

Der Burgaufzug

Projektbeschreibung

Pro & Contra

Das Projekt

Die Erreichbarkeit der Burg Trausnitz von der historischen Landshuter Kernstadt ist aus unterschiedlichsten Gründen seit langem Diskussionsthema in der Bevölkerung und den politischen Gremien. Um diese Diskussion auf eine fundierte Basis zu stellen, wurde im Auftrag der Stadt Landshut vom Zentrum für marktorientierte Tourismusforschung eine touristische Potentialanalyse zu einem Schrägaufzug erarbeitet und aufgrund der positiven Aussagen dieser Analyse insbesondere im Hinblick auf den Städtetourismus eine technische Machbarkeitsstudie unterschiedlicher Aufstiegshilfen zur Burg Trausnitz in Auftrag gegeben. Hierbei wurden im Wesentlichen folgende Varianten untersucht:

Variante 1:

Ein oberirdischer Schrägaufzug beginnend am Dreifaltigkeitsplatz zur Schwedenwiese.

Variante 2:

Ein oberirdischer Schrägaufzug beginnend beim Skulpturenmuseum zur Bergstation beim Schanzl.

Variante 3:

Eine unterirdische sog. bergmännische Lösung beginnend beim Dreifaltigkeitsplatz über einen 223 m langen Tunnel unter die Burg und mittels eines Aufzugs zum Eingangsbereich der Burg.

Variante 4:

Eine unterirdische Lösung beginnend beim Dreifaltigkeitsplatz über einen 112 m langen Tunnel unter die Burg und einen Aufzug, der unmittelbar in den Bereich des in den 60er Jahren abgebrannten Gebäudeteils der Burg führt.

Variante 5:

Eine Shuttlebuslösung vom Dreifaltigkeitsplatz in verschiedenen den Jahres- und Nutzungszeiträumen angepassten Taktfrequenzen.

