



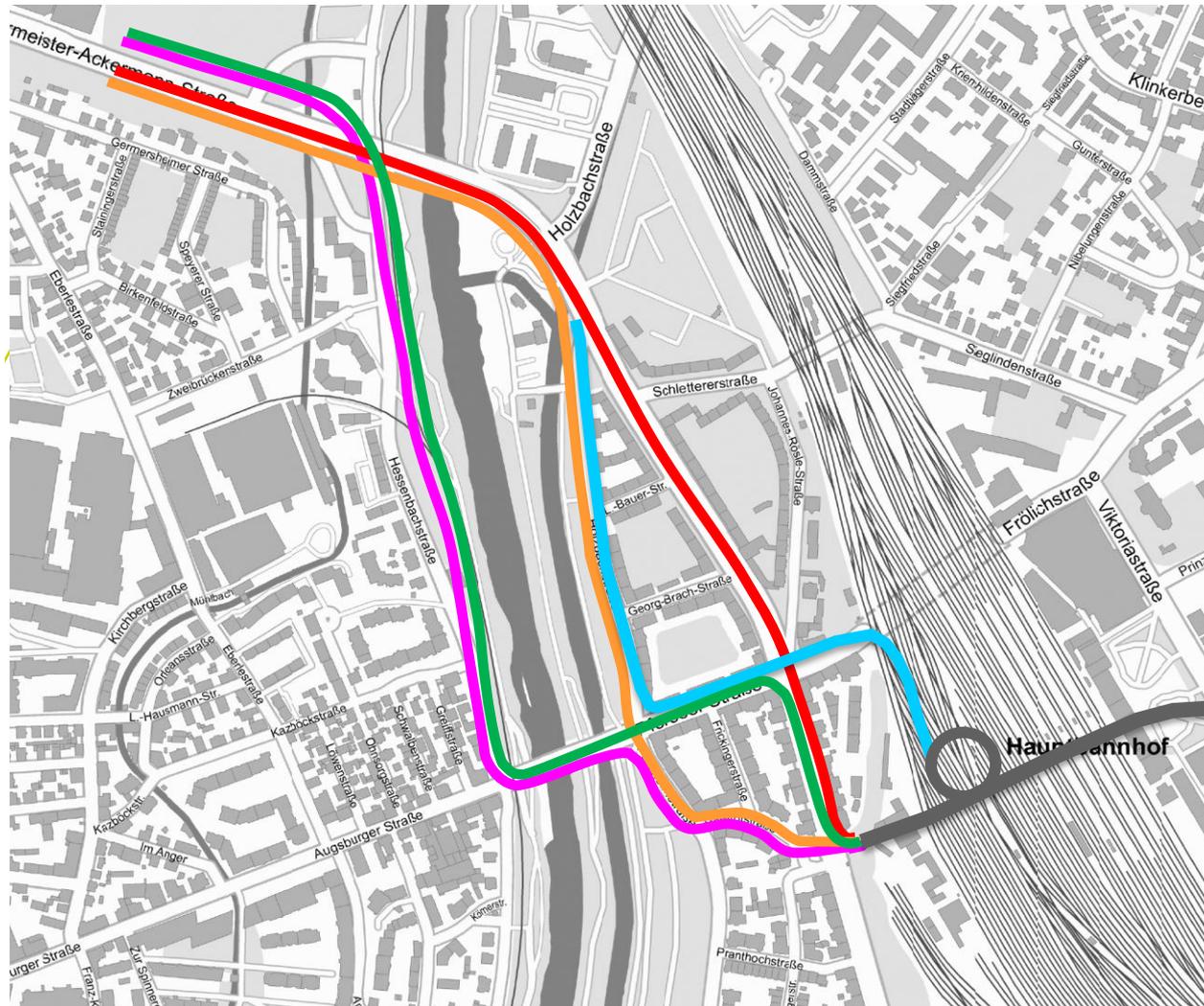
Bürgerdialog GoWEST – die neue Linie 5

**Herzlich willkommen zum 2. Planungsworkshop
am 12.10.2013**

Ablauf des Workshops

- 10:00 – 10:15 Uhr** Empfang / Begrüßung
- 10:15 – 11:45 Uhr** Vorstellung der Ergebnisse der Prüfaufträge und Rückfragen
- 11:45 – 12:15 Uhr** Erläuterung Matrix und Festlegung der Diskussionsinhalte
- 12:15 – 13:15 Uhr** Mittagspause und Imbiss
- 13:15 – 14:45 Uhr** Erste Diskussionsrunde im Plenum
- 14:45 – 15:15 Uhr** Kaffeepause
- 15:15 – 16:45 Uhr** Zweite Diskussionsrunde im Plenum
- 16:45 – 17:00 Uhr** Vorbereitung des Schlussfazits
- 17:00 – 17:30 Uhr** Zusammenfassung / Fazit durch den Moderator

Worum geht's?



- 1 Pferseer Straße –
Hessenbachstraße
(Beschlusslage)
- 2 Rosenaustraße Mittellage
(1. Workshop)
- 3 Hörbrotstraße –
Fahrbahn Holzbachstraße
(1. Workshop)
- 4 Hörbrotstraße -
Hessenbachstraße
- 5 Hangkante –
Pferseer Straße
(Buchegger-Stiftung)



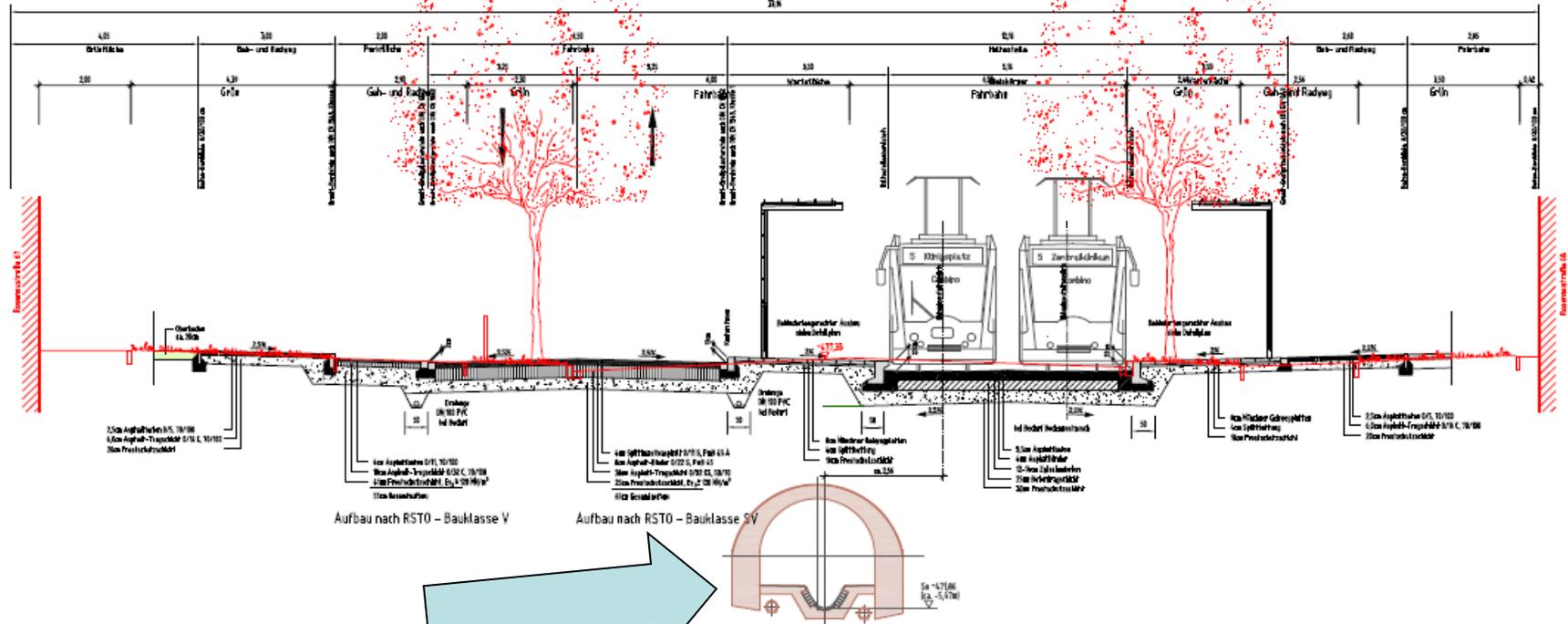
Prüfauftrag aus dem ersten Workshop:

- *Die beiden modifizierten Varianten*
 - * **Rosenaustraße in Mittellage und**
 - * **Holzbachstraße am Rand der Fahrbahn***sind in vergleichbarer Detailschärfe wie die bisherigen 5 Varianten darzustellen.*
- *Für die Mittellage in der **Rosenaustraße** sollte sowohl ein **eigener Gleiskörper** als auch eine **Führung auf der Fahrbahn** untersucht werden.*

Hauptsammler in der Rosenastraße

1-11-408

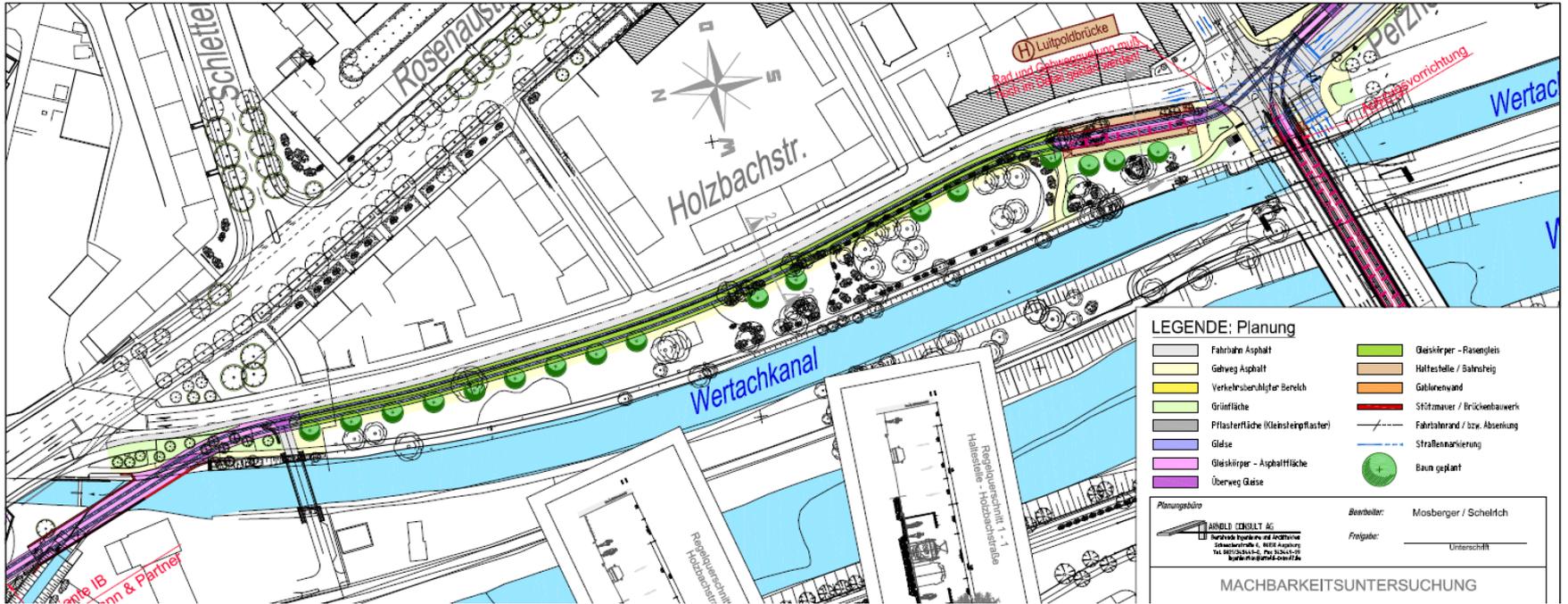
REGELQUERSCHNITT 13-13 km 3+285



Hauptsammler in Mittelachse der Straße

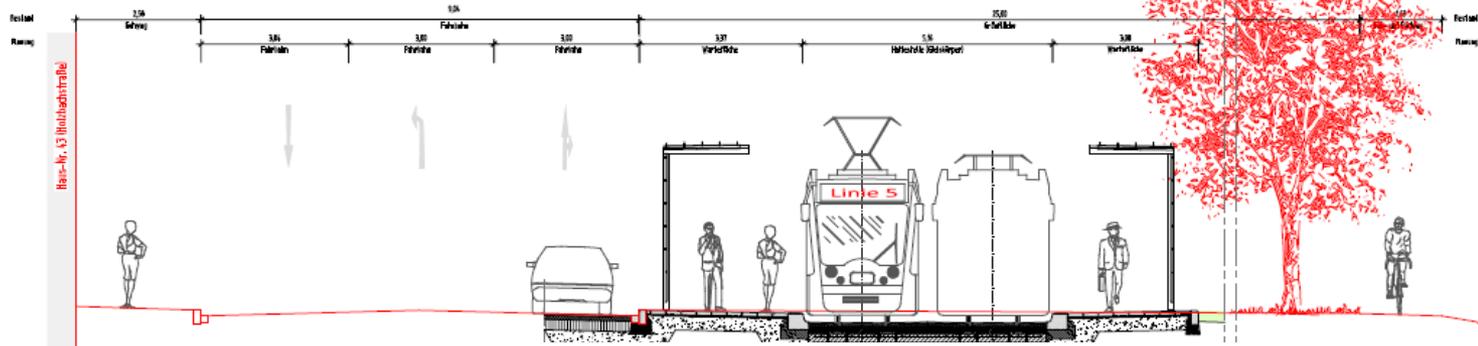
- Bj. 1910
- Stampfbeton

Lageplan durch Hörbrot- und Holzbachstraße

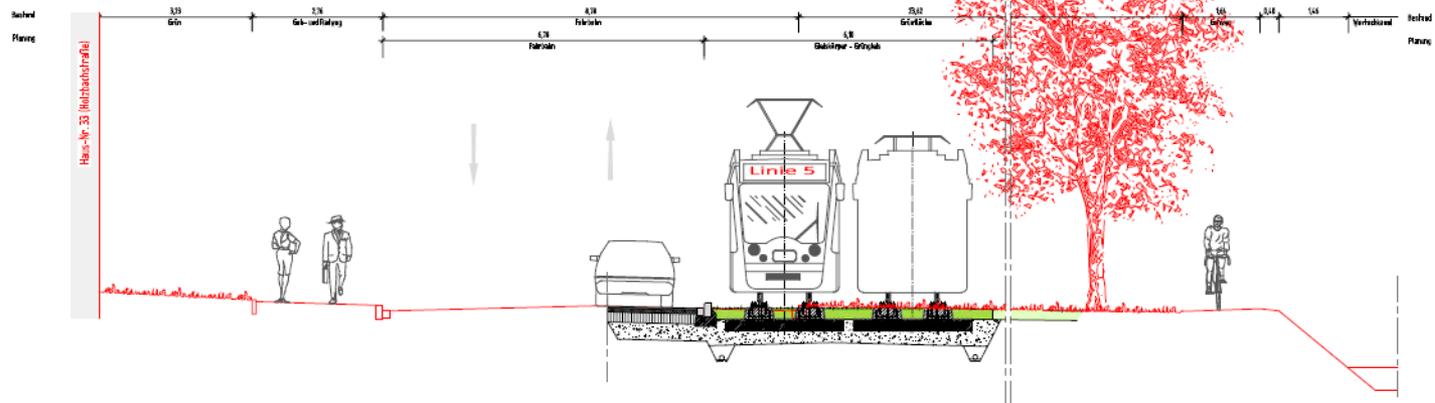


Lageplan durch Hörbrot- und Holzbachstraße

HOLZBACHSTRASSE Haltestelle REGELQUERSCHNITT 1 - 1



HOLZBACHSTRASSE REGELQUERSCHNITT 2 - 2



Trassenführung

Prüfauftrag aus dem ersten Workshop:

- Die **finanziellen Auswirkungen** eines **Verzichts auf einen eigenen Gleiskörper** in der **Rosenastraße** sind darzustellen.

Fördervoraussetzung nach GVFG:

- $NKI > 1$
- Eigener Gleiskörper

Rosenau Straße Nord (350m):

Kosten für Gleise im eigenem Gleiskörper (ca. 10.000 €/m)

- ca. 3,5 Mio. Euro Gesamtkosten
- Eigenanteil 20%: 700.000 Euro

Kosten für straßenbündige Gleise (ca. 9.200 €/m)

- ca. 3,2 Mio. Euro Gesamtkosten = Eigenanteil

Mehrkosten für swa: 2,5 Mio Euro

Aber: **Risiko Hauptsammler in Rosenaustraße**
(Alter ca. 100 Jahre, Stampfbeton)

Kostenschätzung für Verlegung: 7,8 Mio. Euro
*Diese zusätzlichen Kosten werden bei einer
Förderung auch mit gefördert*

Bei einem Verzicht auf eigenem Gleiskörper und
Verlegung des Hauptsammlers in der Rosenaustr.
entfallen **Mehrkosten von ca. 8,8 Mio. Euro**
auf die swa

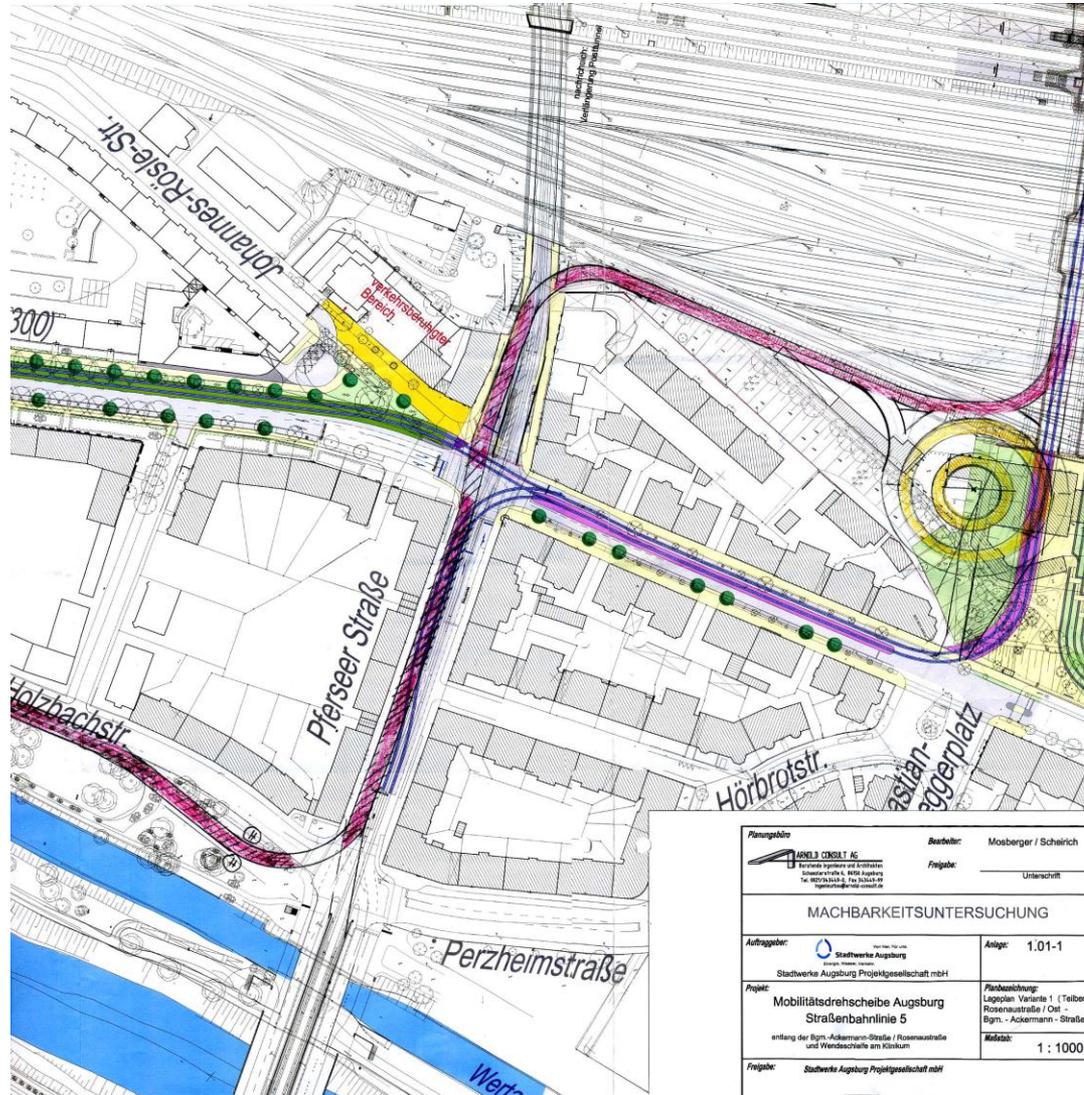
Zum Vergleich: Gesamtkosten Linie 5 liegen zw.
55 und 65 Mio Euro

Trassenführung

Variante der Buchegger-Stiftung:

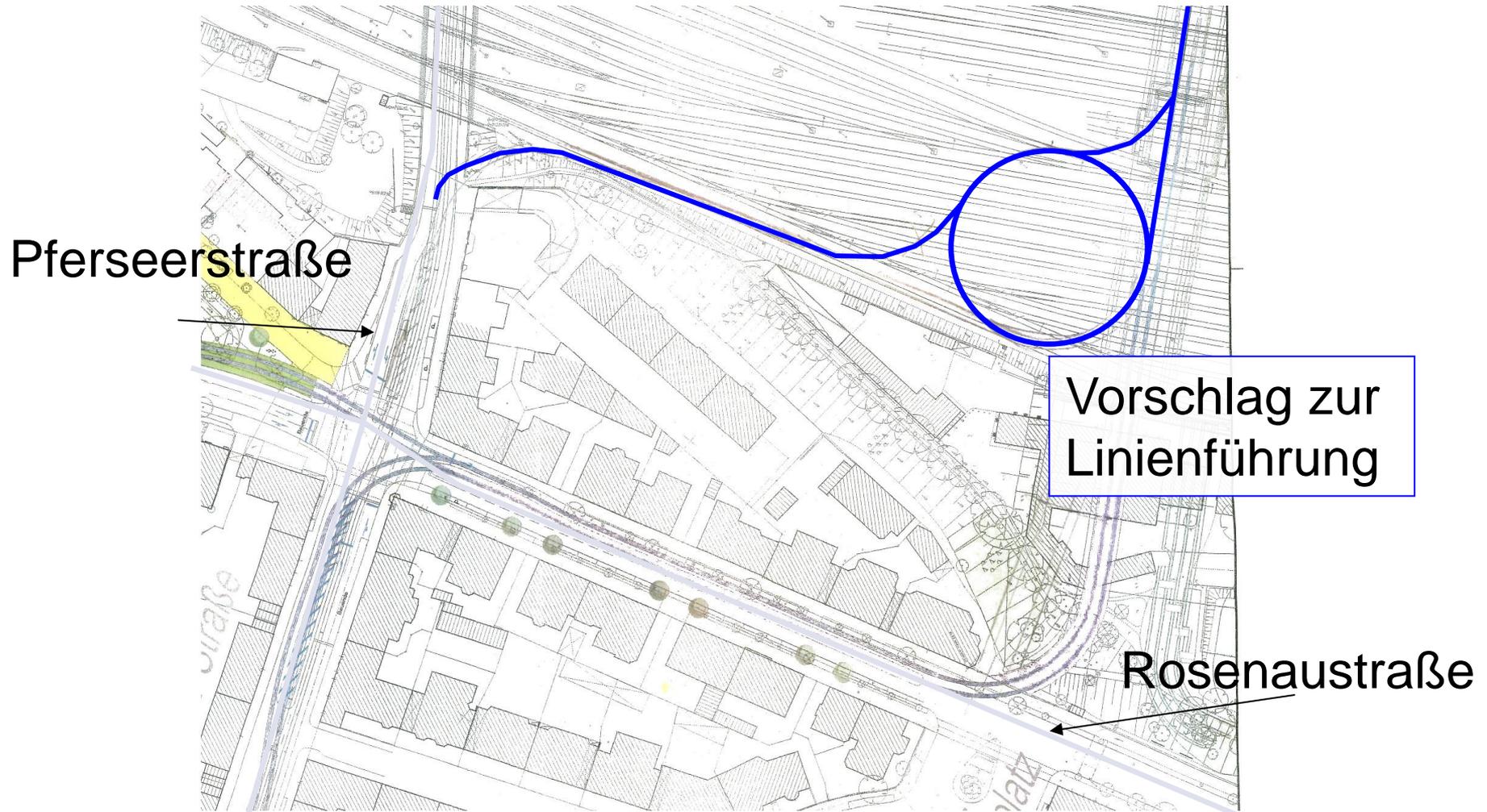
- *Führung der **Straßenbahn in der Hangkante** zwischen dem Portal West und der Pferseer Unterführung.*

Eingaben der Arno-Buchegger-Stiftung:



Planungsbüro: ARNOLD CONSULT AG Beratung in allen Bereichen Sonderstraße 1080 Augsburg Tel. 08231 2424-0 Fax 08231 2424-20 arnoldconsult@arnoldconsult.de	Besteller: Mosberger / Scheirich Freigebe: _____ Unterschrift
MACHBARKEITSUNTERSUCHUNG	
Auftraggeber: Stadtwerke Augsburg Städtische Werke Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH	Anlage: 1.01-1
Projekt: Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Straßenbahnlinie 5 erlangung der Eign.-Ackermann-Strasse / Rosenaustraße und Wendeschleife am Fränkerturm	Flächenschnung: Lageplan Variante 1 (Teilbereich Rosenaustraße / Ost - Eign. - Ackermann - Straße / N Mafstab: 1 : 1000
Freigebe: <i>Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH</i>	

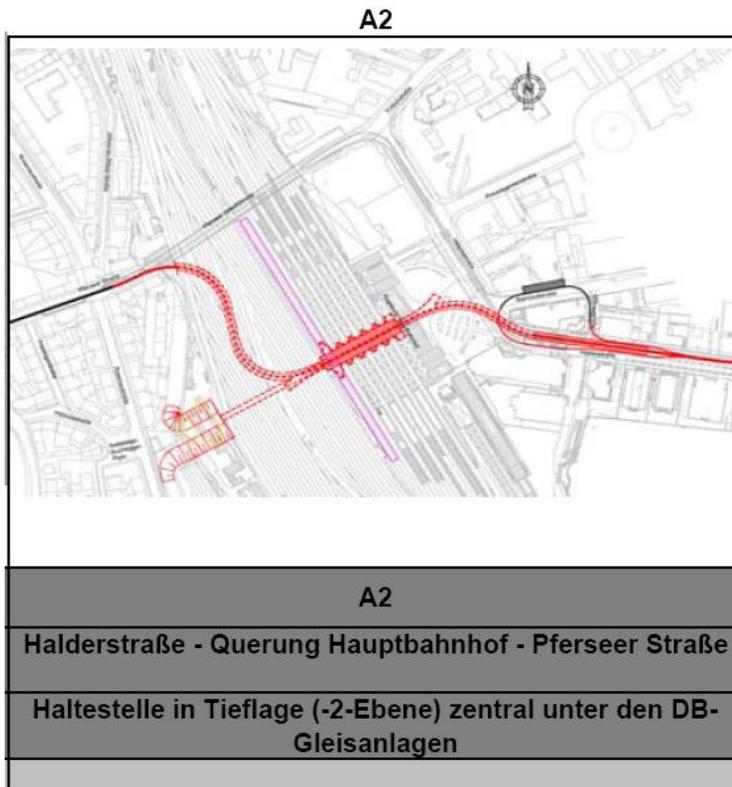
Eingaben der Arno-Buchegger-Stiftung:



Prüfergebnis

- Grabungslänge ca. 250 m à 70.000 €/m □ 17,5 Mio Euro
- abzgl. 250m à 15.000 €/m □ 4,5 Mio Euro
- Mehrkosten ca. 13 Mio Euro
- Fraglich: Förderfähigkeit

Variante A2 der Planfeststellung:



Wurde bereits in der Planfeststellung erörtert und verworfen

• Gründe:

- Fehlende soziale Kontrolle am Fußgänger-Westportal
- Zu geringe Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems bei der Einmündung der Straßenbahn nach dem Pferseer Tunnel
- Sicherheitsbedenken am Tunnelausgang Pferseer Tunnel

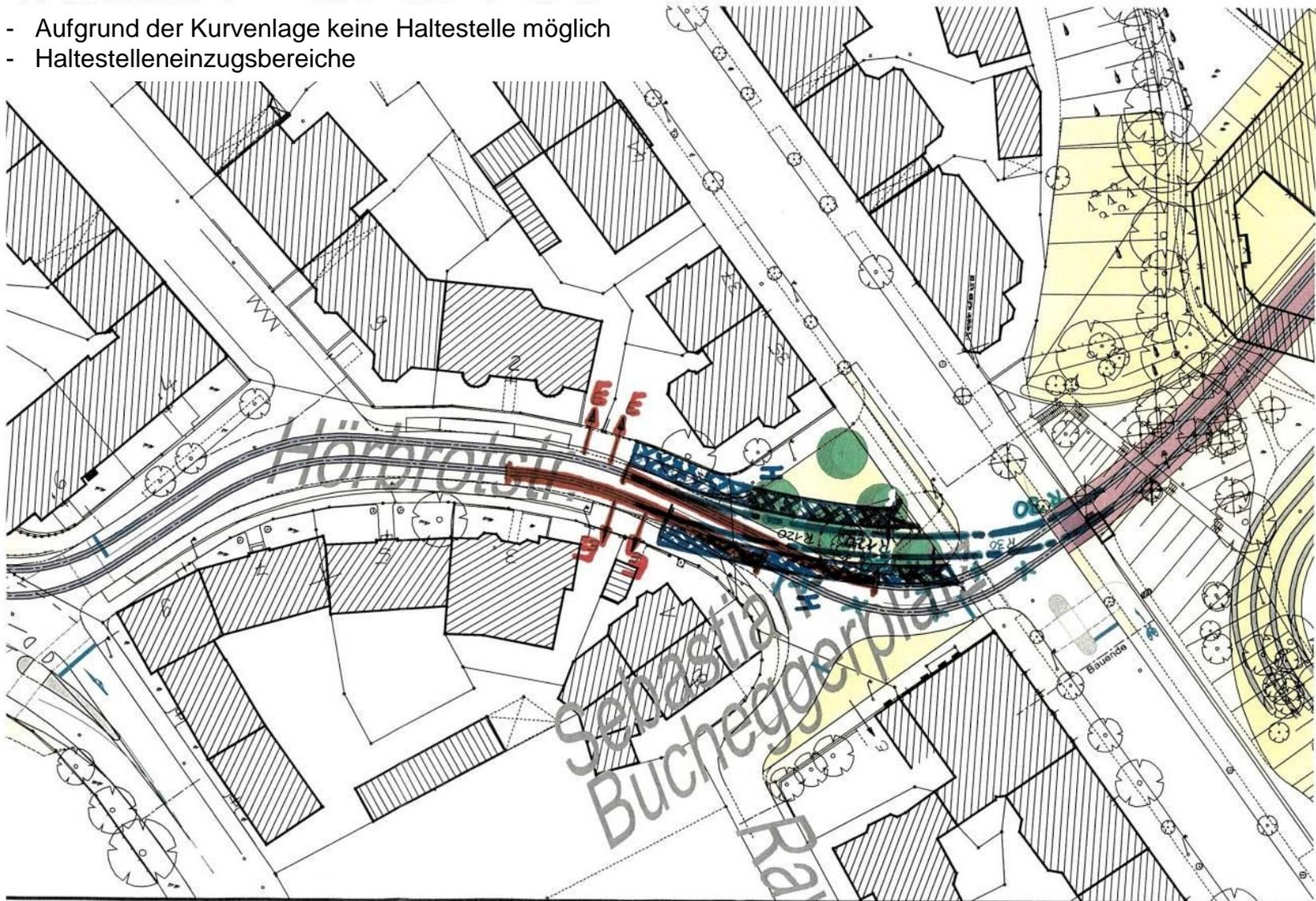
Haltestellen / ÖPNV-Erschließung

Prüfauftrag aus dem ersten Workshop:

- *Bei einer Trassenführung durch die Hörbrotstraße ist eine **Haltestelle im Bereich des Sebastian-Buchegger-Platzes** zu prüfen.*

Haltestelle in der Hörbrotstraße prüfen

- Aufgrund der Kurvenlage keine Haltestelle möglich
- Haltestelleneinzugsbereiche



Haltestellen / ÖPNV-Erschließung

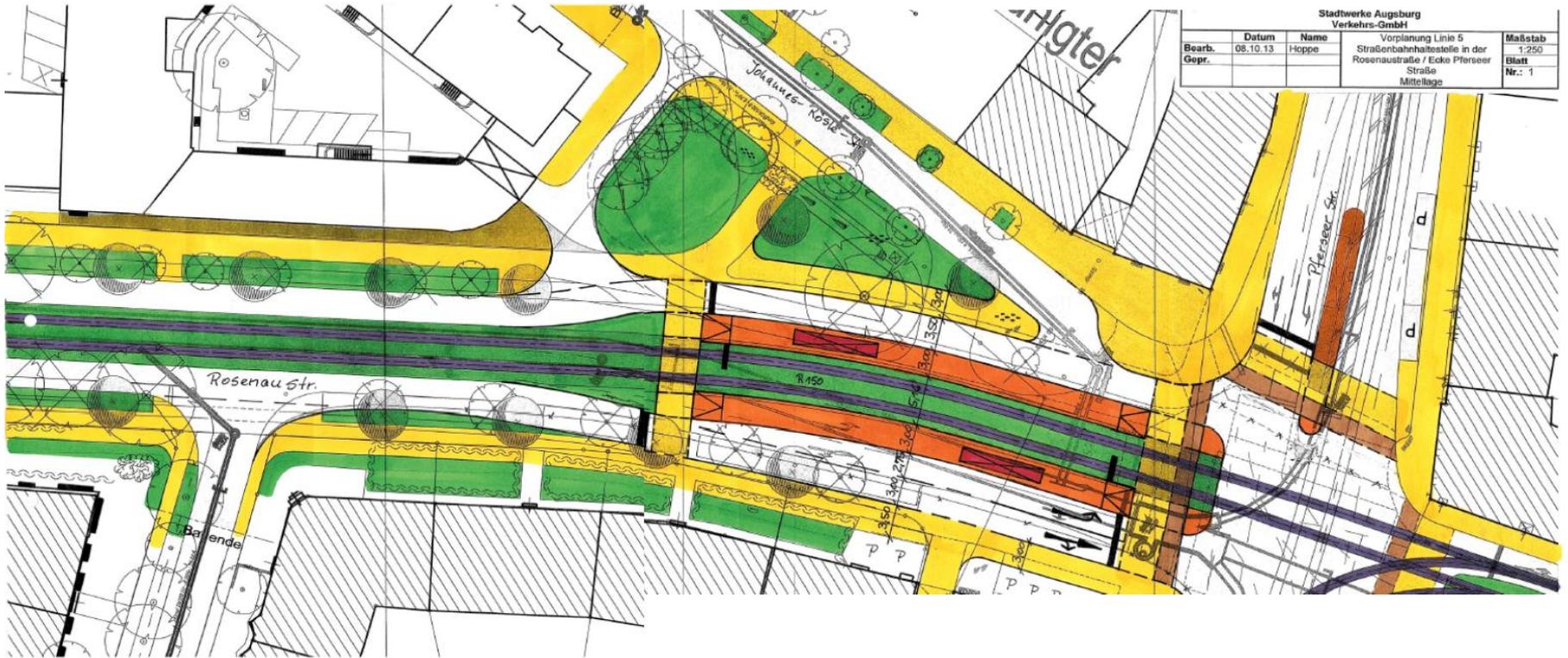
Prüfauftrag aus dem ersten Workshop:

Bei einer Trassenführung durch die nördliche Rosenaustraße sind zu untersuchen:

- *die **mittige Anordnung einer Haltestelle** auf Höhe des Richard Wagner Hofes*
oder
- ***zwei Haltestellen an den Enden** nördlich der Kreuzung mit der Pferseer Straße und auf Höhe der Holzbachstraße.*

- Erste Haltestelle erst nach der Einmündung Johannes-Rösle-Straße möglich
- Zweite Haltestelle vor Schlettererstraße
- Sehr enger Haltestellenabstand
- Verlangsamt die Straßenbahnlinie
- Haltestelleneinzugsbereich
- Anordnung direkt an Schlettererstraße kritisch
- Haltestelle im Kurvenbereich
 - Barrierefreiheit nicht gegeben

