtbereich eine Vielzahl von Haltestellen, die alle 1 Minuten Fußweg entfernt voneinander liegen und nur sinnlos Zeit kosten. Zumal eine Haltestelle auf lange Sicht auch mehr Unterhalt kostet (Strom für Beleuchtung, Reining, Winterdienst). Ich persönlich fände es besser, wenn diese eine Haltestelle weggelassen werden könnte.

Die Anordnung der neuen Haltestellen im Bereich des Chemnitzer Modells Stufe 4 wurde zwischen der Stadt Chemnitz und der CVAG detailliert abgestimmt. Dabei wurden die Einzugsgebiete der Fahrgäste und die kurze fußläufige Anbindung zu diesen als wesentliches Kriterium für die künftige Lage der Haltestellen herangezogen.



## Eingegangene Bürgerhinweise

### Falkeplatz

Ich finde es schade, dass der Falkeplatz nicht zu einem Knotenpunkt für den ÖPNV ausgebaut werden soll. Gerade hier könnte man super umsteigen und viel Zeit sparen. Würde man die derzeitigen Haltestellen Falkeplatz und Rosenhof näher zusammenrücken, könnte man im Gegensatz zur Fahrt über die Zentralhaltestelle mindestens 5 Minuten reine Fahrzeit einsparen. Hätte man nicht in einem länger gezogenen Gleisdreieck einen Haltestellenbereich bauen können, an dem ein einfaches Umsteigen in alle Richtungen möglich wäre, ohne Ampeln, die es einem erschweren? So könnte man auch das dritte geplante Gleis weglassen. Die Fahrspuren der Straße könnte man reduzieren und so weit wie möglich Richtung Chemnitzfluss und das Gleisdreieck ein wenig weiter Richtung der Wohnblöcke schieben (Wiese ist dort ja sehr viel vorhanden). Gerade hier könnte durch die verkürzten Fußwege und den Entfall der Fahrt zur Zentralhaltestelle die Reisezeit deutlich gekürzt werden (z.B. bei einer Verbindung aus Richtung Schönau/Neefepark zur Sachsen-Allee).

Die Zentralhaltestelle würde entlastet und ggf. würden auch somit mehr Personen Richtung Rosenhof unterwegs sein und diesen Bereich mehr beleben.

### Bereich Theaterstraße

Auch verstehe ich nicht, warum die Haltestelle an den Getreidemarkt verlegt werden soll. Schon bisher gibt es dort kaum jemanden, der ein- oder aussteigt. Trotz des Baus eines neuen Gebäudes und der unteren Anbindung an den Rosenhof und den Pfortensteg, finde ich den Standort falsch gewählt. Weiter befindet sich in 300m Entfernung schon die Haltestelle Innere Klosterstraße und auf der Hälfte dazwischen die Kaßbergauffahrt. Hier kommt es ohne Not wieder zu einer Ballung an Haltestellen auf engstem Raum.

Die Haltestelle Innere Klosterstraße finde ich persönlich zu weit Richtung Kaßbergauffahrt verschoben. Auch wenn es in beiden Entwürfen leicht unterschiedliche Standorte sind, glaube ich, dass es besser wäre, die Haltestelle im Verhältnis zur Kaßbergauffahrt noch weiter Richtung Hartmannstraße zu verschieben. Auch wäre die Haltestelle besser im Blick für die Sichtachsen Am Wall und Innere Klosterstraße, für den Großteil der Reisenden näher und damit verkürzte Fußwege für diese. Idealerweise könnte man auch noch von der Schmidtbank-Passage (Fußgängerzone)

## Erwiderung Vorhabenträger

Eine Straßenbahn-Haltestelle Rosenhof ist gegenwärtig nicht vorgesehen.

Eine Haltestelle im Gleisbogen ist aus Sicht der Barrierefreiheit ungünstig, weil damit ein unterschiedlicher Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante entsteht.



