

Bürgerinformationsveranstaltung:

Chemnitzer Modell – Stufe 2

Querschnittsgestaltung

Reichenhainer Straße

Hörsaalgebäude der Technischen Universität, Reichenhainer Straße 90 am 20.03.2013

Ablauf der Veranstaltung

-
1. Begrüßung durch VMS und Stadt Chemnitz
 2. Vorstellung des Ablaufs der Bürgerinformation (Herr Bräuer)
 3. Zusammenfassende Darstellung des Baumgutachtens (Herr Dr. Weiß)
 4. Vorstellung der Ergebnisse der vertiefenden Untersuchungen zur Einordnung der Trasse im Betrachtungsraum und in der Reichenhainer Straße (Herr Gregorzyk)
 5. Diskussion mit den Bürgern (Moderation: Herr Bräuer)
 6. Fazit (Herr Dr. Neuhaus / Herr Gregorzyk)

**Ergebnisvorstellung
der vertiefenden Untersuchungen
zur Einordnung der Trasse im Betrachtungsraum
und in der Reichenhainer Straße
unter Beachtung des Baumgutachtens**

Bernd Gregorzyk,
Leiter des Tiefbauamtes der Stadt Chemnitz

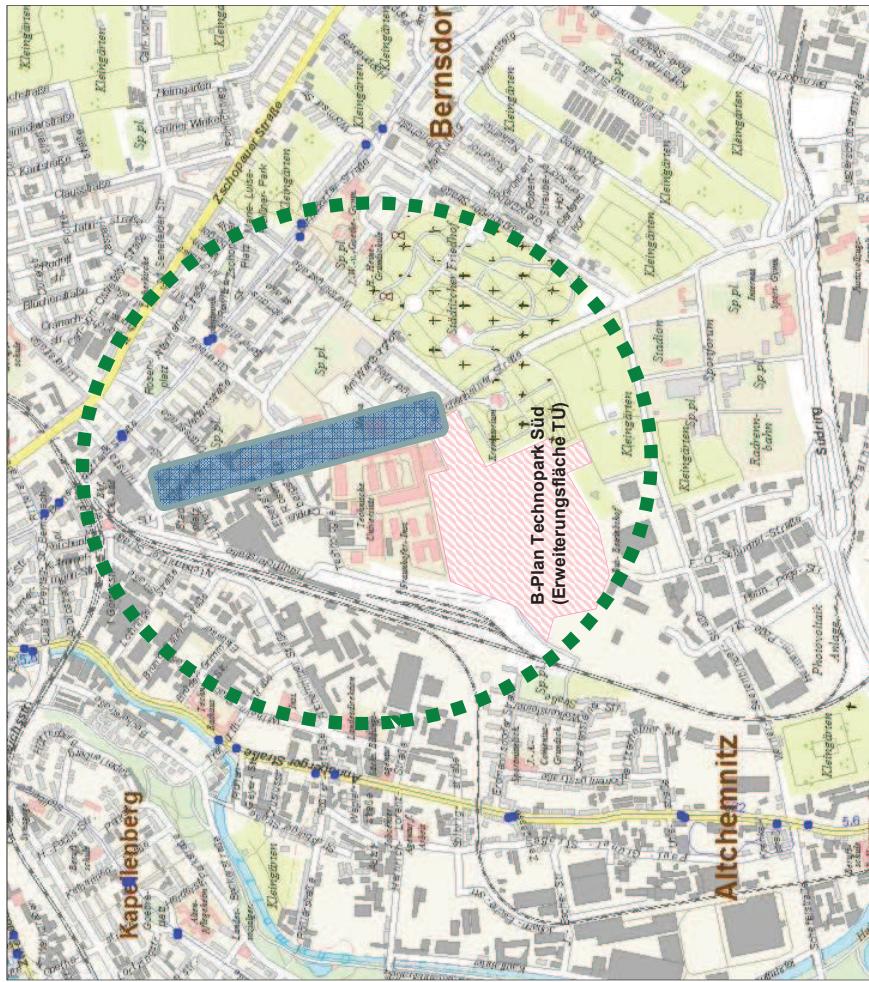
Gliederung des Vertrags

1. Darstellung Betrachtungsraum
2. Städtisches Verkehrskonzept
als wichtige Grundlage der vertiefenden Untersuchung
3. Vorschläge aus Bürgerschaft zu alternativen Trassenvarianten
4. Vertiefende Untersuchungen zur Reichenhainer Straße
mit zusätzlichen Varianten
 - a. Variante 5.3 – Seitenlage links / stadtwärtige Fahrbahn
 - b. Varianten 6.1 und 6.2 Richtungsgleise
in den jeweiligen Richtungsfahrbahnen
5. Zusammenfassender Vergleich

Ergebnisvorstellung der vertiefenden Untersuchungen zur Einordnung der Trasse unter Beachtung des Baumgutachtens

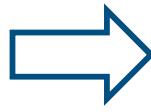


Betrachtungsraum Reichenhainer Straße zwischen Turnstraße und Thüringer Weg

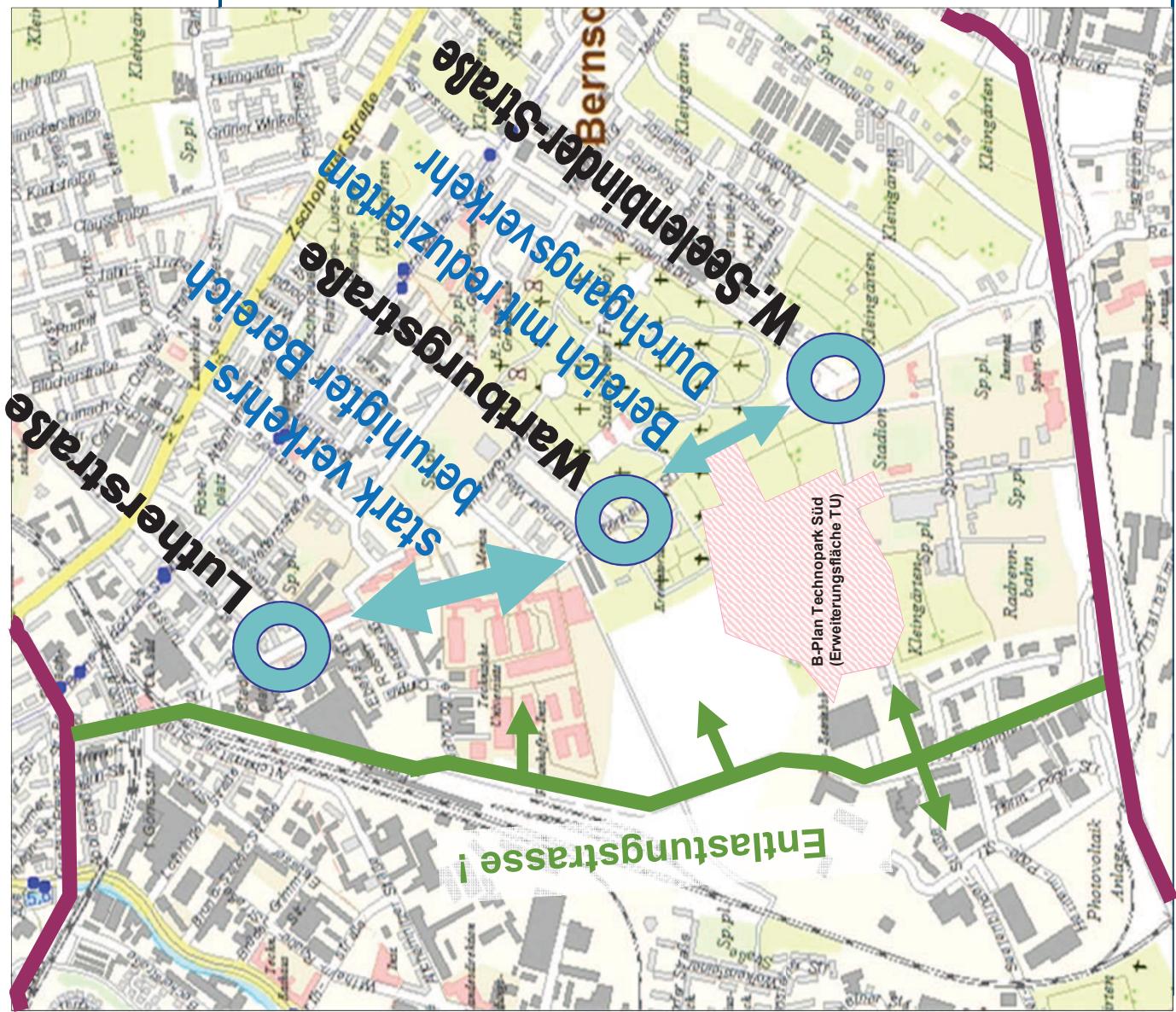


Verkehrskonzept:

Entwicklung
Gebietscharistik entlang
Reichenhainer Straße

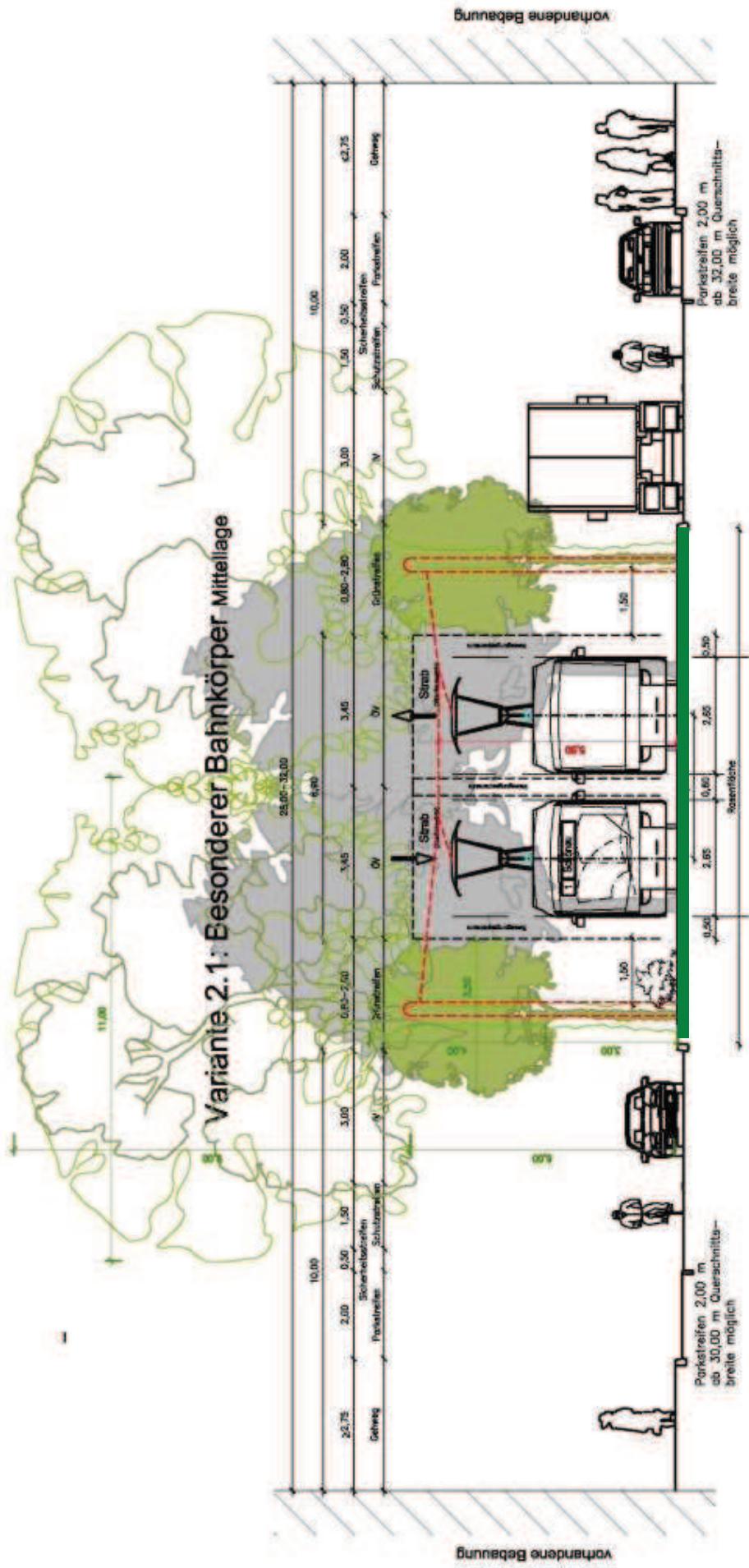


möglich mit Fertigstellung
Fraunhofer Straße bis
Werner-Seelenbinder-Straße



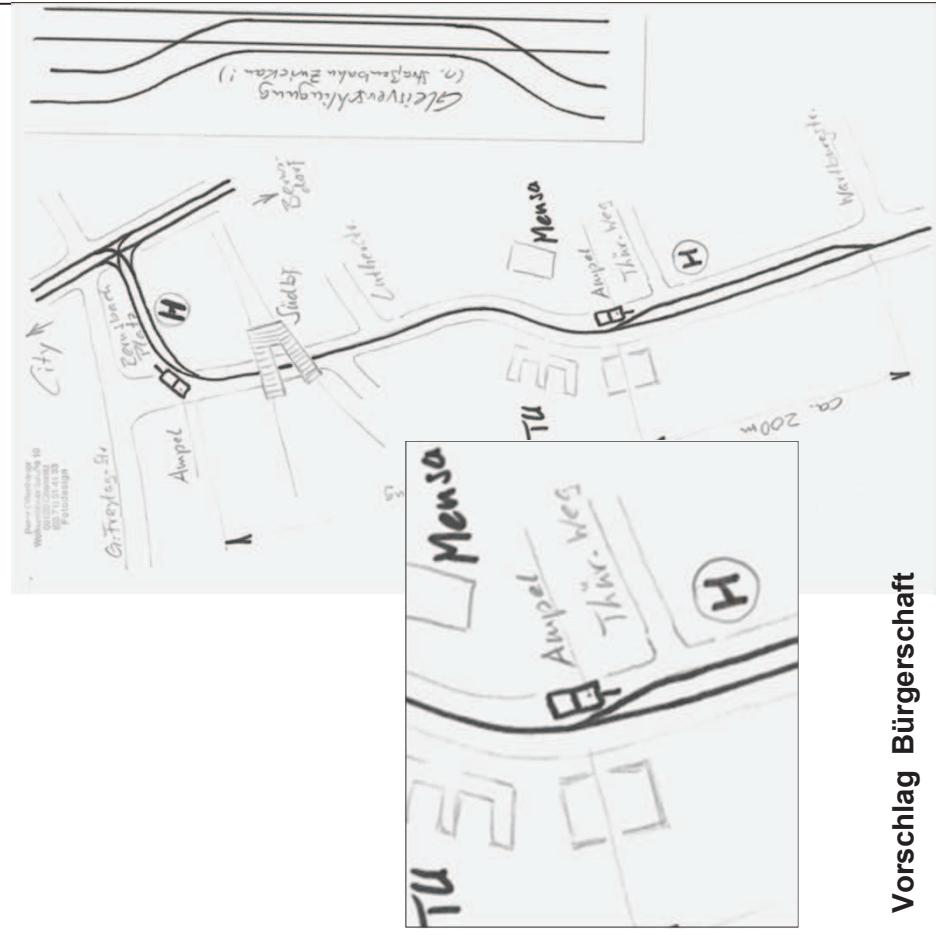
Rückblick: Bisherige Vorzugsvariante

Variante 2.1



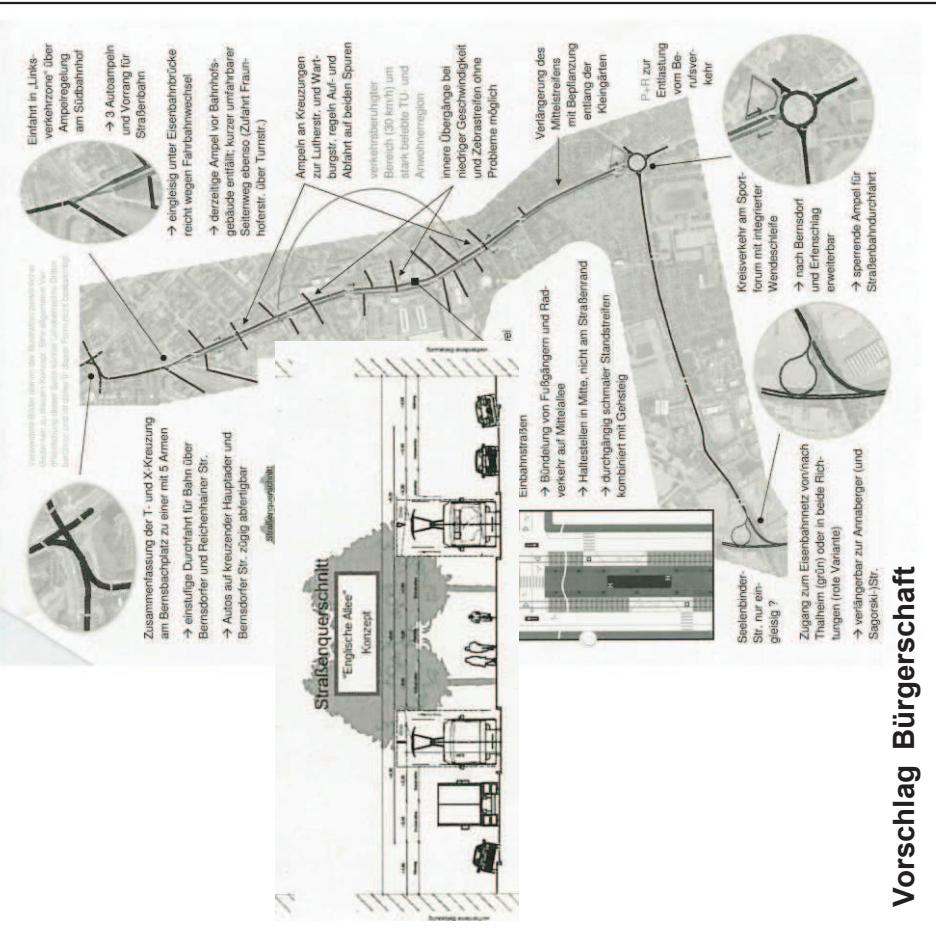
Vorschläge aus Bürgerschaft zu „alternativen Trassenvarianten“

Führung eingleisig mit Ausweichstellen



Vorschlag Bürgerschaft

„Englische“ Trassenführung (Linksverkehr)

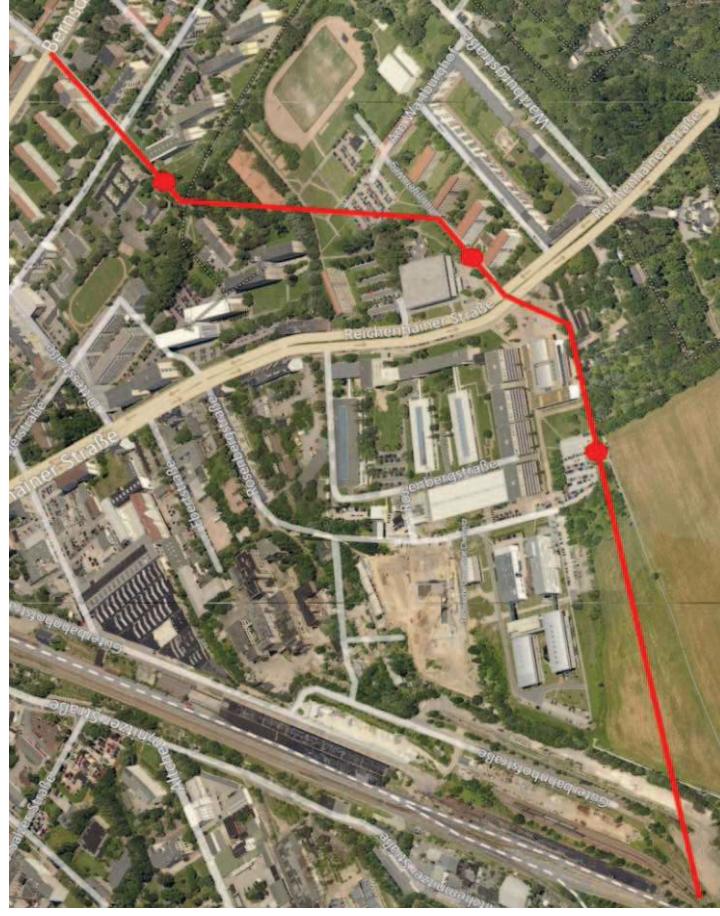


Vorschlag Bürgerschaft

Vorschläge aus Bürgerschaft zu „alternativen Trassenvarianten“ **Trassen außerhalb Reichenhainer Straße**