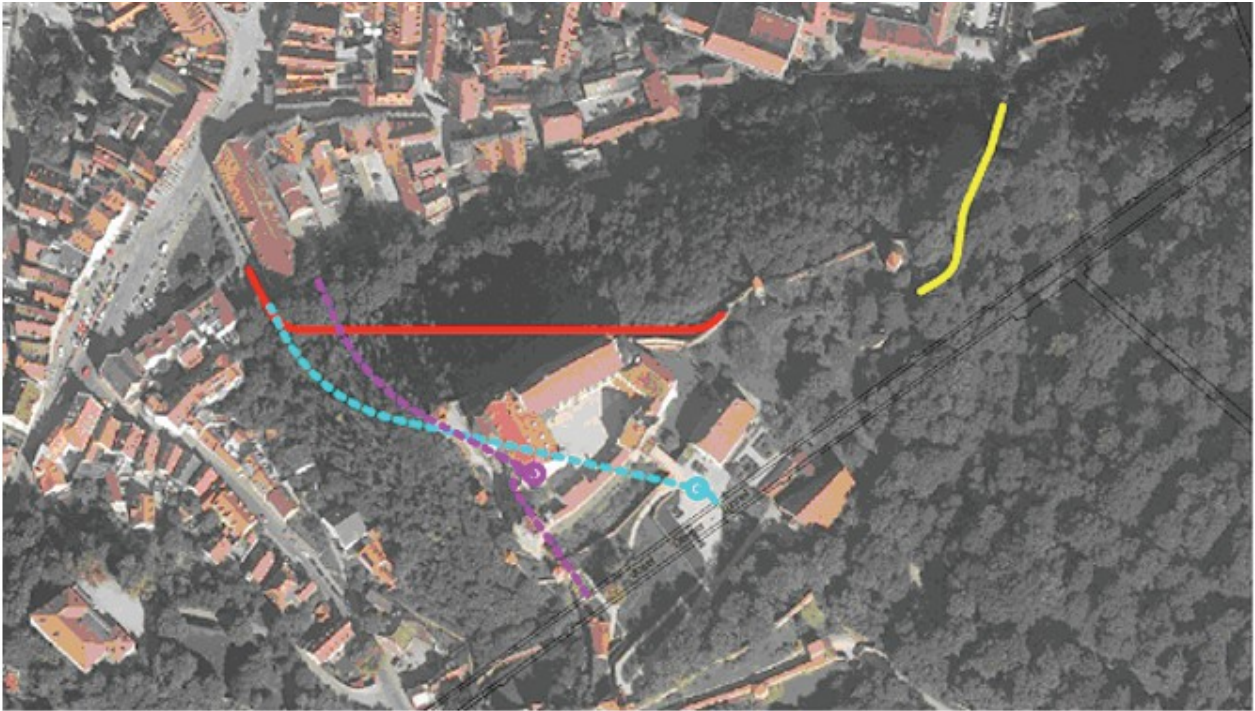


Abb 1. untersuchte Varianten

Nachdem die Varianten mit einer Tunnelösung (Varianten 3 und 4) einen sehr hohen Finanzierungsbedarf sowohl im Bau als auch im Unterhalt mit sich bringen und eine oberirdische Variante vom Skulpturenmuseum zum Schanzl (Variante 2) aufgrund der schwierigen Anfahrbbarkeit nur einen eingeschränkten Nutzerkreis bedienen kann, ist als Aufzugslösung nur die Lösung vom Dreifaltigkeitsplatz zur Burg Trausnitz (Variante 1) als kosten- und akzeptanzmäßig darstellbare Variante tragfähig.

Der Schrägaufzug vom Dreifaltigkeitsplatz zur Trausnitz

Untersucht wurde ein schienengebundener Schrägaufzug mit folgenden Grundlagen:

Transportleistung:

Die Transportleistung wurde auf eine Kabinenkapazität von 16 Personen ausgelegt. Auf dieser Grundlage wurden die zu erwartenden Baukosten ermittelt.

Beim gewählten Antriebssystem liegt die Fahrgeschwindigkeit bei ca. 1,5 m/s. Angetrieben wird die Fahrkabine durch einen an der Kabine angebrachten Elektromotor mit Zahnstangen in der Fahrbahn. Ein Teil der notwendigen elektrischen Energie für die Bergfahrt wird durch eine Rückgewinnung in der Talfahrt erzeugt.



Abb 2. Beispiel einer Kabine

Fahrbahn:

Die Fahrbahn führt in allen Varianten über ein selbst fußläufig nur schwer erreichbares Gelände. Daher wird bei der Trassenfindung auf Erdbewegungen verzichtet, auch um die Stabilität und das Erscheinungsbild des Hangs nicht zu beeinträchtigen. Als Unterbau und Fahrspur dienen Stahlträger, die alle 6 - 8 m über Stützen auf Betonfundamenten stehen. An diesen Stahlträgern befinden sich auch die Strom- und Datenleiter. Über Abnehmer wird dann die Kabine versorgt.

Durch die vorgefundene Hangneigung bestimmt sich auch die Längsneigung der Bahn. Um diese Wechsel in der Längsneigung auszugleichen, hat die Kabine einen Niveaueausgleich, der dafür sorgt, dass der Kabinenboden an jeder Stelle der Strecke waagrecht ist. Dabei liegt die Fahrbahn zwischen ca. 0,5 m und 4 m über der Geländeoberkante.

Zum Schutz der Bahn, aber auch als Berührschutz, wird die Fahrtrasse eingezäunt.

Talstation / Bergstation:

Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch nicht klar, wie der Schrägaufzug im Detail bewirtschaftet wird. Daher wurden in den aktuellen Planungen keine größeren Bauwerke für Personal und Zutrittskontrollen vorgesehen. Die Zugänge zu den Haltepunkten sind über

automatische Schranken geregelt, die sich nur bei Stillstand der Bahn vor dem jeweiligen Haltepunkt öffnen. Im Bereich der Talstation ist ein Trogbauwerk erforderlich, in das die Antriebs- und Neigetechnik der Bahn einfahren kann. So wird eine Barrierefreiheit erreicht. Im Bereich der Bergstation wird nur ein reduzierter Eingriff in die Burgmauer in der für einen Rollstuhlfahrer notwendigen Breite vorgesehen.



Abb 3. Animation zur Trasse Dreifaltigkeitsplatz – Schwedenwiese
(Animation: DieTrabanten)

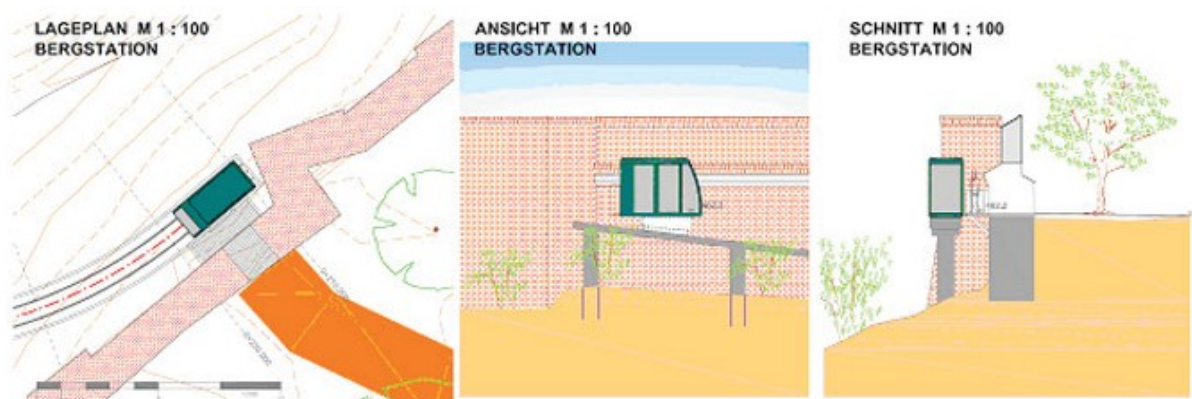


Abb 4a. Bergstation (Planung BBI)

