

Landeshauptstadt Magdeburg

Änderungsantrag

DS0349/06/34 öffentlich

Zum Verhandlungsgegenstand	Datum
DS0349/06	24.11.2006

Absender	
<p>Stadtrat Bernd Krause, Stadtrat Hans-Dieter Bromberg, Stadtrat Jürgen Canehl, Stadtrat Wolfgang Wähnelt, Stadtrat Dr. Kurt Schmidt</p>	
Gremium	Sitzungstermin
Finanz- und Grundstücksausschuss Stadtrat	24.11.2006 07.12.2006

Kurztitel
<p>Haushaltsplan 2007 Haushaltssatzung 2007 Finanzplan bis 2009 Stellenplan 2007</p>

Neugestaltung des Schleinufer (Maßnahme Nr. 25, Investitionsprioritätenliste)

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, ob der Ausbau des Schleinufer in der jetzt angedachten Form mit den Zielsetzungen des Städtebaulichen Denkmalschutzes (Erhaltungssatzungsgebiet ‚Südliches Stadtzentrum‘) und den Zielsetzungen des IBA-2010-Projektes zum Elbebahn-Areal vereinbar sowie umweltpolitisch unter Beachtung der neuen EU-Grenzwerte für Lärm und Feinstaub noch umsetzbar ist.
2. Der Oberbürgermeister wird weiterhin beauftragt, mit dem Land über eine Verschiebung des Ausbaues und der Mittelbewilligung zu sprechen.
3. Die in der Investitionsprioritätenliste des Haushaltsplanentwurfs unter Ifd.Nr. 25 „Ausbau Schleinufer“ in 2007 eingestellten Eigenmittel in Höhe von 410.400 Euro werden in Gänze oder anteilig der Maßnahmengruppe Position Anlage 9 „Deckschichten, Seitenbahnen, Radwege“ zugeführt, um in den Stadtvierteln erforderliche Erneuerungen im bestehenden Straßennetz durchführen zu können.

Begründung:

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Elbebahn-Areals haben sich in den letzten Jahren stark verändert. Die Ausgangsvoraussetzungen in den neunziger Jahren, geprägt von Wachstumserwartungen, sind der Notwendigkeit gewichen, auf den städtischen Schrumpfungsprozess zu reagieren.

Die Neuordnung des Bereichs ‚Elbebahn‘ ist eines der mit dem Land vereinbarten Projekte zur Internationalen Bauausstellung 2010. Hier besteht aufgrund der Topographie die Chance das südliche Stadtzentrum an das Elbeufer heranzuführen.

Mit dem jetzt geplanten Straßenausbaukonzept für das Schleinufer wird sich die Trennwirkung allerdings verstärken. Eine enge Straßenschlucht mit prognostizierten 26.000 KFZ/24Std. zwischen der vorhandenen Gründerzeitbebauung und der gemäß rechtskräftigem Bebauungsplan verlangten Blockrandbebauung mit einer zwingend vorgeschriebenen Traufhöhe von 9 - 12,50 m ist möglicherweise umweltrechtlich nicht mehr genehmigungsfähig. Es erscheint äußerst unsicher, wie die in den letzten Jahren verschärften EU-Richtlinien zu Feinstaub und Straßenlärm hier eingehalten werden könnten.

Die an der Westseite des Schleinufers vorhandene, fast gänzlich leer stehende Gründerzeitbebauung und die geforderte Blockrandbebauung auf der Wasserseite bieten aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastungen kein attraktives Wohnumfeld.

Unter diesen Rahmenbedingungen sind vermutlich weder auf der West- noch auf der Ostseite Investitionen zu erwarten. Schon jetzt investieren die Eigentümer nicht in die großen Gründerzeithäuser. Leerstand ist auch bei durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen der vorherrschende Zustand.

In einem im Juli durchgeführten Workshop zum IBA-Thema ‚Leben an und mit der Elbe‘ ist zu diesem Thema eine Alternative unter dem Motto “2 x 2 ist das bessere Schleinufer” vorgestellt worden. Der Vorschlag der Architektengemeinschaft Karo-Architekten und Architektur + Netzwerk bietet eine ernsthaft zu prüfende Alternative.

Demnach könnte in einem mehrere hundert Meter langen Teilstück eine große breite Grünfläche entstehen, in der sogar einige der denkmalgeschützten Gebäude verbleiben und vor allem viele Bäume gepflanzt werden und die so aufgeweitete Straße einen Alleecharakter mit den Fußgängern und Radfahrern vorbehaltene Vorzonen bekommen können. Auch die Deutsche Bahn - wesentlicher Grundstückseigentümer des Elbebahn-Areals - hat als Voraussetzung für Investitionen immer wieder einen “Boulevard-Charakter” gewünscht.

Die beschriebene Ausbaualternative stellt den vierspurigen Ausbau grundsätzlich nicht in Frage. Sie bedeutet aber ggf. Änderungen am Bebauungsplan und eine Verkleinerung der Baufelder.

Es erscheint daher notwendig, dass alle Beteiligten über die Neugestaltung des Straßenzuges noch einmal genauer nachdenken. Eine vorausschauende Stadtpolitik muss versuchen, die Ziele der Stadterneuerung im ‚Südlichen Stadtzentrum‘ und die Ziele für das IBA-Projekt Elbebahn mit den verkehrlichen Belangen in einen stadtverträglichen Kompromiss zu bringen.

Für neue Gedanken und Verhandlungen mit Investoren und Grundstückseigentümern braucht man Zeit. Es wird deshalb angeregt, die im Rahmen des IBA- Workshops erarbeiteten Alternativen zu prüfen und vorgeschlagen, dass der Oberbürgermeister mit dem Land über eine Verschiebung des Ausbaues und der Mittelbewilligung für die Verkehrsmaßnahme Schleinuferausbau verhandelt.

Bernd Krause

Hans-Dieter Bromberg

Jürgen Canehl

Wolfgang Wähnelt

Dr. Kurt Schmidt