### Eingegangene Bürgerhinweise

**aus die Haltestelle einsehen und umgekehrt, umso die einzelnen Achsen zu verbinden und für die Menschen wahrnehmbarer zu machen. Auch dadurch wäre die Haltestelle in der Hartmannstraße noch überflüssiger. Warum muss die Einfahrt zur Tiefgarage Rathauspassagen von beiden Fahrtrichtungen angebunden werden. Würde es nicht reichen, wenn man nur aus Richtung Falkeplatz kommend einfahren und in Richtung Stadthalle ausfahren kann? Warum muss es dem Autofahrer immer so bequem wie möglich gemacht werden?**

#### Bereich Ermafa

Prinzipiell kann ich es verstehen, die Trasse auf die Seite des Konkordiaparkes zu ziehen, um so dem Kreuzungsbereich zu entgehen. Leider finde ich es nicht so gut gelöst in Bezug auf die Erreichbarkeit des Seiteneingangs der Ermafa, da bisher die Abfahrten der Busse Richtung Zentrum genau vor der Tür stattfanden und somit kurze Wege möglich waren.

Auch wird das Überqueren, um zu diesem Eingang zu kommen, deutlich schwerer und der Umstieg aus den Bussen der Linie 32 Richtung Chemnitz-Center wird leider nicht einfacher, sondern ein Überqueren der Straße ist immer noch nötig. Auch befindet sich die Haltestelle nicht direkt an der Ampel, was die Wege verlängert oder dazu führt, dass viele einfach irgendwo die Straße überqueren werden, da auch der Fußgängerüberweg an der anderen Seite der Haltestelle in einem Bereich ist, der den wenigsten nützt.

#### Brückenstraße

Ich finde die Idee, die Straße autofrei zu gestalten super! Hier hoffe ich wirklich, dass sich diese Idee durchsetzt. Vielleicht könnte man auf der entstehenden Freifläche einen großen Spielplatz errichten oder im Bereich des Gablenzbaches einen Wasserspielplatz (natürlich wäre das dann Aufgabe der Stadt) oder beides 😊. Sowas würde die Attraktivität der Innenstadt gerade für Familien deutlich steigern.

#### Fahrspuren

Zwar wurde in beiden Entwürfen die Anzahl der Fahrspuren reduziert, ich finde aber an einigen Stellen könnten es trotzdem noch weniger sein. Z.B

### Erwiderung Vorhabenträger

Mindestens die im Bestand vorhandenen Fahrbeziehungen der Ein- und Ausfahrt Parkhaus Rathauspassagen sollten für den weiteren Betrieb aufrechterhalten werden. Eine Reduzierung von Abbiegebeziehungen zieht Blockumfahrungen usw. nach sich.

Die Bushaltestelle mit Abfahrt Richtung Zentrum verbleibt beim Seiteneingang der ERMAFA im Bereich Hartmannstraße.

Für das Überqueren der Fahrbahn der Hartmannstraße zum Seiteneingang ERMAFA wird eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger angelegt.

In der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 wird anhand von Verkehrsmodellen und verkehrstechnischen Untersuchungen geprüft, ob die Anzahl der Fahrspuren im Bereich der Kreuzungen weiter reduziert werden kann.



### Eingegangene Bürgerhinweise

sind in beiden Entwürfen am Falkeplatz zwei Rechtsabbiegespuren Richtung Zwickauer Straße, obwohl die eigentliche Straße davor einspurig verläuft. Auch wenn sich die Varianten in der Anzahl der Fahrspuren sonst unterscheiden, finde ich, dass es gerade im Bereich Brückenstraße/Theaterstraße/Hartmannstraße trotzdem zu viele Spuren sind.

Eine Spur je Richtung sollte vollkommen ausreichen, auch um den Autoverkehr in der Innenstadt zu minimieren oder auf andere Bereiche wie die Bahnhofstraße zu lenken und um die Straßen nicht so breit wirken zu lassen. Oder auf der Hartmannstraße im Kreuzungsbereich mehr Fahrspuren Richtung Parkhäuser aber den sonstigen Zentrumsring durchgängig einspurig je Richtung.

Vielen Dank, dass Sie sich Zeit genommen haben, den langen Text durchzulesen. Vielleicht gibt es an der einen oder anderen Stelle die Möglichkeit, etwas abzuändern. Ob der Verlauf am Ende mittig oder in Seitenlage sein soll, finde ich persönlich nicht so wichtig.