Detail Haltestelle „Johannes-Rösle-Straße“

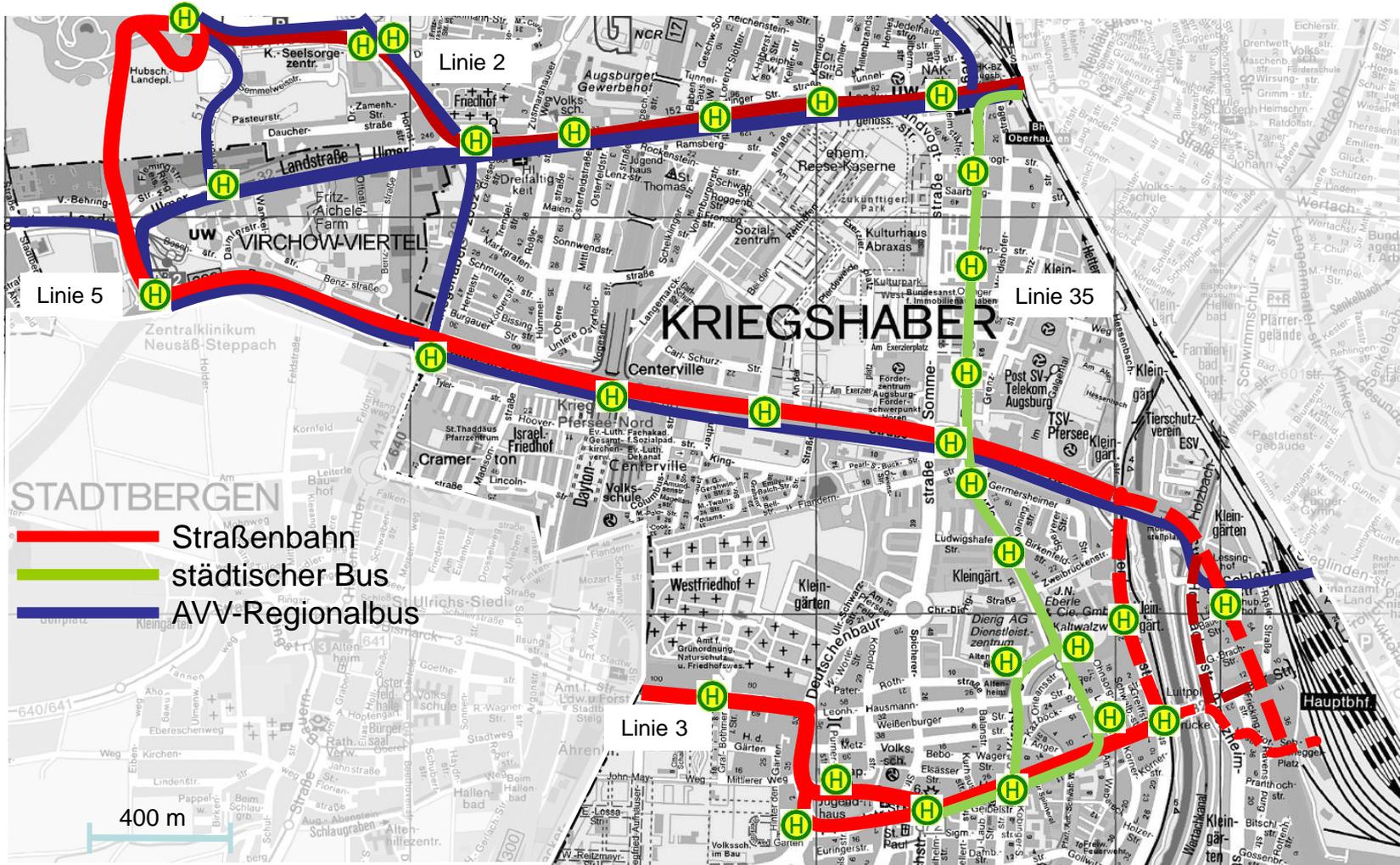


Haltestellen / ÖPNV-Erschließung

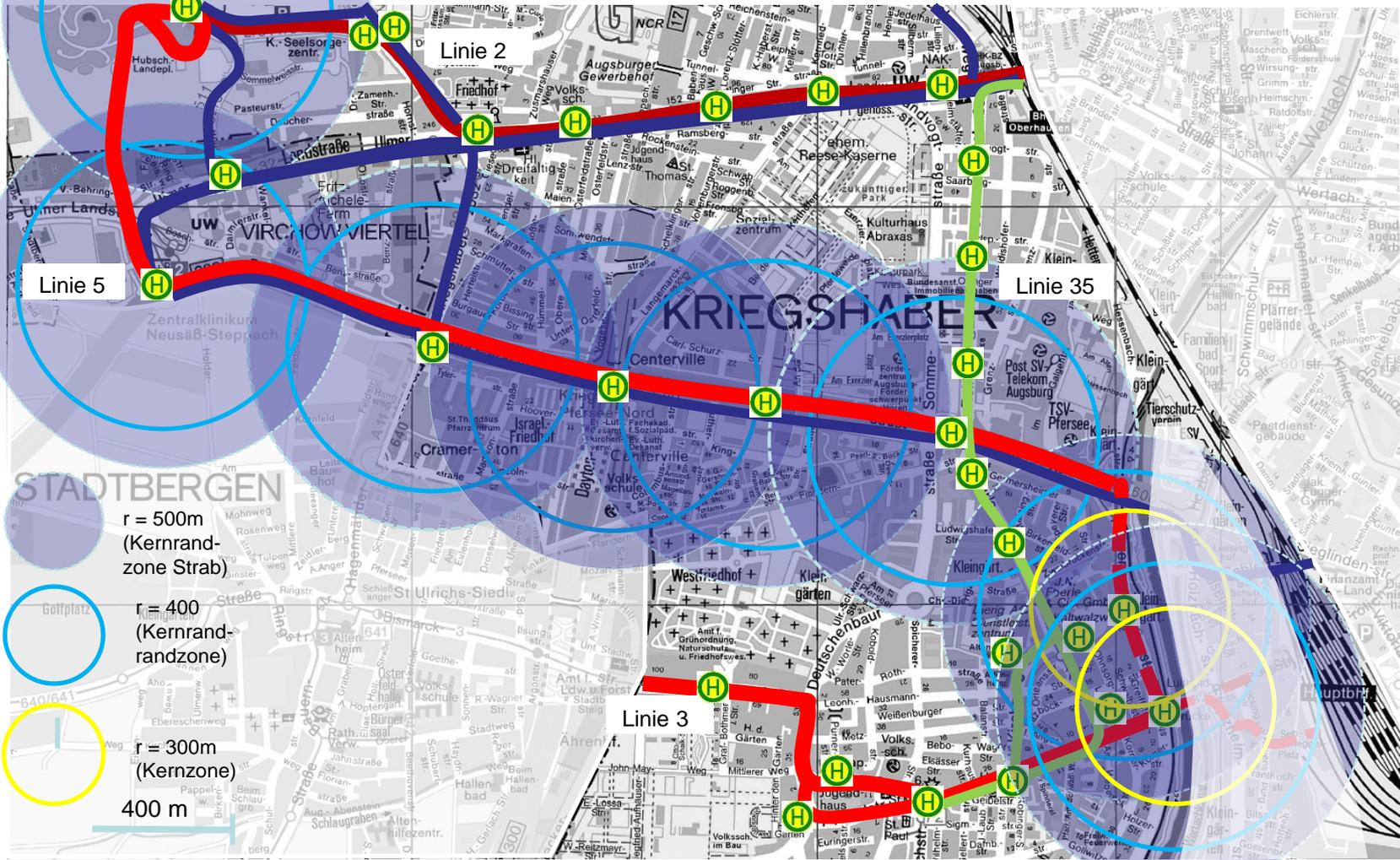
Prüfauftrag aus dem ersten Workshop:

- *Das **geplante ÖPNV-Netz (Bus-Linien)** nach Inbetriebnahme der Linie 5 ist darzustellen.*
- *Die **Einzugsbereiche der Haltestellen** sind zu prüfen.*

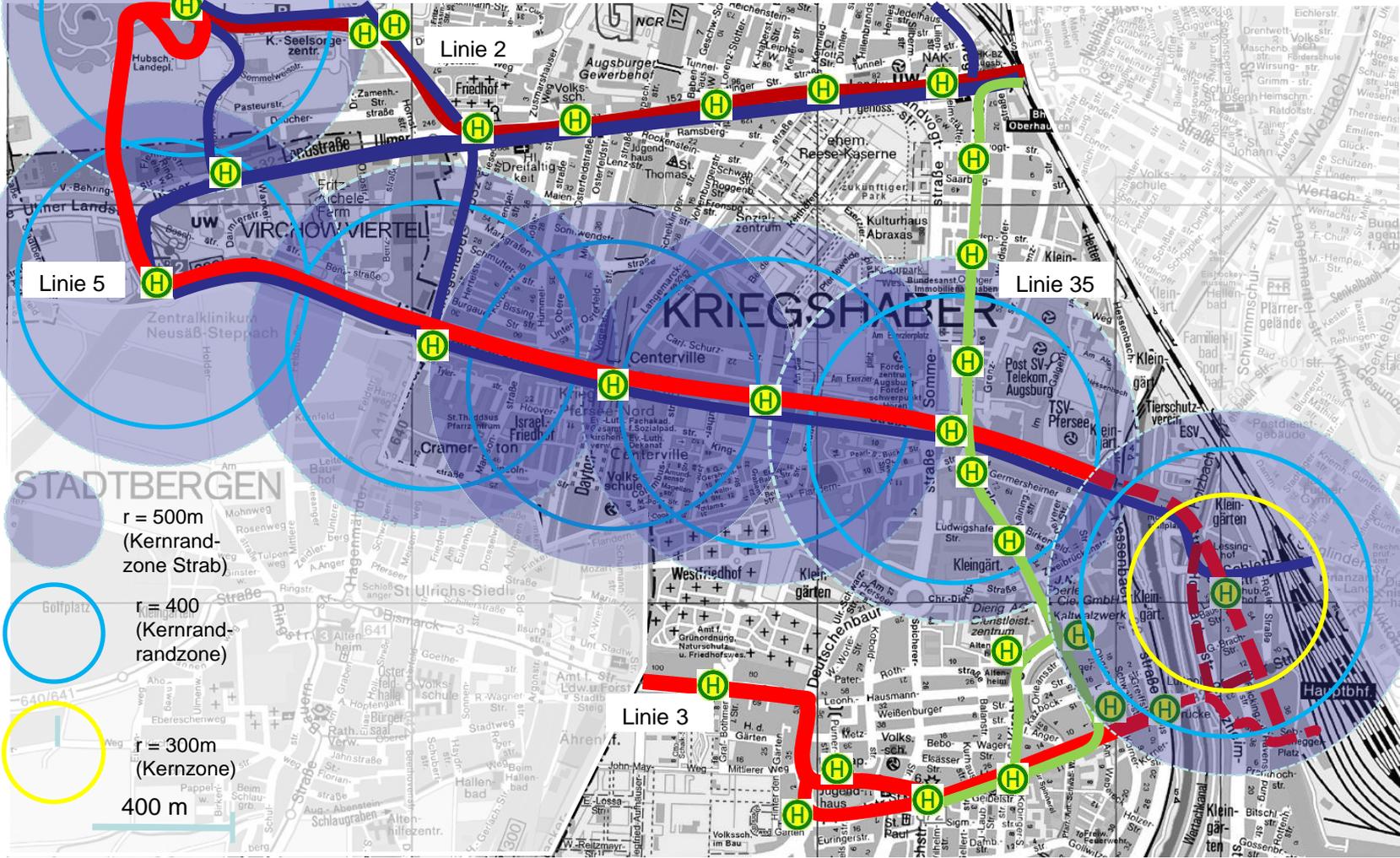
Buslinie 32 West entfällt



Einzugsbereiche der Haltestellen



Einzugsbereiche der Haltestellen

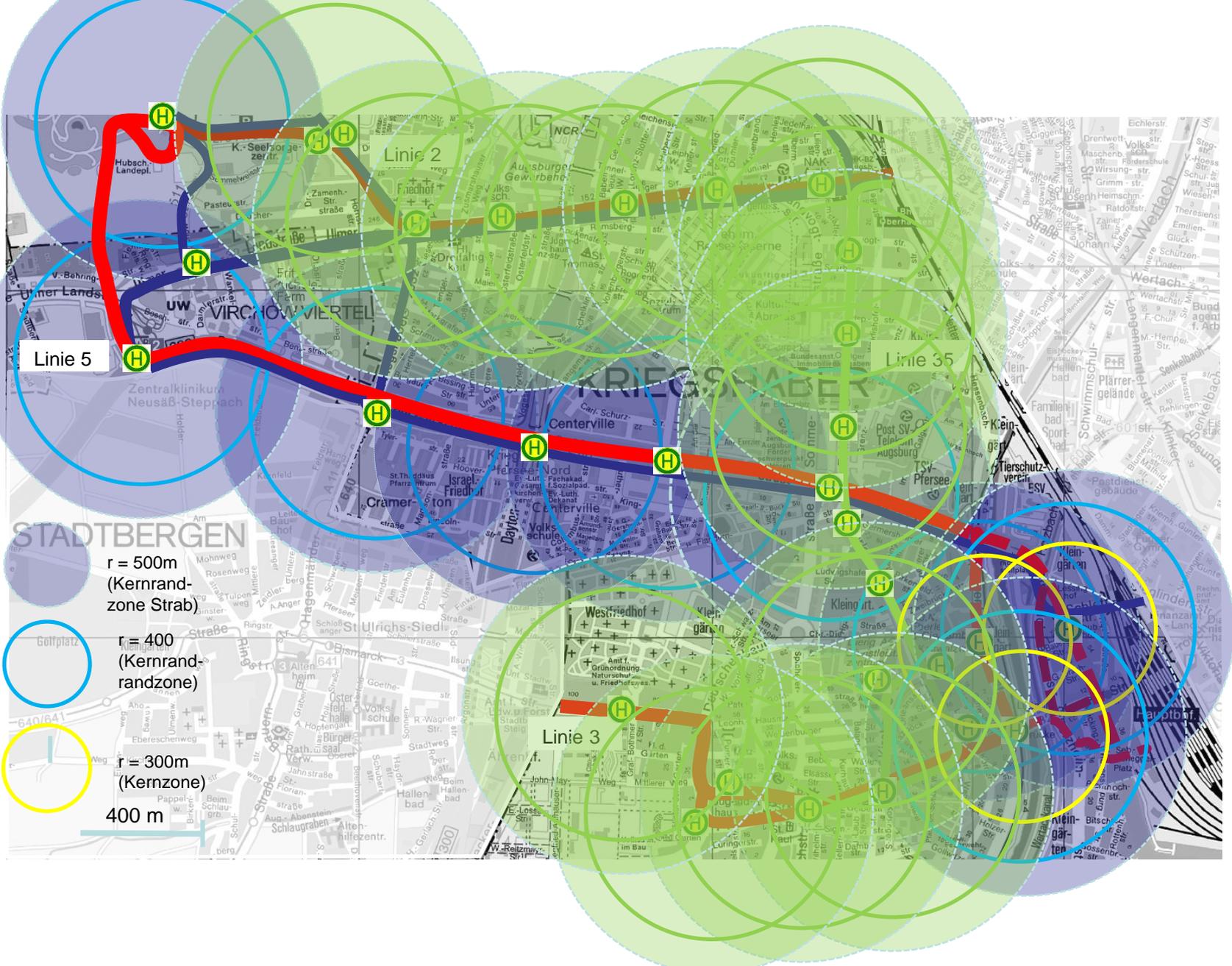


$r = 500\text{m}$
(Kernrandzone Strab)

$r = 400$
(Kernrandzone)

$r = 300\text{m}$
(Kernzone)
400 m

Einzugsbereiche der Haltestellen



Änderung im ÖPNV-System:

- Linie 32 West wird durch Linie 5 ersetzt
- Zuwachs durch verbessertes Angebot
 - 5-Min-Takt anstatt 15-Min-Takt
 - Schnellere Beförderung
 - Attraktiveres System
 - Erhöhung des Modal Split von 17,9% auf 18,6%
- Fahrgäste 2011: 1,11 Mio Fahrgäste pro Jahr
- Zuwachs zw. ca. 5%: 1,16 Mio Fahrgäste pro Jahr
und 20%: 1,32 Mio Fahrgäste pro Jahr

Prüfauftrag aus dem ersten Workshop:

- *Zur Beurteilung der Trassenvarianten sind Aussagen zur **Verlagerung des KFZ-Verkehrs** erforderlich.*
- *Die Einführung des **Anwohnerparkens** ist zu prüfen.*

Grundlagen





Bgm.-Ackermann-Str.

Schletterer Str.

Frölichstr.

Eberlestr.

Pferseer Str.

Augsburger Str.

Perzheimstr.

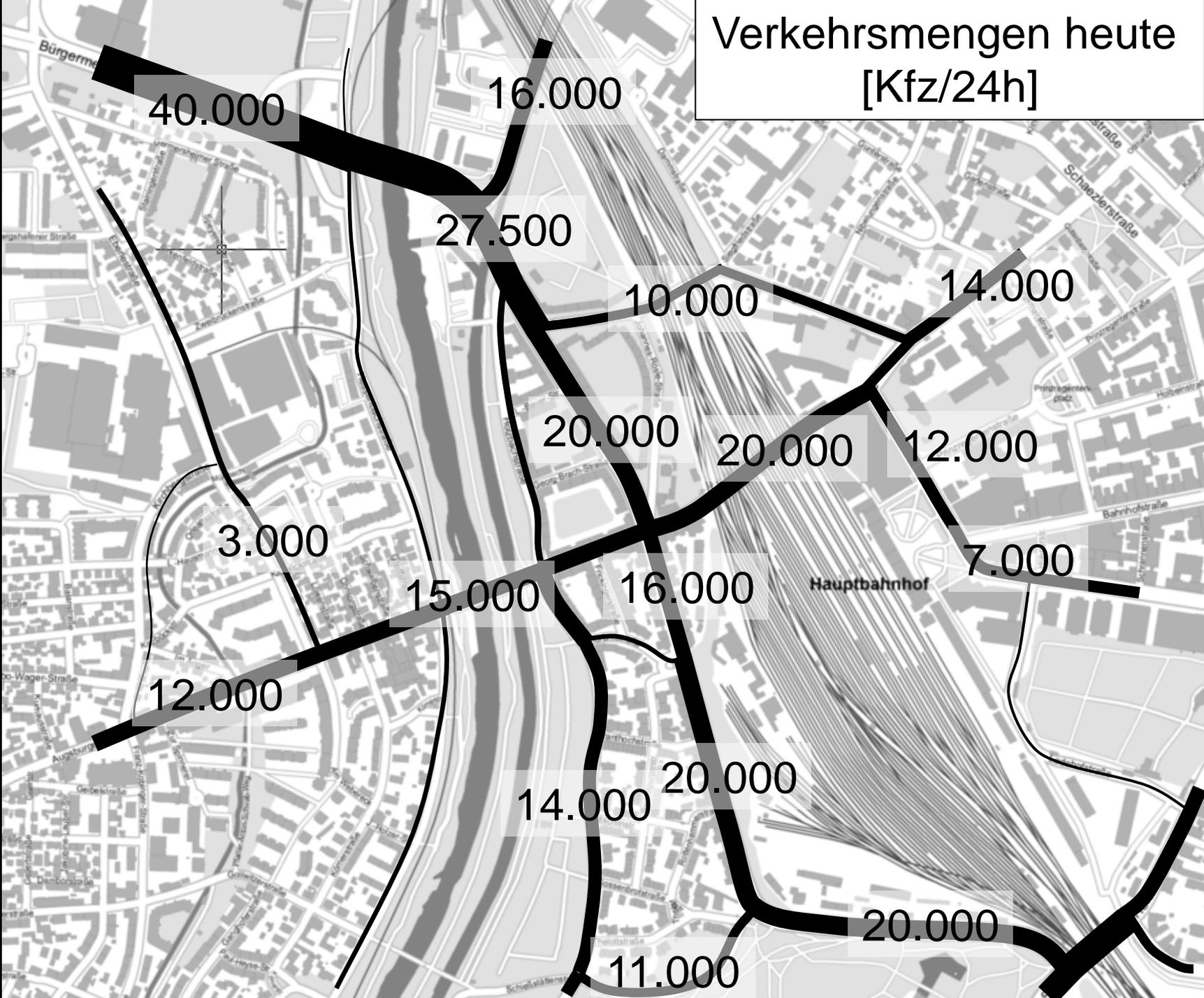
Rosenaustr.