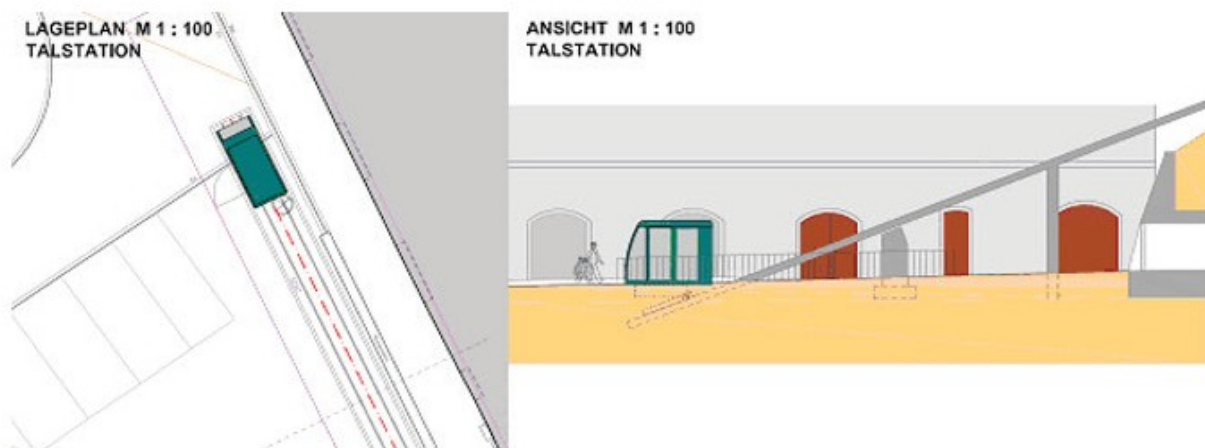


Abb 4b. Talstation (Planung BBI)

Bau der Trasse:

Der Hang zur Burg Trausnitz ist gemäß den Erkenntnissen, die seinerzeit beim Bau des Josef-Deimer-Tunnels gewonnen wurden, aus kiesigem Material (Lockergestein) zusammengesetzt. Für die Ermittlung der zu erwartenden Baukosten wurde ausgehend von diesen Erkenntnissen mit einer Gründung der Einzelfundamente auf Kleinbohrpfählen gerechnet. Auf die Pfahlköpfe kommt ein geschalter Betonkopf in dem Anschlüsse für die Stahlstützen bereits vorgesehen sind.

Die Herstellung der Pfähle kann in diesem Gelände über einen mit einer Bohrlafette ausgerüsteten Schreitbagger erfolgen. Zum Materialtransport wird eine Materialseilbahn aufgebaut, die für sämtlichen Materialtransport ausgelegt ist. Die Errichtung einer Baustraße im Hang ist nicht erforderlich.

Auf diese Pfahlköpfe wird teilweise direkt, teilweise mit zwischengeschalteten Stützen die Schiene montiert.

Leistungsfähigkeit:

Die Kabine ist auf eine Zahl von 16 Personen ausgelegt. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von ca. 1,5 m/s ist die Dauer einer Fahrt bei ca. 3 Minuten. Mit Ein- und Aussteigezeit sind 5 Minuten pro Fahrt realistisch. Damit ergibt sich eine Transportkapazität von ca. 96 Personen pro Stunde je Richtung.

Sicherheitskonzept:

Die Kabine ist mit Notrufeinrichtungen ausgestattet. Beim Stromausfall greifen automatisch mechanische Sicherungen, die eine unkontrollierte Talfahrt verhindern. Sollte ein längerfristiger Stromausfall oder ein anderer technischer Defekt eine Fortsetzung der Fahrt verhindern, kann die Kabine durch geschultes Personal von Außen geöffnet werden und die Bremse durch sich dann an Bord befindliches Personal manuell bedient werden. Eine Rückfahrt allein durch Schwerkraft ist möglich.



Abb 4c. Lageplan des Schrägaufzugs (Planung: BBI Ingenieure)

Kosten

Die reinen Baukosten dieses Schrägaufzugs beginnend am Dreifaltigkeitsplatz beziffern sich auf ca. 2,3 Mio. €. Hinzu kommen insbesondere Planungskosten, städtebaulicher Mehraufwand für die Tal- und Bergstation, Anpassungsmaßnahmen am Dreifaltigkeitsplatz, so dass nach heutigem Kenntnisstand die Gesamtkosten des Projekts ca. 3,4 Mio. € betragen.