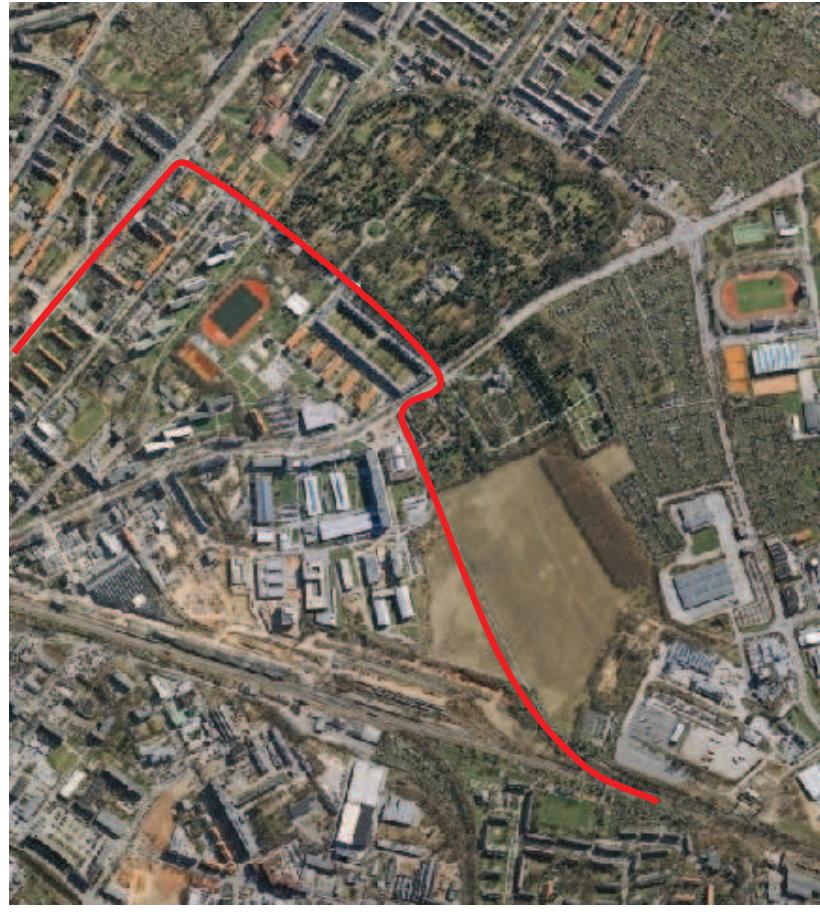


**Führung über Bernsdorfer Straße,
Sportplätze des Campus
bis in Höhe Mensa**



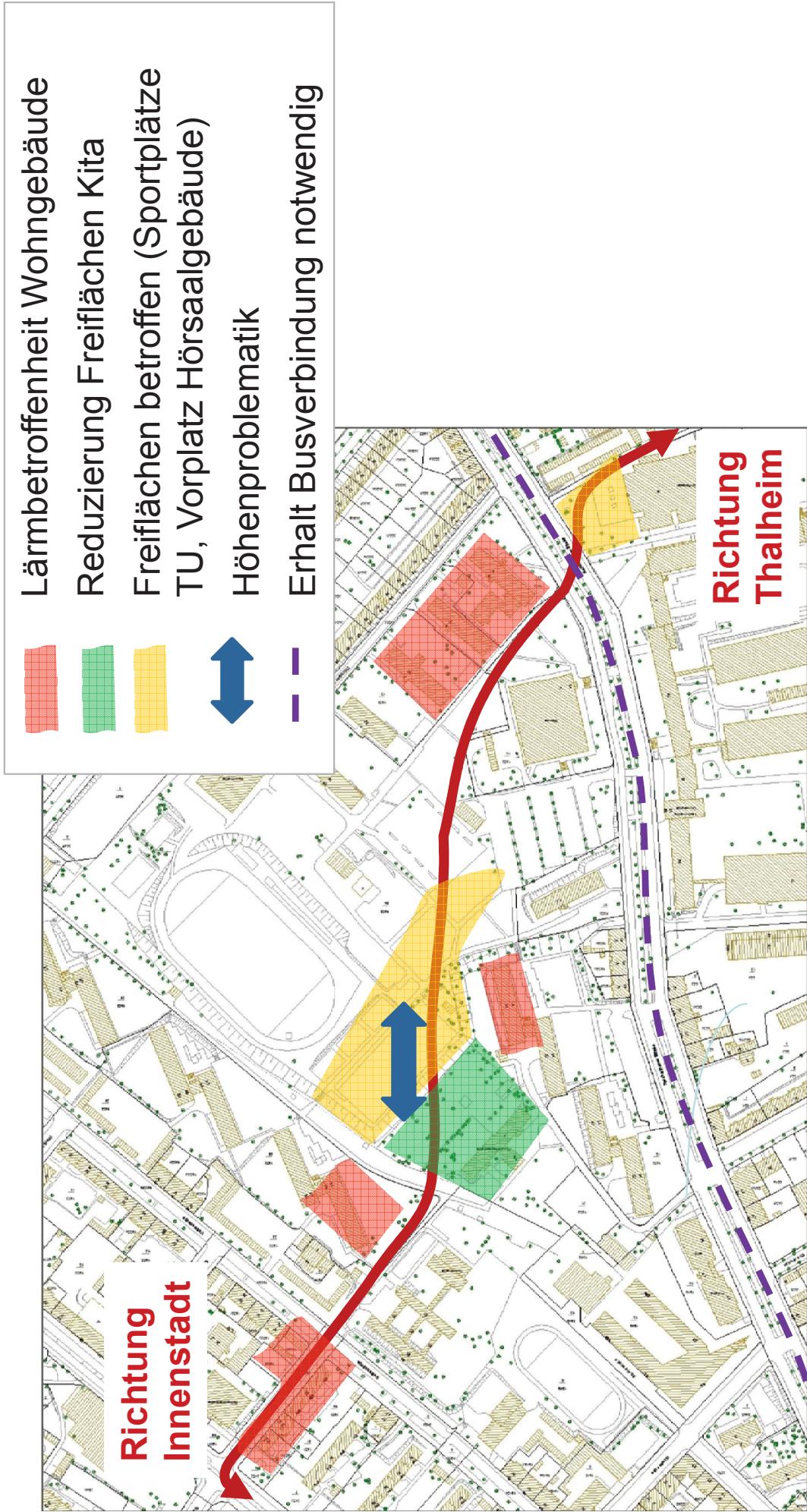
Vorschlag Stadtforum Chemnitz

**Führung über Bernsdorfer Straße,
Wartburgstraße bis HSZ**



Vorschlag Bürgerschaft

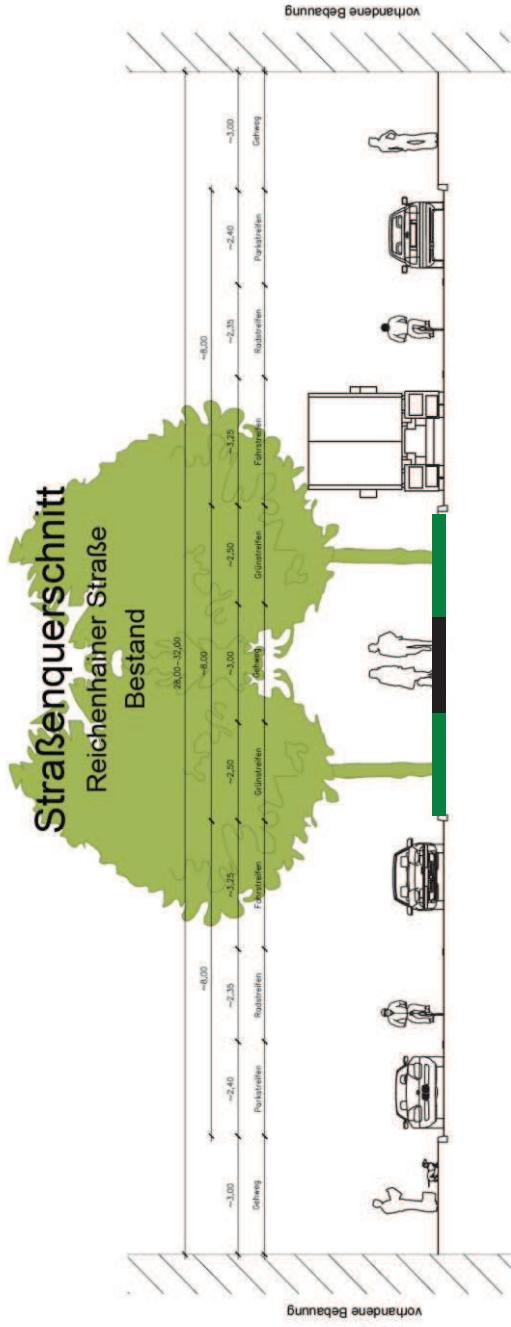
Vorschläge aus Bürgerschaft zu „alternativen Trassenvarianten“ Vorschlag Stadtforum zur Linieneinführung



Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Heutiger Querschnitt mit Baumbestand**



Straßenquerschnitt
Reichenhainer Straße
Bestand



Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Trassen entlang der Reichenhainer Straße**



Aufgrund des umfassenden Eingriffs in den Baumbestand gemäß bisher vorliegender Planungen wurde durch Anwohner und PBUA eine Untersuchung weiterer Varianten gefordert.