Einen weiteren Hinweis, der nichts mit der Planung zu tun hat, würde ich gerne noch dazu schreiben und hoffe, dass Sie das ggf. weiterleiten können. Kann man in der Online Fahrplanauskunft nicht endlich den Hinweistext bei den Straßenbahnen bezüglich der Niederflurigkeit weglassen. Ich finde, er macht es nur unübersichtlicher und er hilft ja auch nicht weiter. Hauptsächlich fahren ja in Chemnitz nur noch moderne Bahnen und wenn eine alte kommt, hilft der Hinweistext auch nicht weiter.

(690-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,  
wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Wir wissen, dass es sich um einen noch frühen und dadurch groben Planungsstand handelt, dennoch möchten wir schon jetzt unsere Hinweise äußern.

Die Reduzierung der MIV-Fahrstreifen zugunsten des Umweltverbundes begrüßen wir ausdrücklich, die Barrierewirkung wird dadurch erheblich gemindert und die Aufenthaltsqualität sowie die Durchlässigkeit für zu Fuß Gehende gesteigert. Weiterhin wird der gesamte Straßenraum durch den Gleiskörper und die Begrünungen aufgewertet.

### Erwiderung Vorhabenträger

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.

Die dargestellte Querschnittsgestaltung wird in der weiteren Planung CM4 PFA 1 in der Voruntersuchung hinsichtlich der Verknüpfung von verkehrlichen (Erschließungs-, Verbindungsfunktion und Verkehrsbelastung) und städtebaulichen Merkmalen (Gebietscharakter, Umfeldnutzungen und Aufenthalt, straßenräumliche Situation) weiterentwickelt.

Bei den in der Planung zu untersuchenden Straßenzügen Theaterstraße, Hartmannstraße und Brückenstraße handelt es sich um Stadtstraßen. Die Querschnitte wurden nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN Ausgabe 2008) unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030, der Zuordnung der Kategoriegruppe/ Netzkategorie des Entwurfes für den Mobilitätsplan 2040 und



## Eingegangene Bürgerhinweise

### Planungsgrundsatz allgemein

In den Diskussionen zum Verkehrsentwicklungsplan wurde eine „Planung von außen nach innen“ favorisiert: Verkehrsräume für den nichtmotorisierten Verkehr müssen als erstes geplant werden.

Die derzeitige Planung führt zu dem subjektiven Eindruck, dass der nichtmotorisierte Verkehr dem motorisierten Verkehr untergeordnet wurde. Daraus resultierende Mängel lassen sich in späteren Phasen nur schwer reparieren.

### Radfahrstreifen allgemein

Mit Blick auf die beiden Varianten wird deutlich, dass die Radfahrstreifen eine Breite von ca. 2 m aufweisen. Dies ist grundsätzlich in Ordnung, jedoch ist sicherlich aufgrund des Maßstabes keine „Pufferzone“ zwischen MIV und Radverkehr dargestellt. Das geplante Geschwindigkeitskonzept im „Mobilitätsplan Chemnitz 2040“ ist anzuwenden. Dieses sieht unter „Abbildung 18: Geschwindigkeitskonzept für das klassifizierte Straßennetz Chemnitz“ für den Planbereich eine Geschwindigkeit von 30 km/h vor.

### Knoten Falkeplatz

Leider sehen wir im Bereich der Mittelinsel Falkeplatz keine Verbesserung zur derzeitigen Situation. Die Aufstellfläche ist mit ca. 3 m Tiefe nicht ausreichend dimensioniert, da wie auch aktuell die Straßenbahnen einen Überhang von ca. 1 m gemessen vom Gleis haben. Dadurch bleiben dem Radfahrenden nicht einmal zwei Meter Platz. Durch die fußgängerunfreundliche Ampelschaltung ist ein Überqueren der Zwickauer Straße an diese Stelle nicht möglich. Weiterhin sind Fahrräder mit Anhänger erheblich gefährdet. Wir fordern, die Aufstellfläche auf mindestens 4 m Tiefe zu verbreitern und ein zügiges Queren der Zwickauer Straße zu ermöglichen! Das Warten auf der Mittelinsel sollte die Ausnahme sein, die Ampelschaltung ist entsprechend anzupassen.