Bewirtschaftung

Der Bau und Betrieb des Aufzugs soll durch Privatinvestoren erfolgen. Kosten für die Stadt Landshut sollen allein für vorbereitende Untersuchungen soweit erforderlich und die Maßnahmen, die insbesondere am Dreifaltigkeitsplatz notwendig werden, um die Zugangssituation neu zu ordnen und die Anfahrbarkeit für Reisebusse zu gewährleisten, entstehen. *Der Fahrpreis kann erst nach Erstellung einer Wirtschaftlichkeitsberechnung festgelegt werden.*

Die Argumente für einen Burgaufzug:

Mittels des Schrägaufzugs kann die Burg Trausnitz barrierefrei sowohl für Personenkreise mit Mobilitätseinschränkungen als auch für ältere Mitbürger erreicht werden.

Ein Burgaufzug stellt eine touristische Attraktion dar, die den Städtetourismus in Landshut beflügeln wird.

Durch den verstärkten Städtetourismus profitieren Gastronomie und Innenstadthandel und dies fördert eine lebendige Innenstadt.

Der Burgaufzug wird die Verkehrsbelastung am Hofberg und insbesondere im Bereich des Burgparkplatzes reduzieren.

Den Anwohnern des Hofbergs steht eine attraktive barrierefreie Verbindung zur Altstadt zur Verfügung.

Durch den Burgaufzug muss auch eine Umgestaltung des Dreifaltigkeitsplatzes vorgenommen werden, was zusätzlich eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt darstellt.

Die Argumente gegen einen Burgaufzug:

Der Burgaufzug stört durch die erforderliche Schneise im Bewuchs des Burghangs die einzigartige Stadtsilhouette der Stadt Landshut.

Durch den Burgaufzug und die Talstation wird der Dreifaltigkeitsplatz verunstaltet.

Die Leistungsfähigkeit des Schrägaufzugs ist zu gering, um beispielsweise die Insassen eines Reisebusses in angemessener Zeit zur Burg zu befördern.

Die Burg ist bereits heute auch für behinderte und ältere Personen über vorhandene Beförderungsmöglichkeiten barrierefrei erreichbar; eventuell kann eine verbesserte Verbindung zur Burg wesentlich kostengünstiger durch eine Buslösung, die auch einem größeren Kreis von Bewohnern des Hofbergs dienen kann, gewährleistet werden.

Aufgrund der notwendigen Umgestaltung des Dreifaltigkeitsplatzes fallen zahlreiche Stellplätze weg, und es wird Busverkehr in die Innenstadt geleitet.

Das Projekt ist wirtschaftlich für Privatinvestoren nur darstellbar, wenn begleitende Maßnahmen am Dreifaltigkeitsplatz oder im Bereich der Burg Trausnitz durch die Stadt finanziert werden. Darüber hinaus entsteht für die Stadt ein finanzielles Risiko, wenn der Betreiber Insolvent geht.

Wie geht es weiter ?

Je nach Ausgang des Bürgerentscheids sind Verhandlungen mit Privatinvestoren über die Finanzierung des Baus und Betriebs zu führen. Die finanzielle städtische Beteiligung am Projekt soll sich dann nur auf die Umgestaltungsmaßnahmen am Dreifaltigkeitsplatz und begleitende bzw. vorbereitende Gutachten und Untersuchungen beschränken. Die hierzu erforderlichen Mittel sind dann von Stadtratsseite erst frei zu geben.

Allgemeines zum Bürgerbegehren

Nach den Regelungen der Gemeindeordnung ist ein Bürgerbegehren dann erfolgreich, wenn es die Mehrheit der abgegebenen Stimmen auf sich vereint und diese Mehrheit ein gesetzlich geregeltes Quorum (in Landshut 15 % der Stimmberechtigten, dies entspricht ca. 7500 Personen) beträgt.

Ein Bürgerentscheid hat die Wirkung eines Stadtratsbeschlusses und kann innerhalb eines Jahres nur durch einen neuen Bürgerentscheid abgeändert werden, es sei denn, die dem Bürgerentscheid zugrunde liegende Sach- oder Rechtslage hat sich wesentlich geändert.



**Stimmzettel
für den
Bürgerentscheid**
„Burgaufzug“
in der
Stadt Landshut
am
14. Oktober 2012

Sind Sie dafür, dass die Stadt Landshut das
Projekt eines oberirdischen Burgaufzugs weiter
betreibt ?

☐ Ja ☐ Nein