Ziel:

- Weitgehender Erhalt der doppelten Baumallee
- Untersuchung des Baumbestandes

Vorgehen:

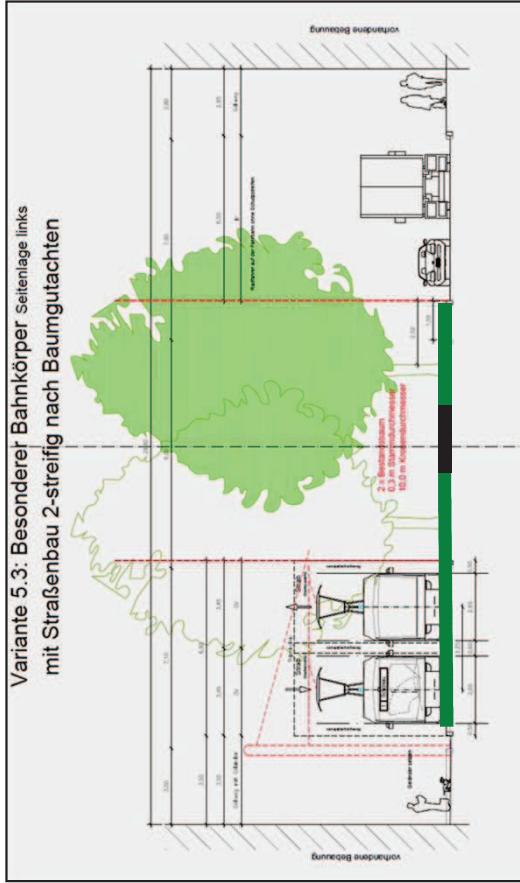
- Beauftragung Gutachten zum Baumbestand
- Erweiterung Gutachten
- Planung von 2 Varianten mit Ziel „maximaler Baumerhalt“ nach Vorgaben Baumgutachten

Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Trassen entlang der Reichenhainer Straße**

**Straßenbahn in Seitenlage „OST“
(„Mensa-Seite“)**
Variante 5.3

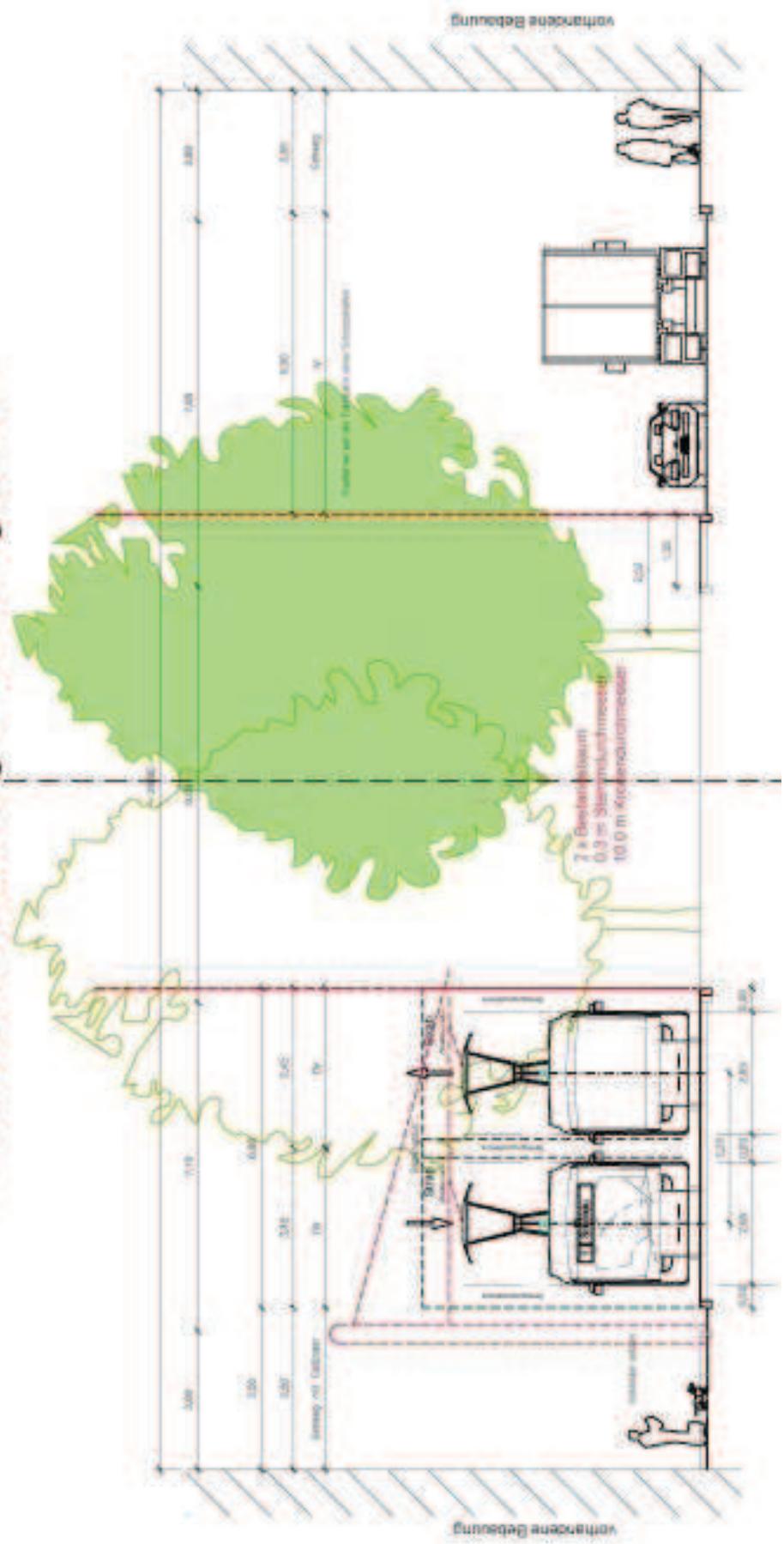
**Trennung der ÖV- und MIV-
Richtungsfahrbahnen**

Variante 6.1 und 6.2



Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: Seitenlage („Mensa-Seite“) → 5.3

Variante 5.3: Besonderer Bahnkörper Seitenlage links
mit Straßenbau 2-streifig nach Baumgutachten



Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Seitenlage („Mensa-Seite“) → 5.3**



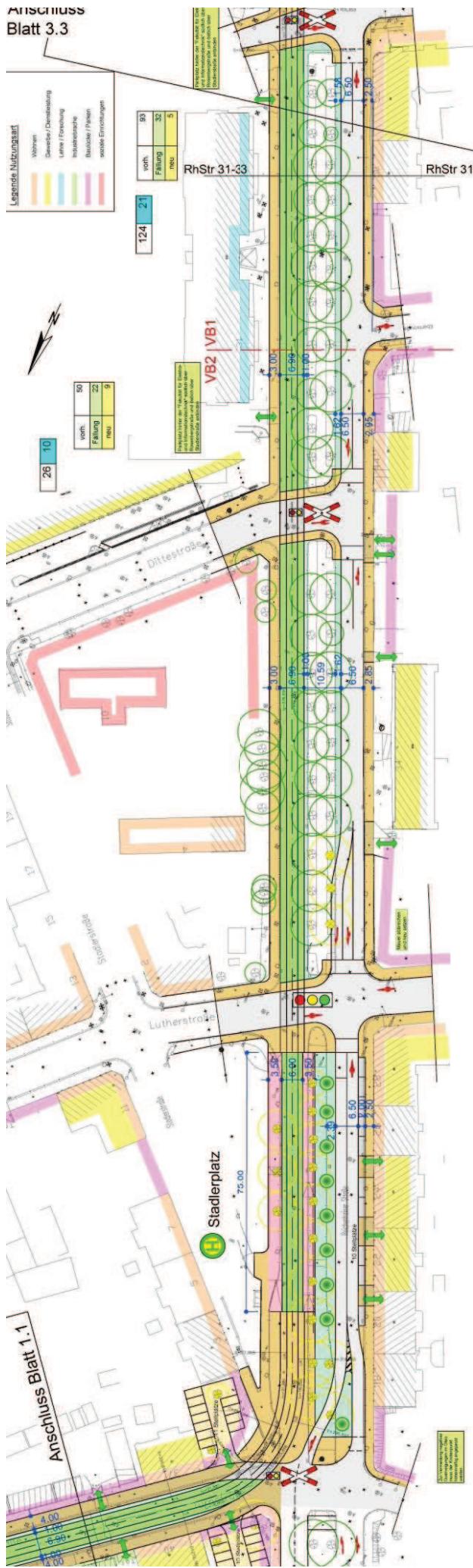
Planungsrandbedingungen Variante 5.3:

- maximaler Baumerhalt
- besonderer Bahnkörper
- beide Richtungsgleise in Seitenlage (Mensa)
- Baumerhalt möglich ab Lichtraumprofil mit Mindestabstand 1 m vom vorhandenen Bord
- an Engstellen Beachtung Gebäudebestand
- MIV, Radverkehr in landwärtiger Richtungsfahrbahn
- Gehwege beidseitig
- Einordnung von Stellplätzen
- Beachtung der Erschließung der Gebäude (Anlieger- und Lieferverkehr)
- Lärm- und Erschütterungsschutz