Hauptbahnhof

Klinkenberg

Volkhardtstraße
Schaezlerstraße

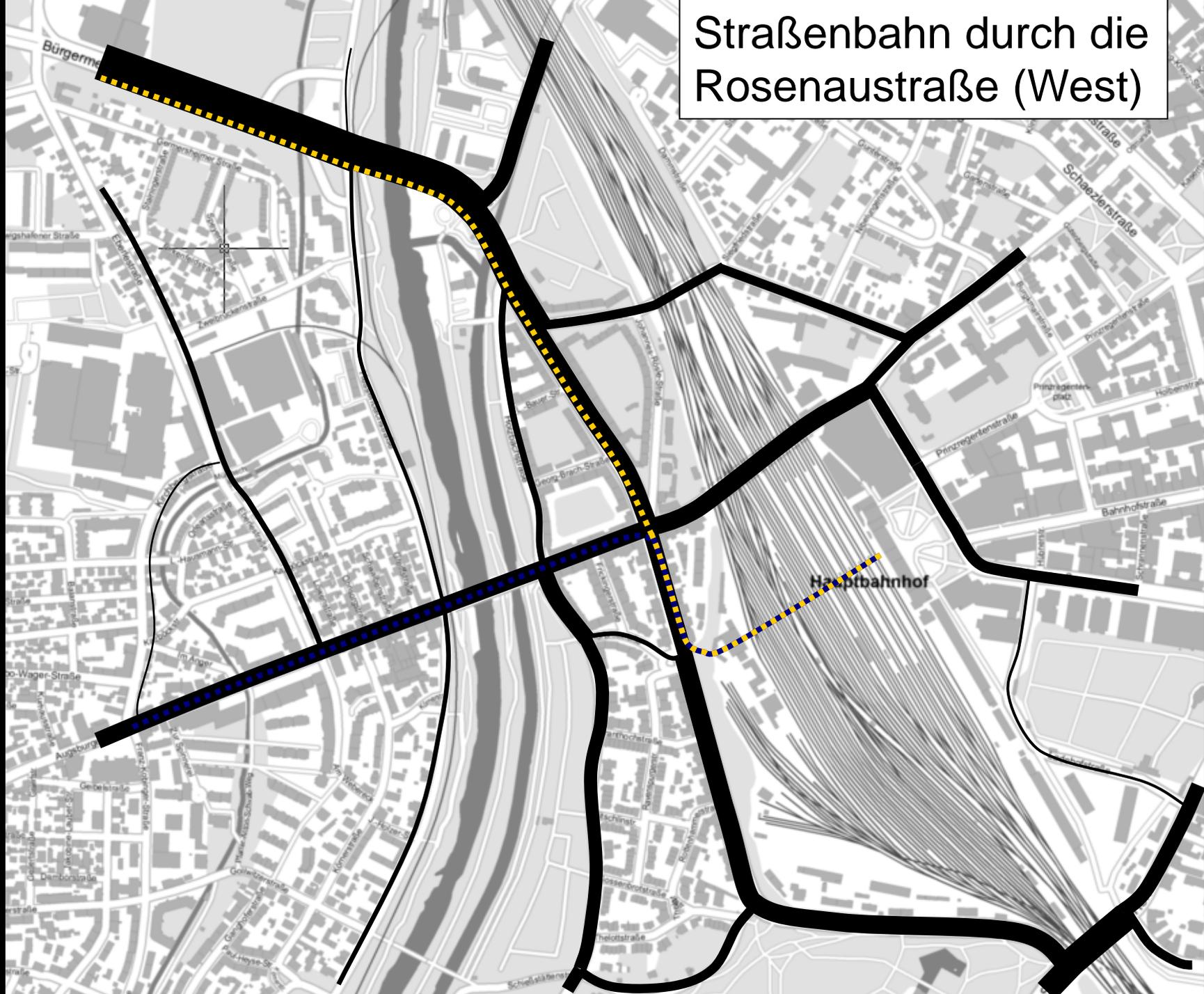
Verkehrsmengen heute [Kfz/24h]



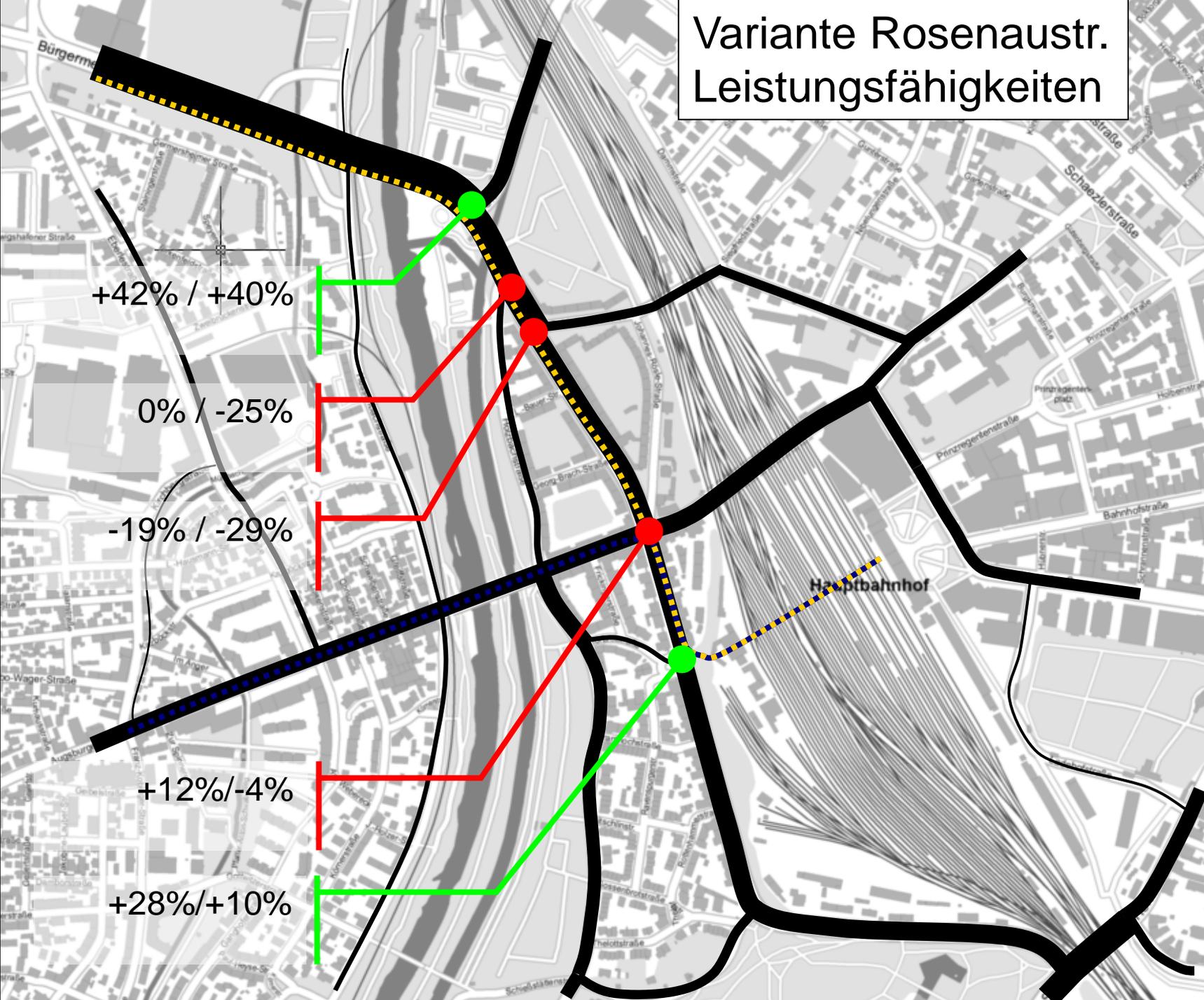


Variante Rosenaustraße

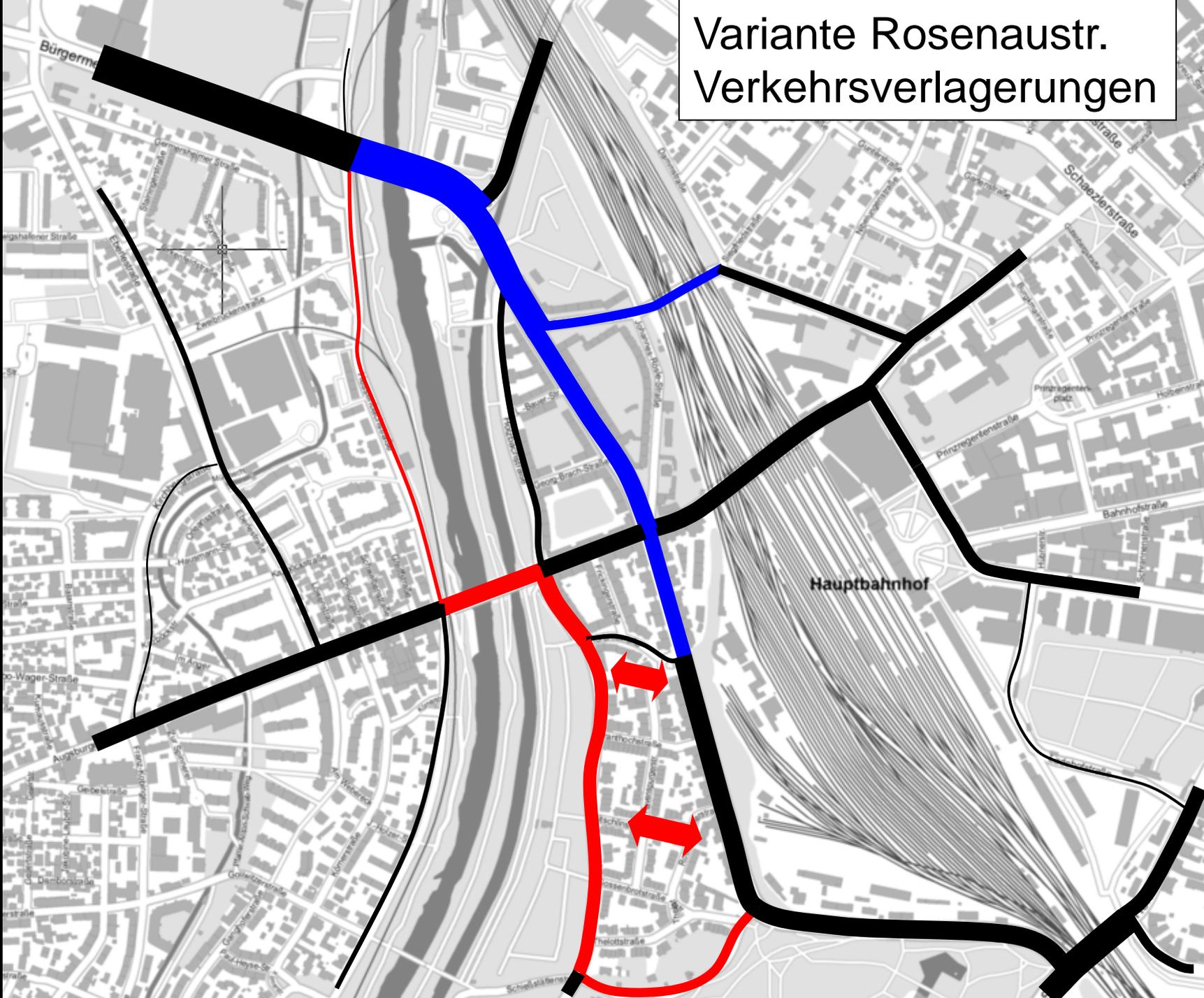
Straßenbahn durch die Rosenaustraße (West)



Variante Rosenaustr. Leistungsfähigkeiten



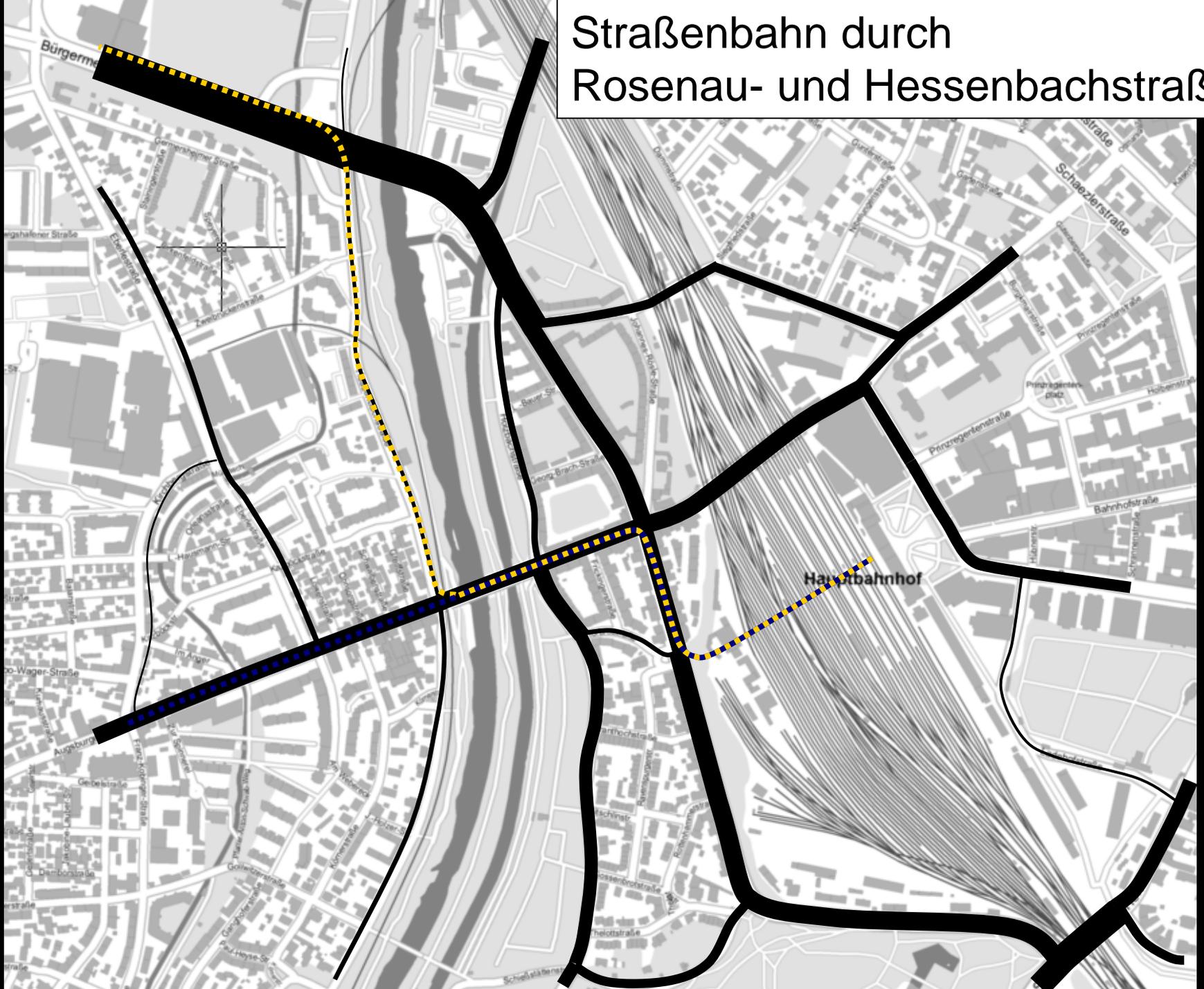
Variante Rosenaustr. Verkehrsverlagerungen



Variante

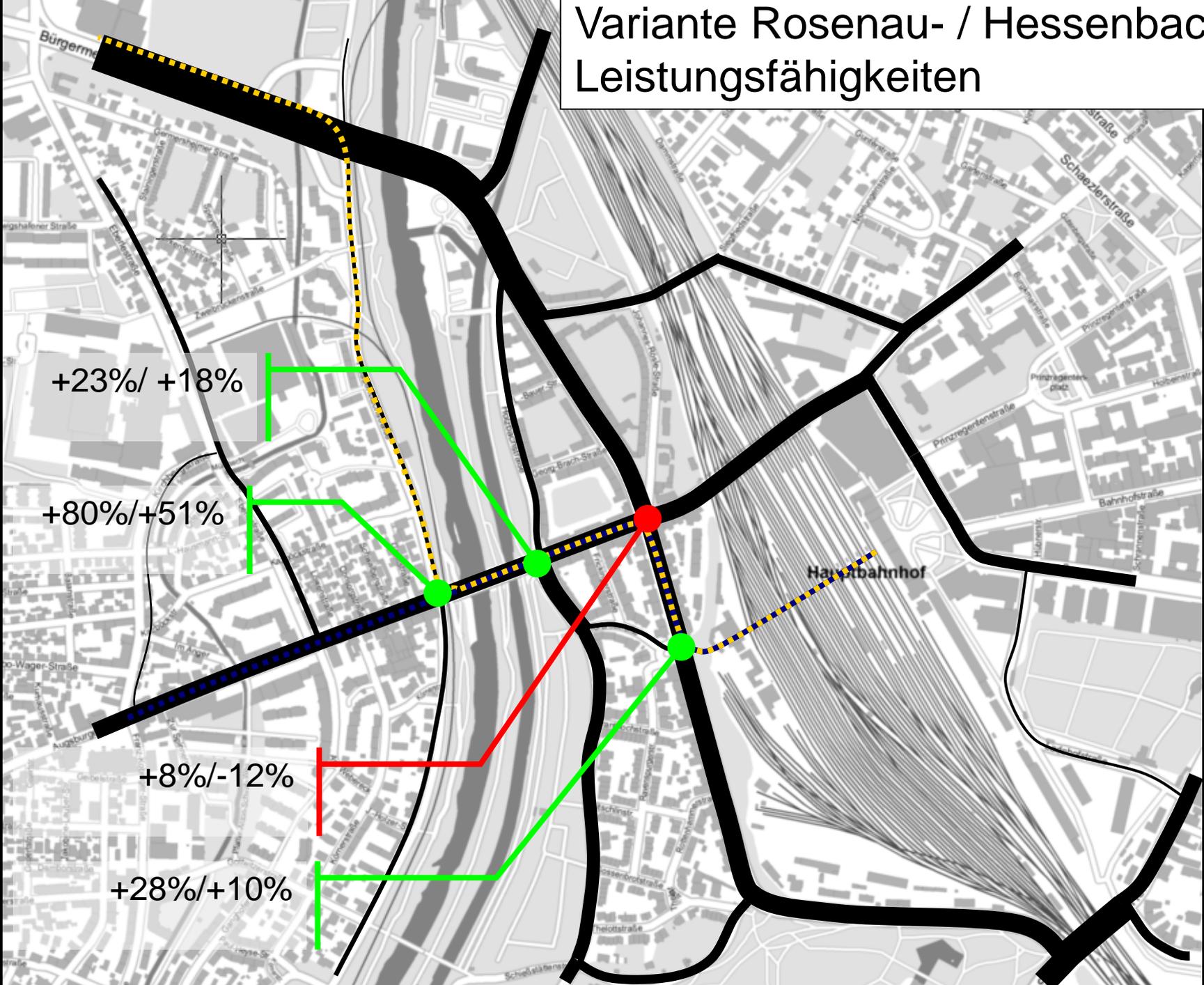
//// Rosenau- / Hessenbachstraße

Straßenbahn durch Rosenau- und Hessenbachstraße

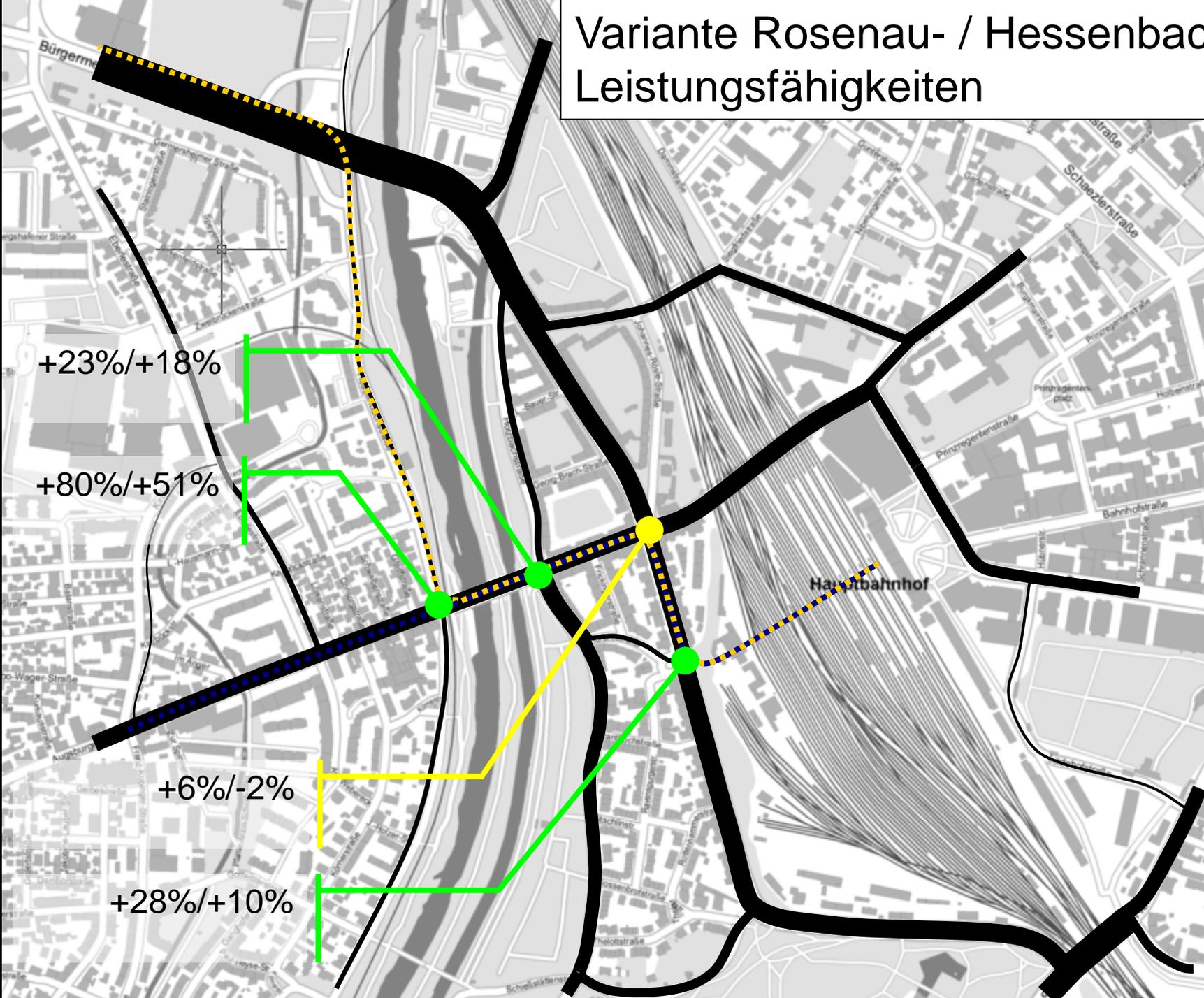


Variante Rosenau- / Hessenbachstr

Leistungsfähigkeiten



Variante Rosenau- / Hessenbachst Leistungsfähigkeiten



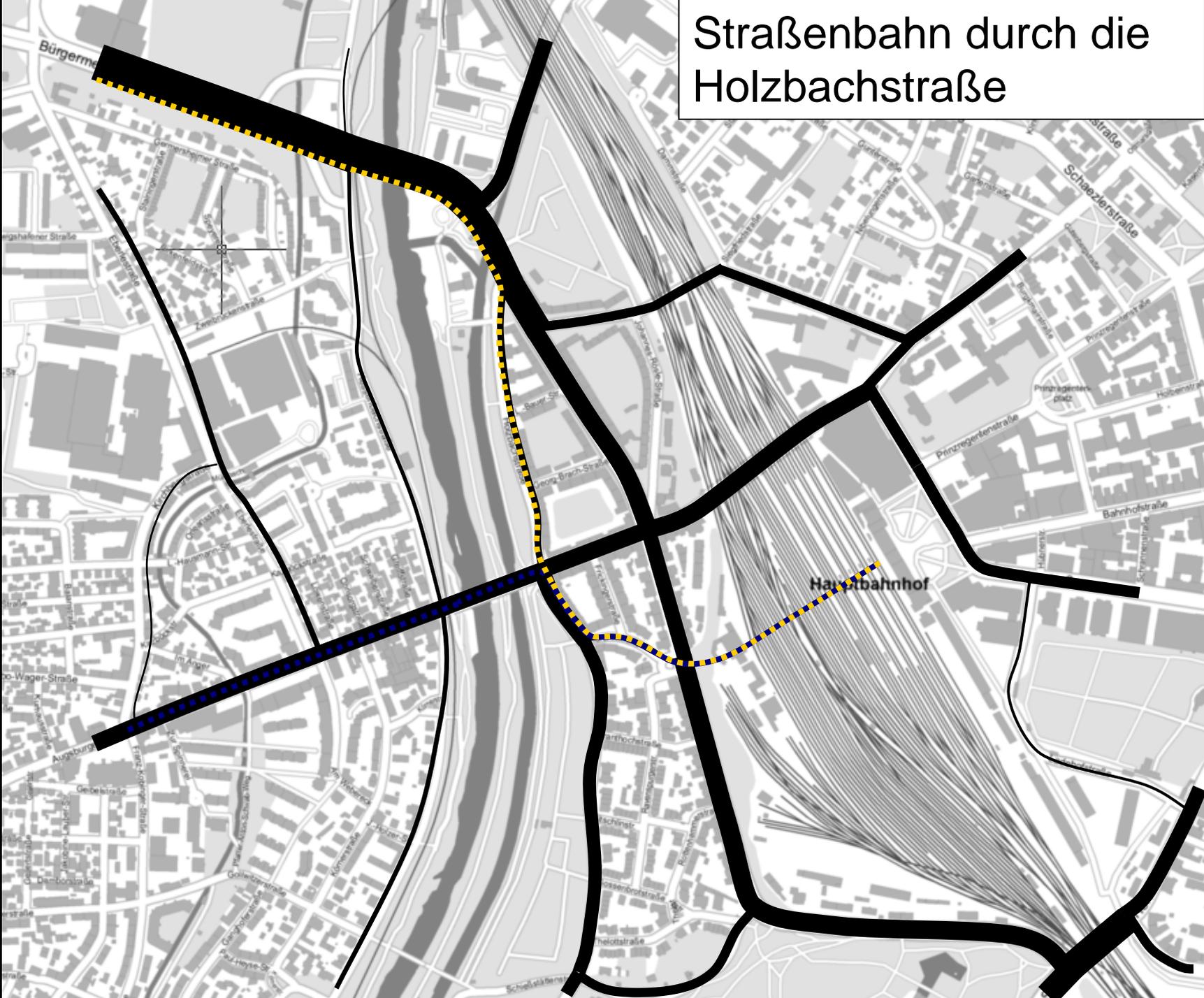
Variante Rosenau- / Hessenbachstr Verkehrsverlagerungen



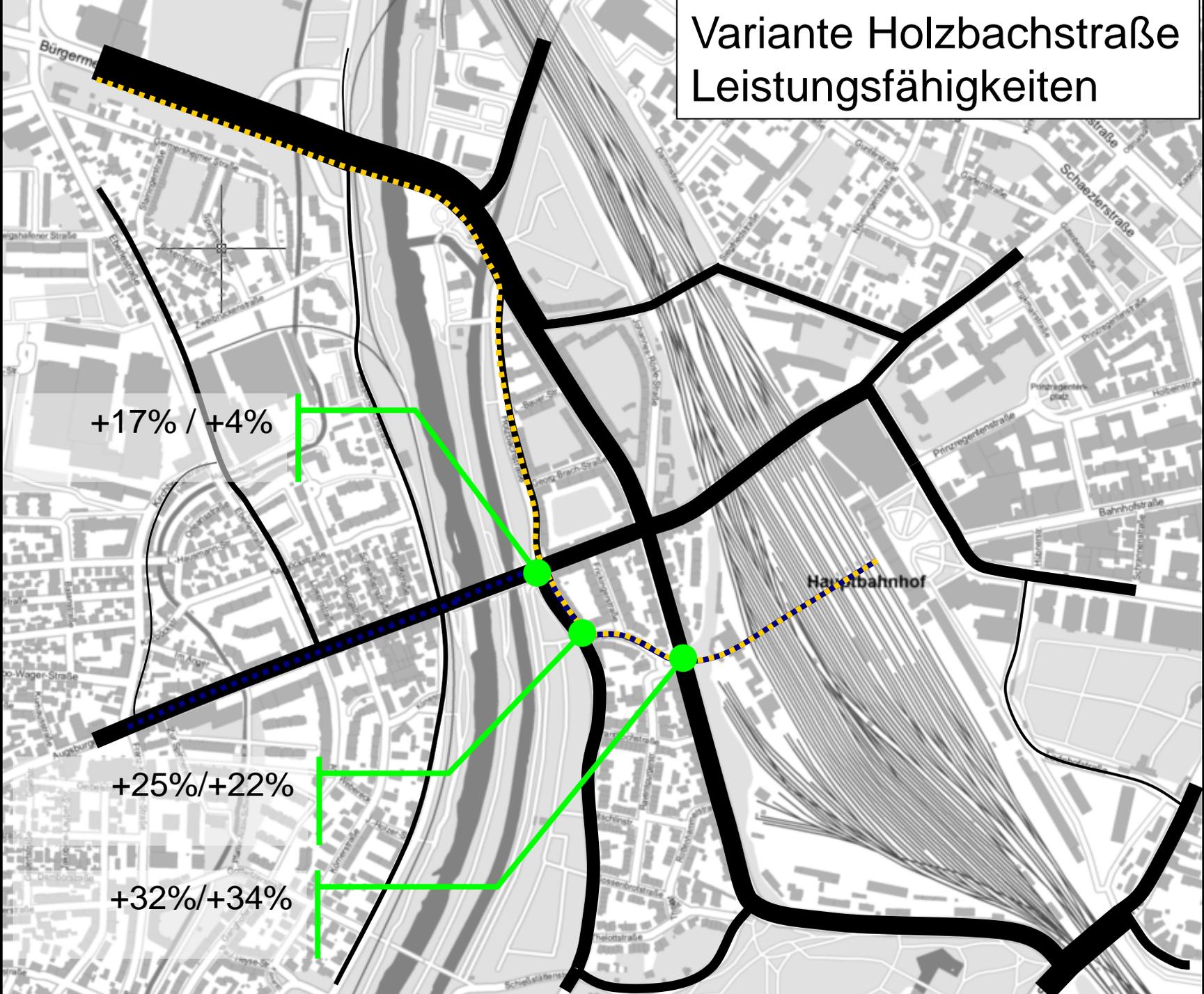


Variante Holzbachstraße

Straßenbahn durch die Holzbachstraße



Variante Holzbachstraße Leistungsfähigkeiten



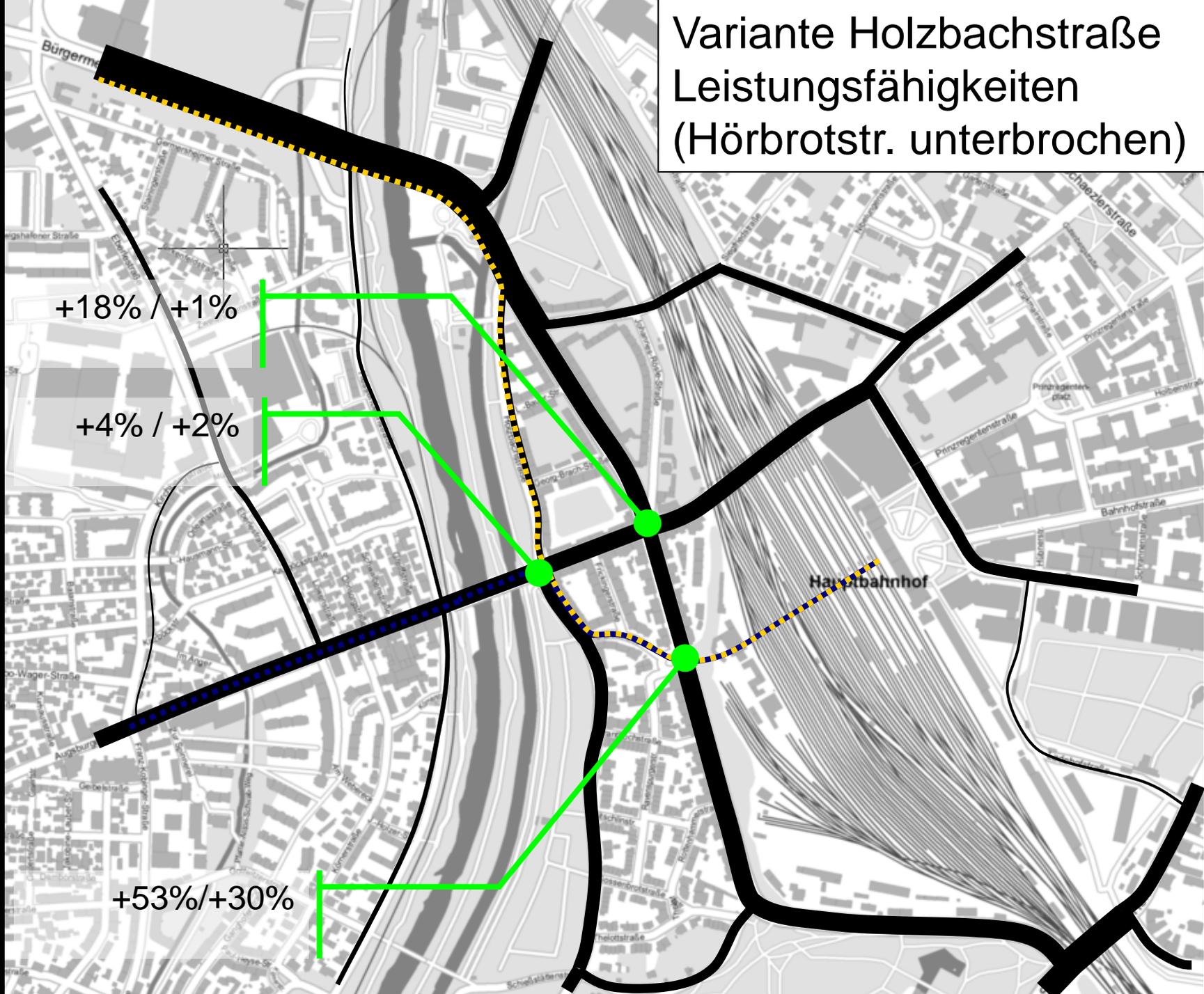
+17% / +4%

+25% / +22%

+32% / +34%

Hauptbahnhof

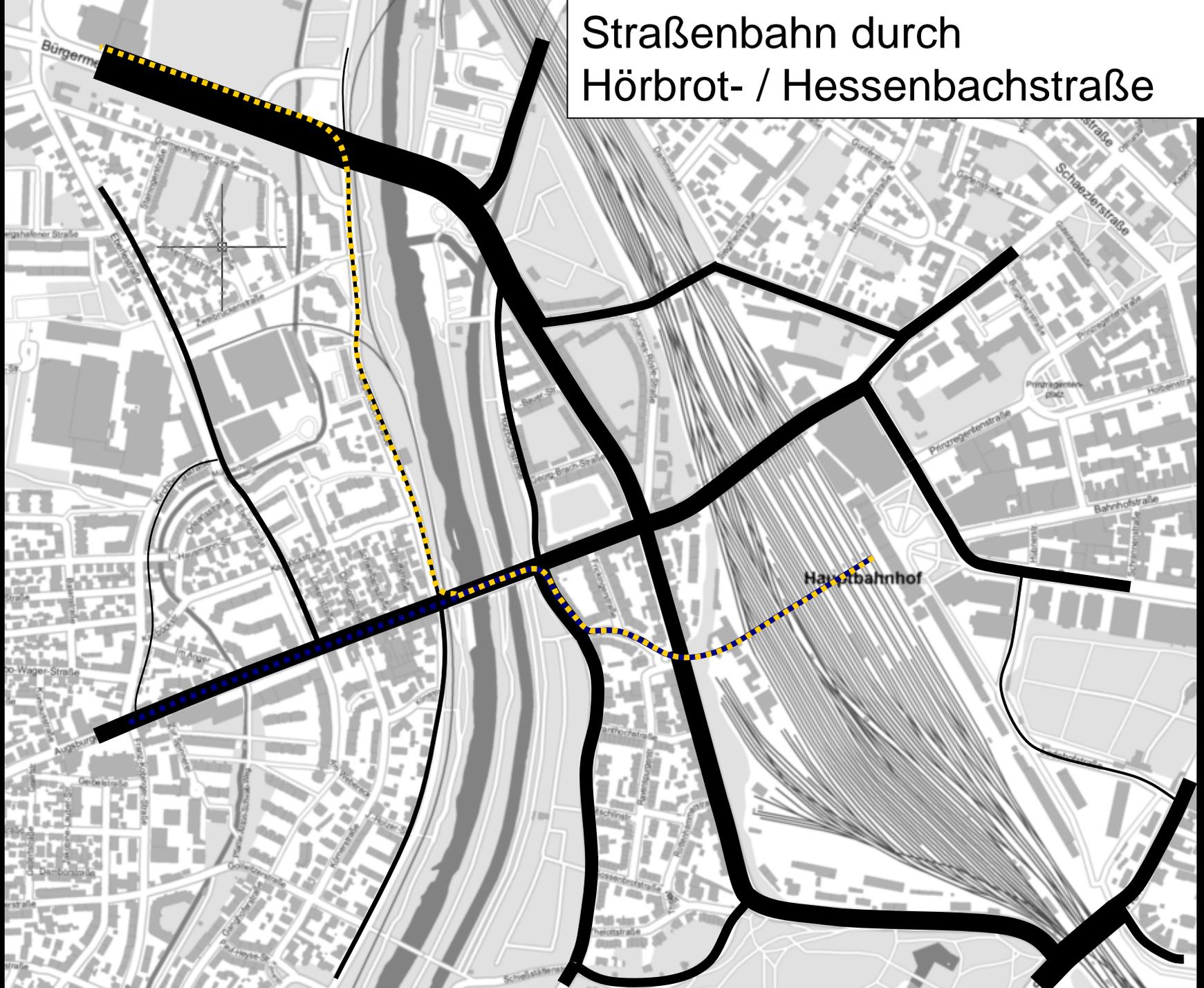
Variante Holzbachstraße Leistungsfähigkeiten (Hörbrotstr. unterbrochen)



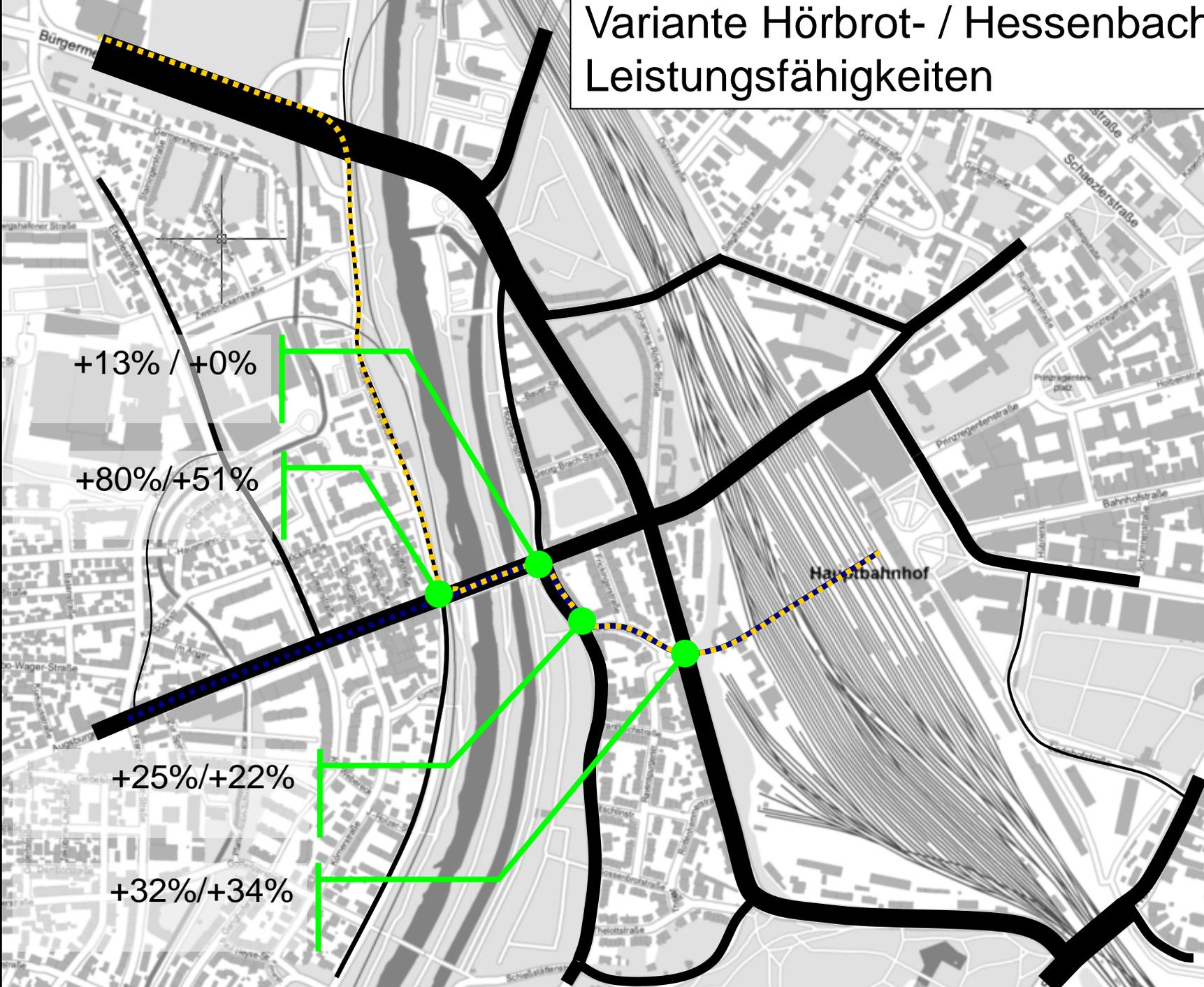
Variante

Hörbrot- / Hessenbachstraße

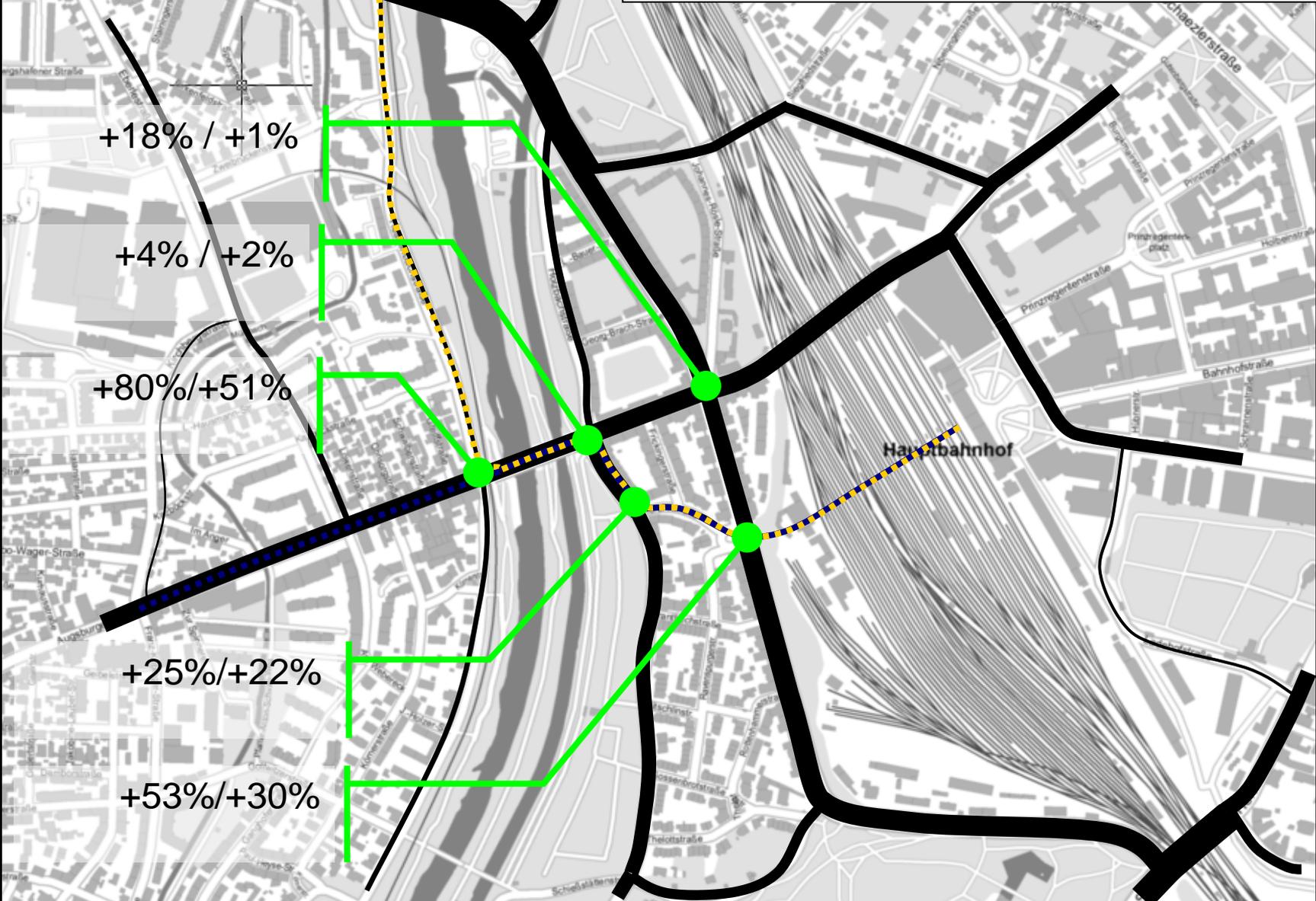
Straßenbahn durch Hörbrot- / Hessenbachstraße



Variante Hörbrot- / Hessenbachstr. Leistungsfähigkeiten



Variante Hörbrot- / Hessenbachstr. Leistungsfähigkeiten (Hörbrotstr. unterbrochen)



Prüfauftrag aus dem ersten Workshop:

- *Es wird eine Aufstellung benötigt, wieviele **Bäume** bei den unterschiedlichen Trassenvarianten gerodet werden müssen.*
- *Die Frage nach Erhalt oder Neupflanzung der Allee in der Rosenaustraße kann nur geklärt werden, wenn Aussagen zum **Zustand der Kastanien** vorliegen.*

Zu fällende Bäume bei den Trassenvarianten Linie 5

Jeweils Abschnitte ab Höhe Pferseer-, Holbach- und Hessenbachstraße	
Variante Rosenaustraße Ost	65 Bäume
Variante Rosenaustraße West	44 Bäume
Variante Rosenaustraße Mittellage mit eig. Gleiskörper	65 Bäume
Variante Rosenaustraße Mittellage ohne eig. Gleiskörper	20 Bäume
Variante Hessenbachstraße	31 Bäume
Variante Holzbachstraße Lage Straße und Grünfläche:	32 Bäume
Variante Holzbachstraße Wertachkanal:	42 Bäume
Notwendige Baumfällungen durch Spartenverlegungen etc. sind hier nicht eingeschlossen	

- Befund aus 2002 bezüglich der Miniermotte muss revidiert werden, da damals noch keine gesicherten Erkenntnisse vorlagen
- Alter der Alleebäume 80-90 Jahre
- Schmäler Pflanzstreifen
- Wurzelwerk erstreckt sich in die Gehwege und Vorbereiche
 - Breite der Vorbereiche Ost: 8m, West: 12m
 - korreliert mit Erscheinungsbild der Bäume
- Schwache Entwicklung, wo keine Vorgärten vorhanden
 - (Hs. Nr. 53)

Zustand der Kastanien in der Rosenaustraße



Oben die ca. 12 m breiten Vorgärten auf der Westseite, unten die deutlich schmälere, ca. 8 m breiten Vorgärten auf der Ostseite, am Südende der Alle fehlen die Vorgärten vollständig. Ein entscheidender Grund für die insgesamt etwas geringere Wüchsigkeit und Vitalität der östlichen Baumreihe.



Einige Details zur westlichen Baumreihe. Rechts massiv geschädigter Baum mit Blattnekrosen, unten deutlich verlichtete Krone eines weiteren massiv geschädigten und geschwächten Baumes.



Zustand der Kastanien in der Rosenaustraße

Zwei Detailaufnahmen zur Kronenstruktur derartig vorgeschädigter Bäume. Dieses Erscheinungsbild findet sich ausgeprägter bei Bäumen auf der Ostseite.

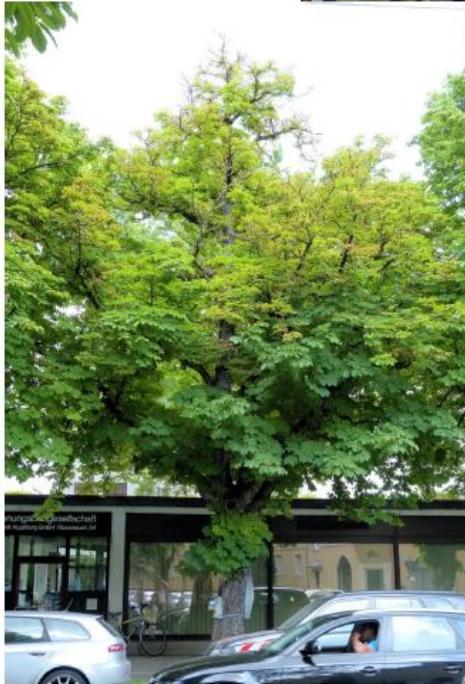


Dieser Baum dürfte innerhalb der nächsten 2-3 Jahre absterben, soweit er nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit zuvor entnommen wird.



Zustand der Kastanien in der Rosenaustraße

Im Bereich fehlender Vorgärten massive Schäden an den dortigen Bäumen.



Rechts ein Detail der absterbenden Krone eines dieser Bäume, unten ein nicht mehr verkehrssicheres Exemplar.



Zustand der Kastanien in der Rosenaustraße

Auch die westliche Baumreihe weist eine Reihe geschädigter Bäume auf, hier sind Anfahrtschäden häufiger anzutreffen. Solange sich aus diesen Schäden, wie oben, keine Morschungen entwickeln, sind sie für die Beurteilung von Lebenserwartung und Verkehrssicherheit nachrangig. Der Schaden unten hingegen bedarf einer eingehenden Überprüfung



Auch am Stammfuß einzelner Bäume sind Anfahrtschäden vorhanden, hinsichtlich der Beurteilung gilt das für Anfahrtschäden am Stammkopf gesagte sinngemäss.

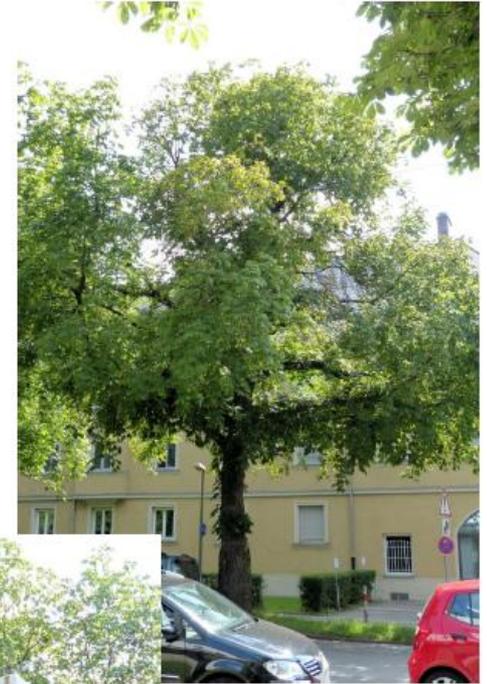


Zustand der Kastanien in der Rosenaustraße

Geschädigte und teils massiv geschwächte Bäume sind aber auch auf der Westseite vorhanden. Unten: zwei ausgesprochen schwache Bäume im südlich der Einmündung der Ludwig-Bauer-Str.



Sehr schwach mit kurzer Restlebenserwartung stellt sich der Bestand südlich der Georg-Brach-Str. dar. Die von ehemals 5 rotblühenden Kastanien noch vorhandenen 3 Exemplare weisen Schäden auf und zeigen durchgängig verlichtete, vergreiste Kronen.



Zustand der Kastanien in der Rosenaustraße

Deutlich sichtbar werden diese Schadsymptome immer dann, wenn man von unten durch die Krone hindurch schaut. Vitale, wüchsige Bäume lassen einen Blick durch die Krone hindurch nicht zu.



- Zustand
 - Verlichtete Kronen
 - Geringer Triebzuwachs
 - Viele Sekundärkronen
 - In Vergangenheit massive Eingriffe in Baumbestand
- Allgemein ungünstige Standortverhältnisse festgestellt
 - Hitze
 - Strahlung
 - Staub
 - Eingeschränkter Wurzelraum
 - Hohe Verkehrsbelastung □ Bäume stehen unter Stress
- Einige Bäume wurden bereits ersetzt
- Bei weiteren Bäumen ist der Abgang innerhalb der nächsten 5 Jahre zu erwarten

Themen für die Diskussion

Gegenüberstellung der Varianten in einer Matrix

- *Technischer Aufwand / Kosten*
- *ÖPNV-Erschließung*
- *KFZ-Verkehr*
- *Fahrradfahrer / Fußgänger*
- *Öffentlicher Raum / Städtebau / Stadtbild*
- *Grün / Ökologie / Naherholung*
- *Immissionen / Lärm / Erschütterung*

weitere Kriterien?