## Erwiderung Vorhabenträger

der geplanten Baumaßnahmen zur Umsetzung der Straßenbahntrasse abgeleitet.

In der Regel konnten für Innenstadtbereiche angemessene Gehwegbreiten von 3,00 bis 4,50 m erzielt werden. Für den Radverkehr wurden separate Anlagen geplant, die mit Breiten von 2,00 m den Bedürfnissen des Radverkehrs entsprechen und dem Regelmaß entspricht. Erhöhtem Querungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern wurde durch breite Querungsmöglichkeiten z. B. in der Theaterstraße und Querungsinseln mit Breiten von in der Regel 3,00 m Rechnung getragen.

Die Planungen sind auf den Prognosehorizont 2030 ausgerichtet. Elemente des Entwurfes für den Mobilitätsplan 2040 (Ziel-Modal-Split) usw. finden bei der Verkehrsanlagendimensionierung Berücksichtigung. Eine Planungsgrundlage „Tempo-30-Zone“ ist mit den voraussichtlich zum Inbetriebnahmezeitpunkt herrschenden Rahmenbedingungen nicht vereinbar. Die Breite der Radfahrstreifen wurde nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Ausgabe 2010 (ERA Abschnitt 3.3) mit 2,00 m gewählt und entspricht der Regelbreite. Eine „Pufferzone“ wurde daher nach den geltenden Richtlinien nicht ausgewiesen, sie ist aber indirekt über die eingeordnete Breite der Radverkehrsanlage vorhanden.

In der weiteren Planung der Voruntersuchung werden die Inseln auf dem Falkeplatz mit Breiten von 4,0 m (Haltestelle Falkeplatz) sowie 4,0 bis 6,5 m (Querungshilfen auf den Knotenpunktästen Bahnhofstraße und Theaterstraße weiterentwickelt. Die geplante Haltestellenlänge ohne Rampe beträgt 45 m, somit sollte die geschilderte Situation (Überhang der Bahn von 1,0 m) nicht auftreten. Das Queren der Fußgänger über aufeinanderfolgende Furten in einem Zug ist grundsätzlicher Planungsansatz für die LSA-Steuerung und somit auch Planungsziel für alle aufeinanderfolgende Furten. Aufgrund der hohen Knotenauslastung am Falkeplatz in Spitzenzeiten und der starken Abbiegestrome im Kfz-Verkehr und ÖPNV sind jedoch diese Rahmenbedingungen wahrscheinlich nicht für alle Furten einzuhalten. In der verkehrsabhängigen LSA-Steuerung sind flexible Modifikationen möglich, in der nicht angeforderte Freigaben zu Gunsten des Fußgänger- und Radverkehrs genutzt werden können. In der Vorplanung werden zunächst standardmäßig überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt, in der Details zur Signalprogrammstruktur nur annähernd betrachtet werden. Die jetzt vorliegenden Ergebnisse stellen somit



## Eingegangene Bürgerhinweise

### Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten allgemein

In den Planungen ist oftmals eine indirekte Führung für das Linksabbiegen vorgesehen. Bitte prüfen Sie, ob auch direkte Führungen möglich sind, um der Radverkehr schneller und damit auch attraktiver zu machen. Wenn sich linksabbiegende Radfahrer rechts von Geradeausfahrern einordnen sollen, sind gefährliche Konflikte vorprogrammiert. Solche Planungen sollten bereits in der Grobentwurfsphase vermieden werden. Die starken Verschwenkungen an Knotenpunkten behindern den Radverkehr und führen zu unklaren Situationen. Derartige Planungen lassen sich in späteren Phasen kaum reparieren und sollten bereits in dieser frühen Phase unbedingt vermieden werden.