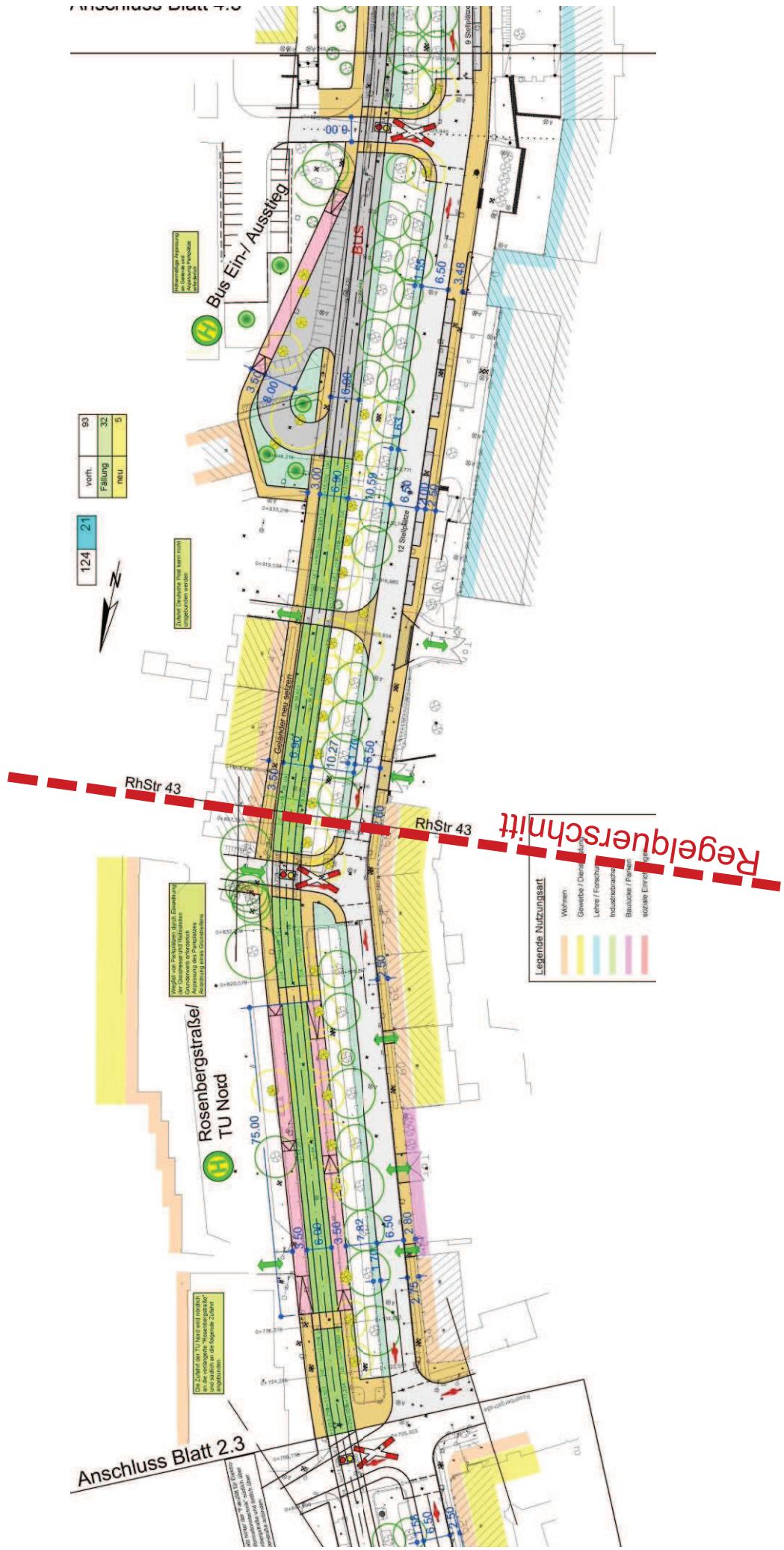
vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Seitenlage („Mensa-Seite“) → 5.3**

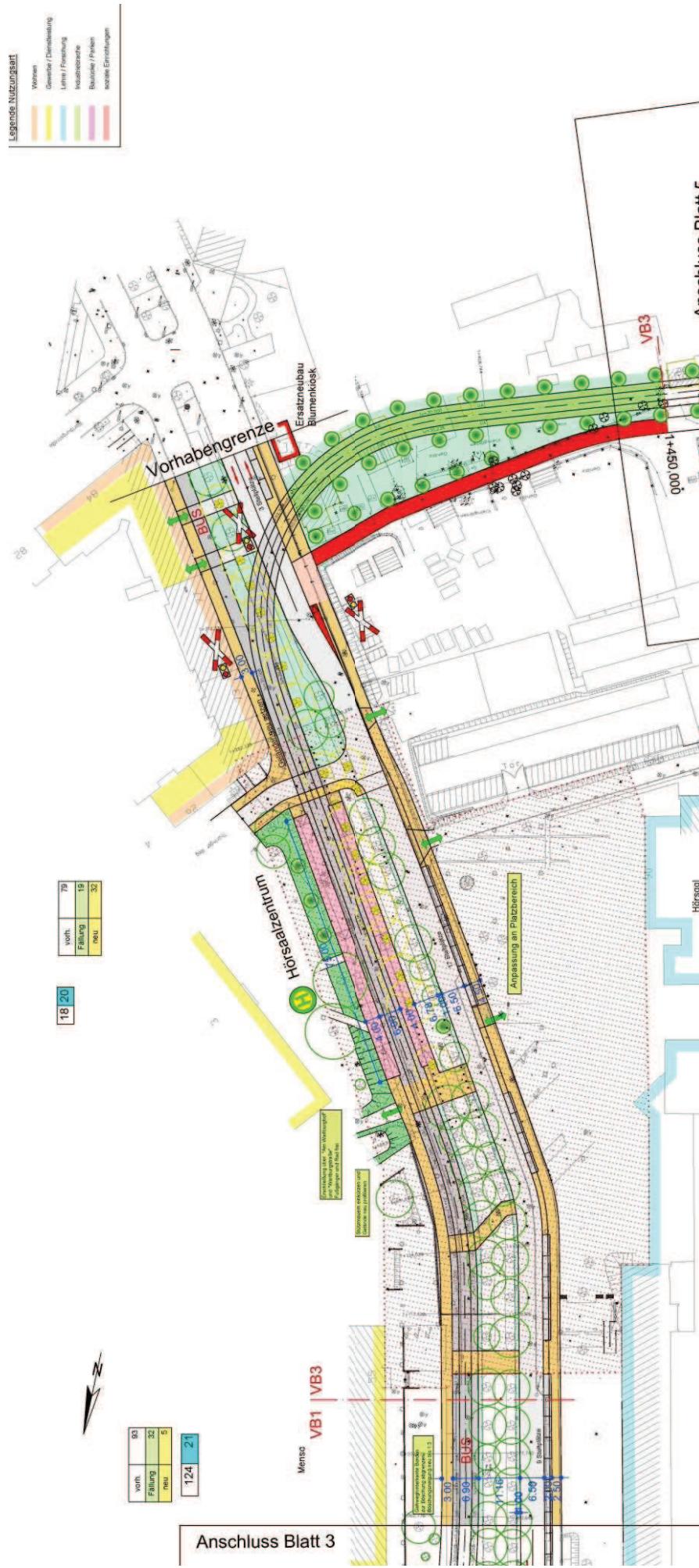


CHEMNITZ
STADT DER
MODERNE



vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“:
Seitenlage („Mensa-Seite“) → 5.3





Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Seitenlage („Mensa-Seite“) → 5.3**



Vorteile:

- Erhalt von Teilen der bestehenden Allee
- grüne Abschnitte während der Baumaßnahme
- Erhalt der (abschnittsweise begehbarer) Promenade in Mittellage
- Ersatz fast aller gefällten Bäume möglich
- begrünter Bahnkörper
- Sicherung des Verkehrsablaufes auch im Störungsfall (Vorbeifahren an Lieferverkehr und Vorbeifahren Kfz / Radfahrer mit ausreichendem Abstand)
- Busverknüpfung von/nach Reichenhain optimal am selben Bahnsteig, jedoch Buswendeschleife notwendig (zusätzliche Flächeninanspruchnahme)

Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Seitenlage („Mensa-Seite“) → 5.3**

Nachteile:

- stadträumlichen Wirkung, aufgrund der Asymmetrie, nicht wieder herstellbar
- abschnittsweise Fällung des Baumbestandes (30%)
- Baumerhalt mit hohen Kosten für die zukünftige Unterhaltung verbunden
- Verbesserung der Standortbedingungen kostenintensiv
- Nachpflanzungen erst nach ca. 15 Jahren an Bestand angeglichen
- bis dahin inhomogene Alleeplanzung (unruhiges Erscheinungsbild)
- Erhebliche Reduzierung der Stellplätze aufgrund nur einseitiger Einordnung
- Erschütterungen am höchsten aufgrund Führung der Trasse entlang der Gebäude
- Straßenraum mit eingeschränkter Erschließung der östlichen Grundstücke
- Zusätzliche Kosten aufgrund der notwendigen Leitungsverlegungen

Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Getrennte Strab-Führung beidseits der Bäume**



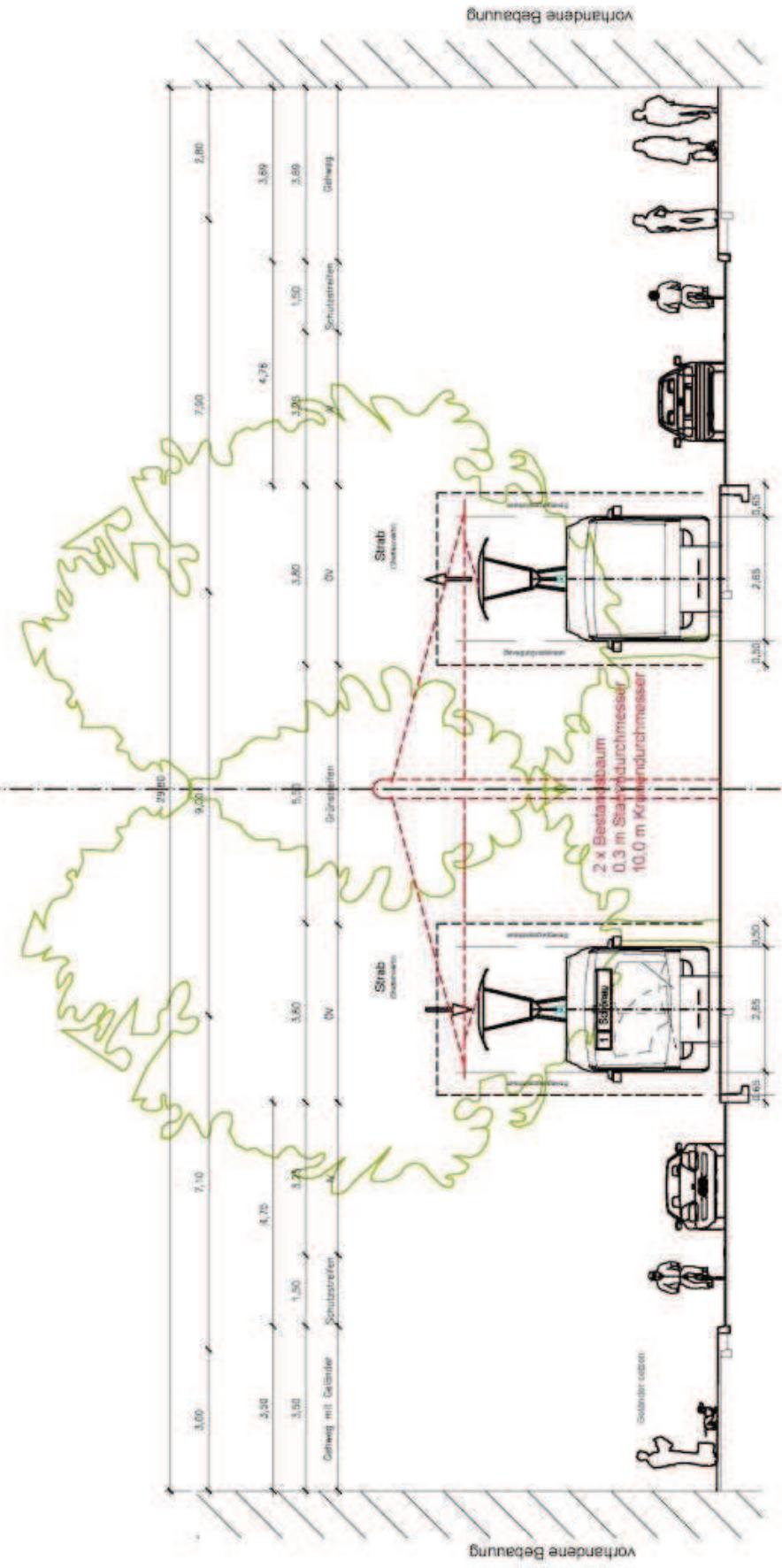
CHEMNITZ
STADT DER
MODERNE

Planungsrandbedingungen Variante 6.1 und 6.2:

- maximaler Baumerhalt
- besonderer Bahnkörper
- Richtungsgleise getrennt links und rechts des Grünstreifens
- Baumerhalt möglich ab Lichtraumprofil mit Mindestabstand 1 m vom vorhandenen Bord
- an Engstellen Beachtung Gebäudebestand
- MIV, Radverkehr getrennt je Richtung
(bei Variante 6.2 Verkehrsflächen auf Minimum reduziert)
- Gehwege beidseitig
- Einordnung von Stellplätzen
- Beachtung der Erschließung der Gebäude (Anlieger- und Lieferverkehr)
- Lärm- und Erschütterungsschutz

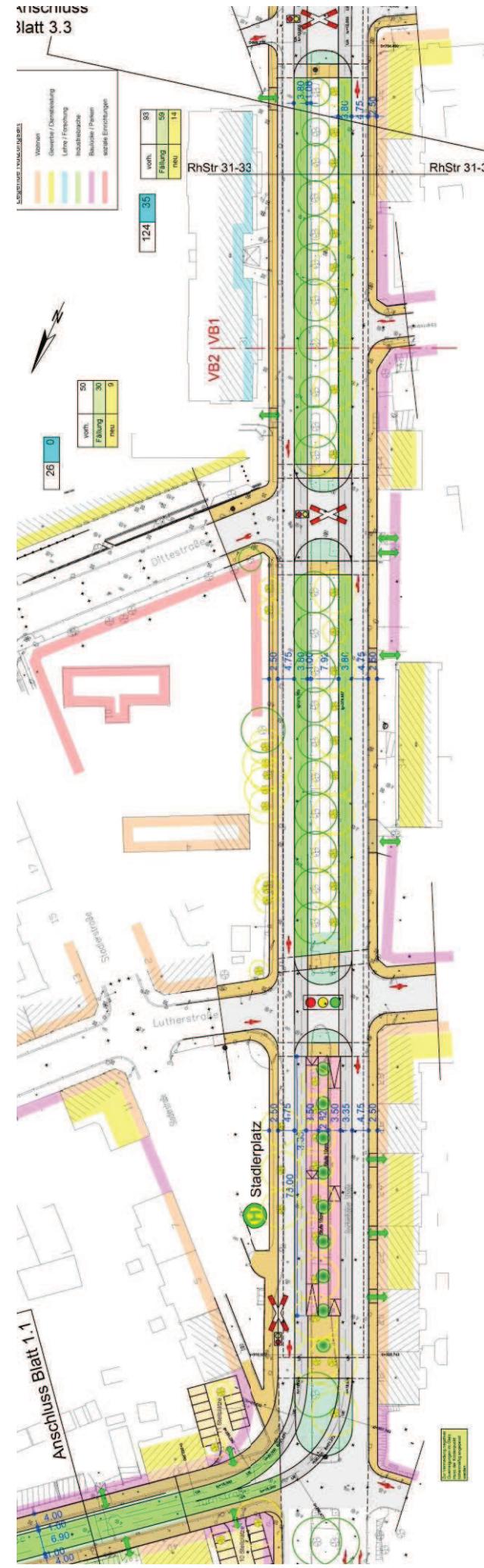
vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“. **Getrennte Straß-Führung beidseits**

Varianten 6.1: Besonderer Bahnkörper in jeder Richtungsfahrbahn (Vorgaben aus Baumgutachten)



Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Getrennte Strab-Führung beidseits der Bäume**

→ 6.1



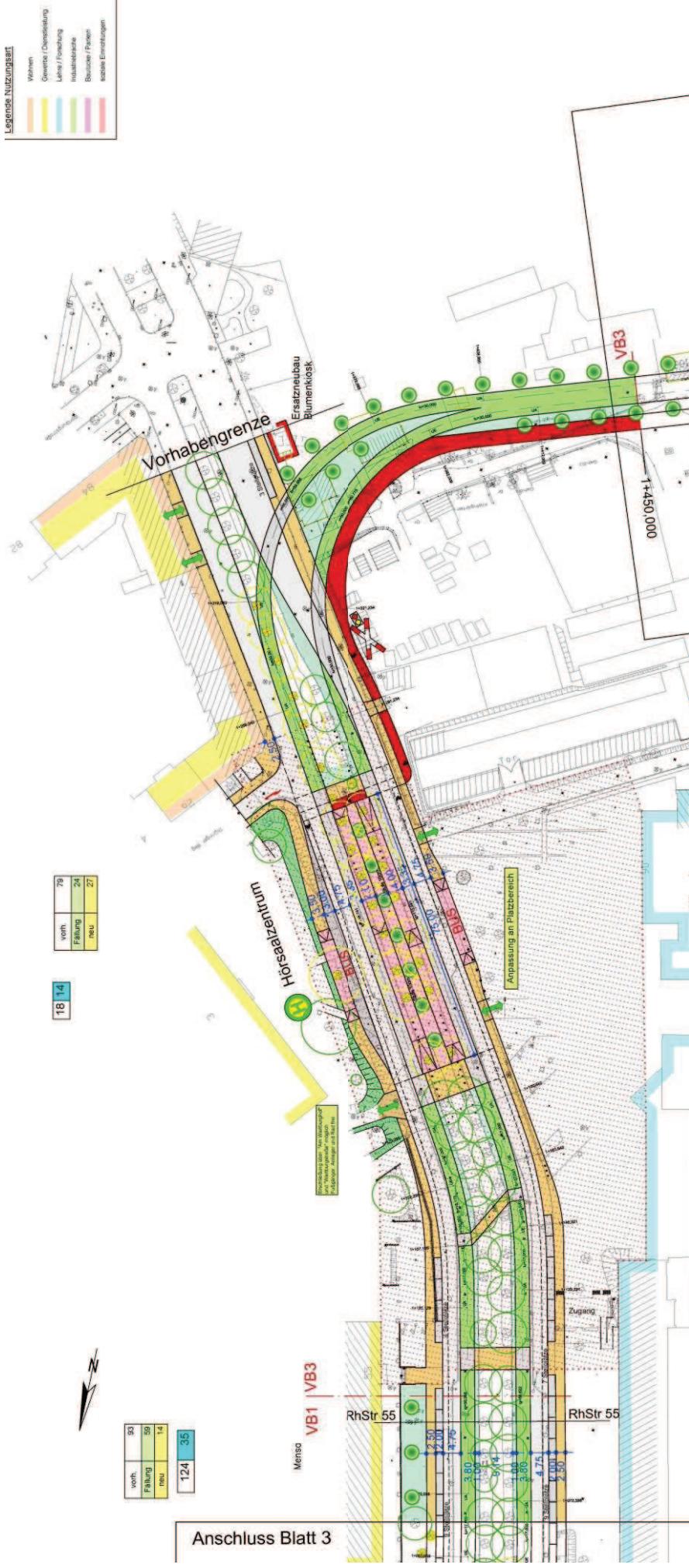
vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“.
Getrennte Strab-Führung beidseits

16
↑



Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Getrennte Strab-Führung beidseits der Bäume**

→ 6.1



vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Getrennte Strab-Führung beidseits der Bäume**

→ 6.1



Vorteile:

- Erhalt von Teilen der bestehenden Allee
- grüne Abschnitte während der Baumfällnahme
- Erhalt der (abschnittsweise begehbarer) Promenade in Mittellage
- begrünter Bahnkörper möglich
- zukünftig ähnliche städträumlichen Wirkung, wie bisher (nach ca. 15 Jahren)
jedoch mit reduziertem Baumbestand um ca. 25%
- Sicherung des Verkehrsablaufes auch im Störungsfall (Vorbeifahren an Lieferverkehr)
und Vorbeifahren Kfz / Radfahrer mit ausreichendem Abstand

Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Getrennte Strab-Führung beidseits der Bäume**

→ 6.1

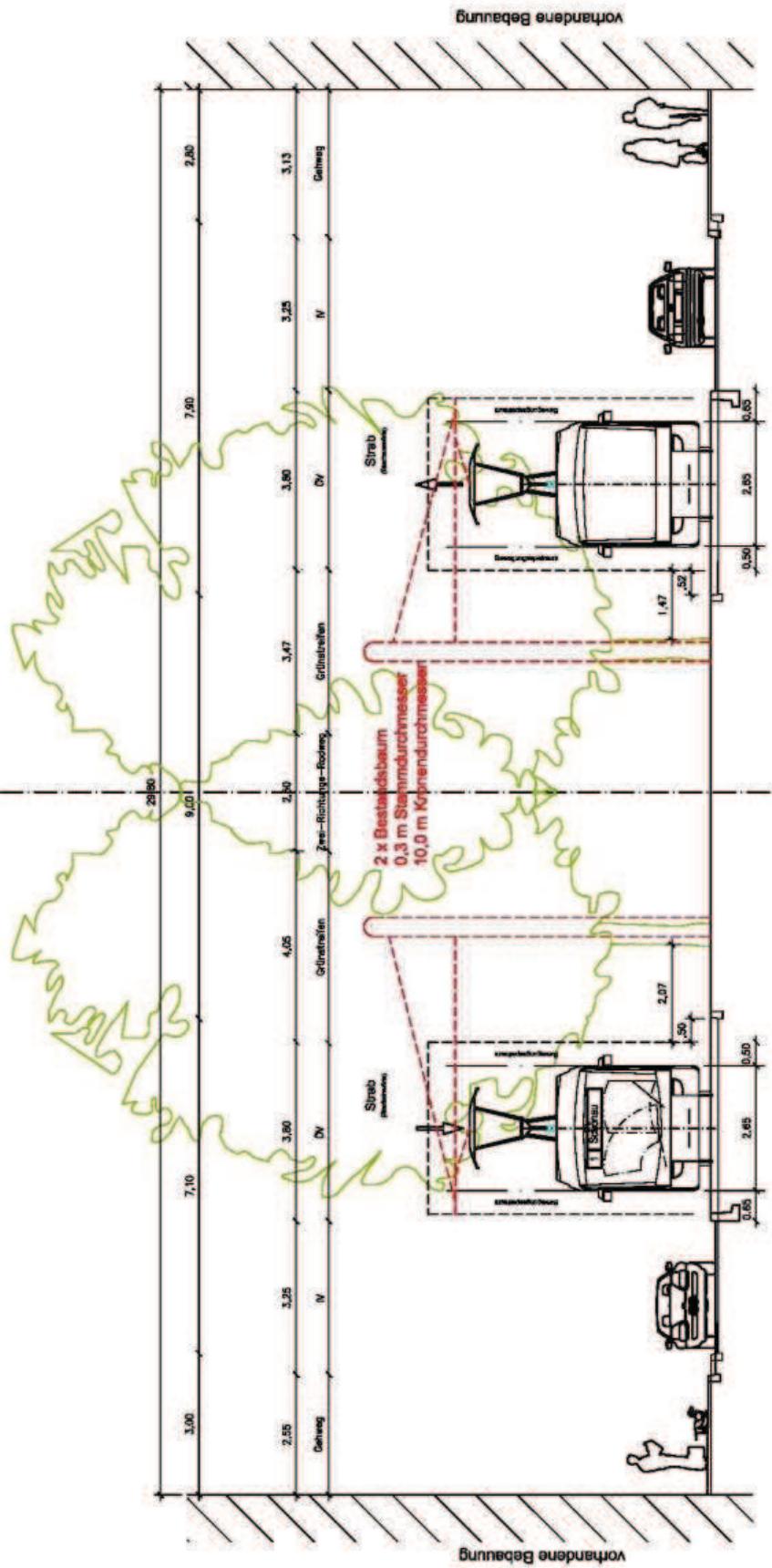


Nachteile:

- abschnittsweise Fällung des Baumbestandes (50%)
- Baumerhalt mit hohen Kosten für die zukünftige Unterhaltung verbunden
- Ersatz gefällter Bäume nur anteilig möglich (geringster Begrünungsgrad)
- Verbesserung der Standortbedingungen kostenintensiv
- dauerhaft kein Alleecharakter → lange einreihige Abschnitte
- erhebliche Reduzierung der Stellplatzanzahl
- Busverknüpfung von/nach Reichenhain nicht optimal lösbar (Bahnsteigwechsel und Fahrbahnquerung notwendig)
- hohe Anforderungen im Erschütterungsschutz
- zusätzliche Kosten aufgrund der notwendigen Leitungsverlegungen

Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Getrennte Strab-Führung beidseits der Bäume**

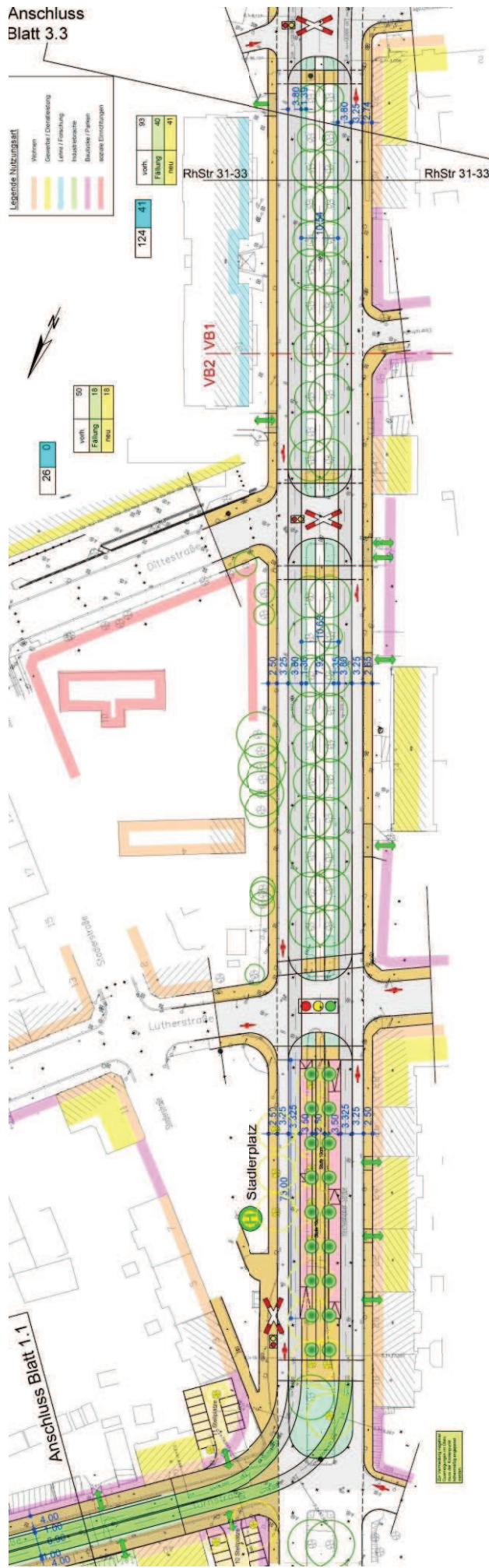
Variante 6.2: Besonderer Bahnkörper in jeder Richtungsfahrbahn
(Baumerhalt, reduzierte Fahrbahnbreite)





vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“:
Getrennte Straß-Führung beidseits