### Querungsmöglichkeiten allgemein

Die Querungshilfen sind in ihrer Anzahl nicht ausreichend. Besonders im Bereich Theaterstraße und Hartmannstraße wird dadurch die unzureichende Bestandssituation weiter verstetigt. Auch Fußgängerüberwege sind nicht dargestellt, obwohl eine verbesserte Verknüpfung der Innenstadt mit den angrenzenden Stadtteilen dringend erforderlich ist.  
Straßenborde

An einigen Stellen (z.B. Brückenstraße/Theaterstraße) wird der Radverkehr spitzwinklig auf Bordsteinkanten geführt. Da sich an anderen neugebauten Kreuzungen zeigt, dass niveaufreie Radverkehrsführungen noch immer nicht möglich sind, muss hier in späteren Planungsphasen auf jeden Fall nachgebessert werden.

(000-21)

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit großer Sorge und Enttäuschung habe ich die geplante Einengung oder sogar Schließung des Abschnitts Brückenstr. für den Autoverkehr zur Kenntnis genommen. Als Anwohnerin der Brückenstraße beobachte ich

## Erwiderung Vorhabenträger

eine gewisse Vereinfachung dar, bieten dennoch aber eine fundierte Grundlage für den Variantenvergleich und den weiteren Planungsprozess.

Die Planung der Radverkehrsanlagen wird wesentlich fortgeschrieben. Linksabbiegende Radverkehre werden allerdings weiterhin überwiegend indirekt geführt, erhalten aber gesonderte Aufstellflächen an den Knotenpunkten. Am Knotenpunkt Theaterstraße/ Hartmannstraße wird der Linksabbieger direkt geführt. Die Breite des Radfahrstreifens wird bei einem Verlauf zwischen Geradeausspur und Rechtsabbiegespur (MIV) um 0,25 m auf 2,25 m Breite verbreitert. Es ist nicht vorgesehen, dass sich linksabbiegende Radfahrer neben der Geradeausspur einordnen.

Die Verkehrsanlagen werden aufgrund der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 und den prognostizierten Verkehrsmengen insgesamt für den Kfz-Verkehr wesentlich schlanker geplant. Starke Verschwenkungen treten in der Regel nicht auf.

Die Anzahl der Querungsmöglichkeiten wird in Abstimmung mit den projektbeteiligten Ämtern der Stadt Chemnitz und unter Berücksichtigung von Zwangspunkten erhöht und am Bedarf orientiert.

Die Planung wird dahingehend fortgeführt, dass eine weitestgehend „niveaufreie“ Führung (ohne Querung von Borden) des Radverkehrs möglich ist. An Schnittstellen zu Bestandsanlagen und im Bereich von Querungsinselführungen ist das Überfahren von Bordanlagen ggf. weiterhin erforderlich, wird aber in der weiterführenden Planung nochmals geprüft und optimiert. Spitzwinklig auf den Bord verlaufende Radverkehrsanlagen werden vermieden.



### Eingegangene Bürgerhinweise

**täglich die intensive Nutzung einer vorteilhaft kurzen innerstädtischen Straßenführung durch den Autoverkehr. Bei zeitweiligen Sperrungen durch Bauarbeiten oder Veranstaltungen sich belastende Zwangspausen und andere Nachteile. Die kürzeste Umfahrung über die Georgstraße oder Theaterstraße, Falkeplatz und Bahnhofstraße ist weit, zeitaufwendig und produziert zusätzlich Feinstaub und CO2. Ich möchte Sie deshalb dringend bitten, die ausreichend breite Brückenstr. weiterhin für den notwendigen Autoverkehr bereit zu halten. Eine Fußgängerzone wie jetzt auch sehe trotzdem als gut durchführbar an. Verkehrsberuhigung ist weniger notwendig, da es im vorgesehenen Gestaltungsabschnitt keine Anwohner gibt. Für die Anwohner in der Sackgasse Brückenstraße würde sich nichts ändern, da der Verkehr auf der Theaterstr. und Mühlenstr. ja gleich bleiben würde. Ich bitte um eine Antwort auf meine große Sorge.**

### Erwiderung Vorhabenträger

Die Meinung wird aufgenommen und in der weiteren Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4 Planfeststellungsabschnitt 1 geprüft. Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine Variantenbetrachtung. Die Varianten werden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wird eine Vorzugsvariante ausgewiesen.