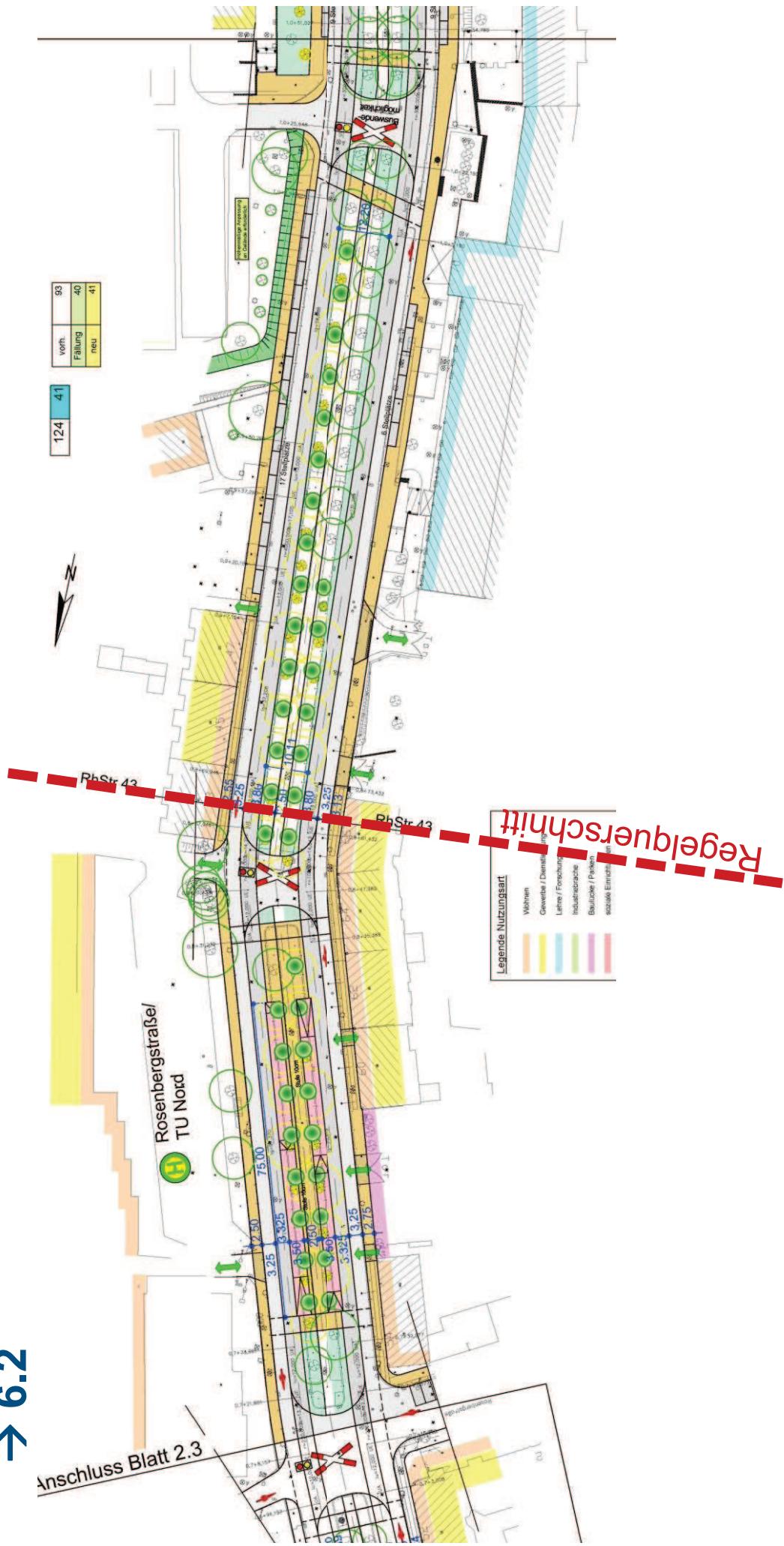
6.2
↑



CHEMNITZ STADT DER MODERNE

vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Getrennte Strab-Führung beidseits der Bäume**

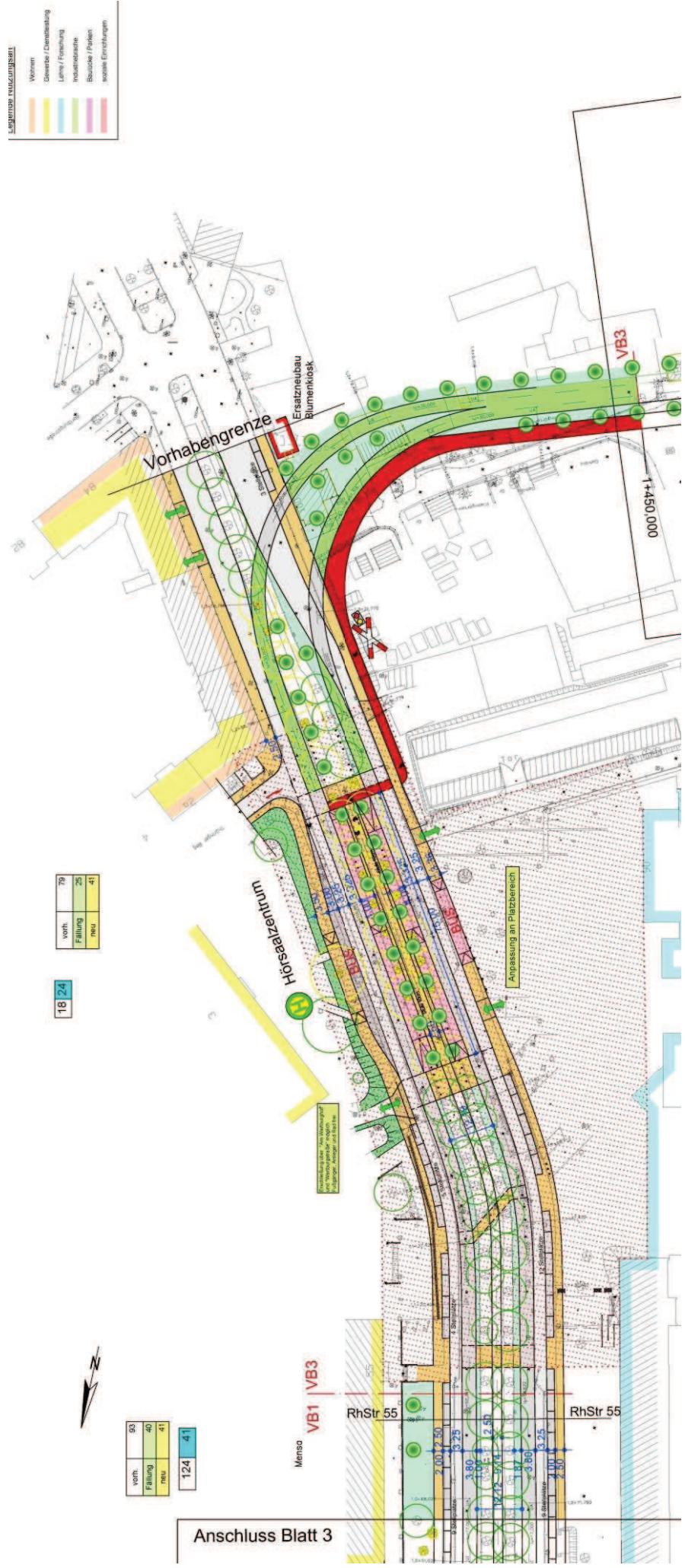
→ 6.2





vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“:
Getrennte Strab-Führung beidseits

6.2
↑



Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Getrennte Strab-Führung beidseits der Bäume**

→ 6.2



CHEMNITZ
STADT DER
MODERNE

Vorteile:

- Erhalt von weiten Teilen der bestehenden Allee
- Variante mit der besten Baumbilanz nach Abschluss des Bauvorhabens
- grüne Abschnitte während der Baumaßnahme
- Erhalt der (abschnittsweise begehbar) Promenade in Mittellage
- zukünftig ähnliche stadträumlichen Wirkung, wie bisher jedoch in den jeweiligen Abschnitten mit zeitlich unterschiedlicher Wirkung
- konsequenter Ansatz zur maximalen Verkehrsberuhigung

Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Getrennte Strab-Führung beidseits der Bäume**

→ 6.2

Nachteile:

- abschnittsweise Fällung des Baumbestandes (37%)
- Baumerhalt mit hohen Kosten für die zukünftige Unterhaltung verbunden
- Verbesserung der Standortbedingungen kostenintensiv
- Verkehrsablauf im Störungsfall nicht durchgehend gesichert
(Vorbeifahren nur mit Benutzung des Bahnkörpers möglich)
- kein Vorbeifahren Kfz / Radfahrer mit ausreichendem Abstand innerhalb des Fahrstreifens möglich
- deshalb kein durchgehender begrünter Bahnkörper möglich
(abschnittsweise Befahrbarkeit für Kfz notwendig)
→ vollständige Förderfähigkeit schwierig
- Reduzierung der Stellplatzanzahl
- Busverknüpfung von/nach Reichenhain nicht optimal lösbar
(Bahnsteigwechsel und Fahrbahnquerung notwendig)
- hohe Aufwendungen im Erschütterungsschutz
- zusätzliche Kosten aufgrund der notwendigen Leitungsverlegungen

Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“

Vergleich der Varianten

Bestand

Bestand
222 Bäume

2.1

Variante 2.1 Fällungen

Bestand	222 Bäume
Erhalt	35 Bäume
Fällung	187 Bäume
Pflanzung	160 Bäume
Pfl. Platz	35 Bäume
Gesamt	230 Bäume



5.3

Variante 5.3 Fällungen

Bestand	222 Bäume
Erhalt	151 Bäume mit Platz
Fällung	71 Bäume
Pflanzung	45 Bäume mit Platz
Gesamt	196 Bäume mit Platz



6.1

Variante 6.1 Fällungen

Bestand	222 Bäume
Erhalt	109 Bäume mit Platz
Fällung	113 Bäume
Pflanzung	50 Bäume mit Platz
Gesamt	159 Bäume mit Platz



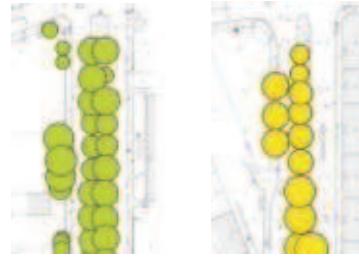
6.2

Variante 6.2 Fällungen

Bestand	222 Bäume
Erhalt	139 Bäume
Fällung	83 Bäume
Pflanzung	100 Bäume
Gesamt	239 Bäume



Baumerhalt:



Fällung:



Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“

Vergleich der Varianten

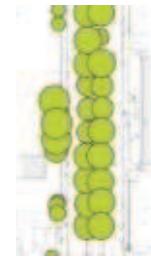
2.1



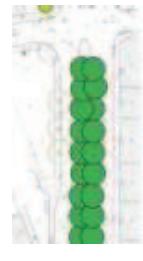
5.3



Baumerhalt:



Neupflanzung:



6.1



6.2



**Vertiefende Untersuchungen
mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“:
Vergleich der Varianten 2.1, 5.3, 6.1 und 6.2**



BAUMBILANZ

Abschnitt Reichenhainer Straße	Baumfällungen	Neu-pflanzungen	Summe nach Baumaßnahme
vorhandene Bäume			
Variante 2.1	222	187	195
Variante 5.3	222	71	45
Variante 6.1	222	113	50
Variante 6.2	222	83	100
			239

Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Vergleich der Varianten 2.1, 5.3, 6.1 und 6.2**



PARKBILANZ

		Abschnitt Reichenhainer Straße		Summe nach Baumaßnahme
vorhandene Stellflächen	Entfall Stellflächen	neue Stellflächen		
Variante 2.1	168	83	85	170
Variante 5.3	168	117	51	102
Variante 6.1	168	119	49	98
Variante 6.2	168	103	65	130

Vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel „maximaler Baumerhalt“: **Vergleich der Varianten 2.1, 5.3, 6.1 und 6.2**



KOSTEN	Abschnitt Reichenhainer Straße	Gesamtkosten
		7,0 Mio €
		7,5 Mio €
		8,3 Mio €
		8,4 Mio €

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !