

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Drucksache DS0443/09	Datum 16.09.2009
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	20.10.2009	nicht öffentlich	Genehmigung (OB)
Ausschuss für Umwelt und Energie	10.11.2009	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Bildung, Schule und Sport	17.11.2009	öffentlich	Beratung
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	19.11.2009	öffentlich	Beratung
Stadtrat	03.12.2009	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 31,Amt 66,FB 23,FB 40,SFM, MVB	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP	X	

Kurztitel

2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in der Landeshauptstadt Magdeburg, Variantenentscheidung zum Bau der Haltestelle "Kirschweg" am Freibad Süd

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt den Bau der Haltestelle „Kirschweg“ am Freibad Süd gemäß Variante 1 der betreffenden Vorplanung unter Beibehaltung der gesonderten Rechtsabbiegespur.
2. Die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH übernimmt die durch den umfangreichen Eingriff notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf dem Gelände des Freibades Süd gemäß der Zuordnung in der Maßnahmentabelle (s. Anlage 9).

Pflichtaufgaben	freiwillige Aufgaben	Maßnahmenbeginn/ Jahr	finanzielle Auswirkungen			
			JA		NEIN	X

Gesamtkosten/Gesamtein- nahmen der Maßnahmen (Beschaffungs-/ Herstellungskosten)	jährliche Folgekosten/ Folgekosten		Finanzierung Eigenanteil (i.d.R. = Kreditbedarf)	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge)	Jahr der Kassenwirk- samkeit
	ab Jahr				
	keine				
Euro		Euro		Euro	

Haushalt				Verpflichtungs- ermächtigung				Finanzplan / Invest. Programm			
veranschlagt:	Bedarf:			veranschlagt:	Bedarf:			veranschlagt:	Bedarf:		
Mehreinn.:				Mehreinn.:				Mehreinn.:			
				Jahr		Euro		Jahr		Euro	
davon Verwaltungs- haushalt im Jahr	mit	Euro		davon Vermögens- haushalt im Jahr	mit	Euro					
Haushaltsstellen				Haushaltsstellen							
				Prioritäten-Nr.:							

federführendes/r Amt/FB	Sachbearbeiter Dirk Polzin, Tel.: 5405379	Unterschrift AL/FBL Heinz-Joachim Olbricht
----------------------------	--	---

verantwortlicher Beigeordneter	Unterschrift	Dr. Dieter Scheidemann
-----------------------------------	--------------	------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	2014
-----------------------------------	------

Begründung:

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 26. Februar 2009 einstimmig den Beschluss zur Drucksache DS0590/08 „Ausbau der Gleis- und Fahrleitungsanlagen im Abschnitt Kirschweg bis Brenneckestraße“ unter Beachtung aller beschlossenen Änderungsanträge gefasst (Beschluss-Nr. 2391-79(IV)09). Mit dem o.g. Beschluss hat der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, eine vertiefende Variantenbetrachtung der Varianten 1 und 5 zum Bau der Haltestelle „Kirschweg“ am Freibad Süd durchzuführen. Neben der Kinderbeteiligung zur künftigen Gestaltung des Freibades sollte auch geprüft werden, ob auf eine gesonderte Rechtsabbiegespur verzichtet werden kann. Das Ergebnis der Prüfung hat Einfluss auf beide Varianten und wird zuerst betrachtet. Der Darstellung der baulichen/funktionalen Auswirkungen für beide Varianten schließt sich die Vorstellung der Ergebnisse aus der durchgeführten Kinderbeteiligung an.

1. Prüfung der Notwendigkeit der Rechtsabbiegespur

Im Auftrag der MVB GmbH wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Leipziger Chaussee/Kirschweg für die Varianten 1 und 5 jeweils in zwei Szenarien untersucht:

- Szenario 1: nördliche Zufahrt mit zwei Fahrstreifen (geradeaus und rechts) und
- Szenario 2: nördliche Zufahrt mit einem Fahrstreifen (kombiniert geradeaus/rechts).

Die Leistungsfähigkeit von Verkehrsanlagen wird gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen aus dem Jahr 2001 (HBS 2001) mittels Einteilung in Qualitätsstufen bewertet. Für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen sind diese in der Tabelle 6-2 des HBS 2001 dargestellt:

Tabelle 6-2 Grenzwerte für die Qualitätsstufen der verschiedenen (HBS 2001) Verkehrsteilnehmergruppen und Verkehrsarten

Qualitätsstufe (QSV)	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]				Prozentsatz der Durchfahrten ohne Halt [%]
	Strassen-gebundener ÖPNV	Fahrrad-verkehr	Fußgänger-verkehr ¹⁾	Kraftfahrzeug-verkehr (nicht koordinierte Zufahrten)	Kraftfahrzeug-verkehr (koordinierte Zufahrten)
A	≤ 5	≤ 15	≤ 15	≤ 20	≥ 95
B	≤ 15	≤ 25	≤ 20	≤ 35	≥ 85
C	≤ 25	≤ 35	≤ 25	≤ 50	≥ 75
D	≤ 40	≤ 45	≤ 30	≤ 70	≥ 65
E	≤ 60	≤ 60	≤ 35	≤ 100	≥ 50*
F	> 60	> 60	> 35	> 100	< 50*

1) Zuschlag von 5 s bei Überqueren von mehreren Furten

* Koordinierung unwirksam

In beiden Varianten sinkt im Szenario 2 die Leistungsfähigkeit gegenüber dem Szenario 1 für die Rechtsabbieger von der Stufe A bzw. für die Geradeausfahrer von Stufe B auf Stufe D. Dies bedeutet, dass die zulässigen mittleren Wartezeiten für alle Verkehrsarten deutlich ansteigen (siehe oben stehende Tabelle). Auch können nicht alle ankommenden Fahrzeuge mit der nächsten Grünphase den Knotenpunkt passieren; dieser Anteil verringert sich für die Rechtsabbieger von 100% bis 95% in der Qualitätsstufe A bzw. für die Geradeausfahrer von 94% bis 85% in der Qualitätsstufe B auf 74% bis 65% in Qualitätsstufe D für die kombinierte Spur (geradeausfahrende und rechtsabbiegende Fahrzeuge).

Infolgedessen verlängert sich in der Spitzenstunde stetig der Rückstau von Fahrzeugen, die den Knoten nicht passieren können, auf bis zu 160m. Dies stellt eine nicht unerhebliche Mehrbelastung an Abgasen und Lärm für die unmittelbare Umgebung gegenüber dem Bestand dar. Hinzu kommt, dass die Abwicklung des Linksabbiegestroms von der Leipziger Chaussee in den Kirschweg die Leistungsfähigkeit ebenfalls beeinflusst. Dieser wird in der Variante 5 schlechter bewertet, weil durch die Verschwenkung der Gleistrasse sich die Aufstellfläche für die Linksabbieger im Knotenpunkt verringert und dadurch im Rahmen der Räumzeit weniger Fahrzeuge den Knotenpunkt passieren können. Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung ist der Erhalt der 2-spurigen nördlichen Zufahrt am Knotenpunkt Leipziger Chaussee / Kirschweg notwendig.

2. Bauliche und funktionale Auswirkungen der Varianten auf das Umfeld

Die Auswirkungen der beiden zu untersuchenden Varianten 1 und 5 auf das Gelände des Freibades und die gegenüber liegende Wohnbebauung wurden bereits in der Drucksache DS0590/08 dargelegt. Unter Berücksichtigung des Erhalts der 2-Spurigkeit in der nördlichen Knotenpunktzufahrt ist im Anhang ein aktualisierter Vergleich in tabellarischer Form zu finden, welcher im Folgenden hier kurz zusammengefasst wiedergegeben wird.

In der **Variante 1** führt der Eingriff gegenüber der Variante 5 zu einer stärkeren Reduzierung der östlichen Liegefläche im Freibad. Eine teilweise Umstrukturierung der verschiedenen Funktionsbereiche wie Liegeflächen für Familien, Jugendliche, Beachvolleyballfeld, Tischtennisplatten, Fahrradständer, Kiosk mit Sitzbereich etc. ist daher erforderlich. Die gegenüberliegenden Flächen (Vorgarten Wohngebäude Leipziger Chaussee 25/27 der WBG 1954, Grundstück SWM, Parkplätze Nahversorger) werden geringfügig von dem Bau der Haltestelle tangiert. Es wird hier zusätzlich zur vorhandenen Verkehrsanlage ein Streifen von ca. 1,35 m Breite benötigt, welcher jedoch noch auf einem städtischen Grundstück (öffentliche Verkehrsfläche) liegt. Dies führt zu einer geringfügigen Verkleinerung der Vorflächen des Wohngebäudes bzw. des Grundstück der SWM sowie der Aufgabe von vier Baumstandorten jedoch Erhalt der vorhandenen Stellplätze auf dem Parkplatz des Nahversorgers.

In der **Variante 5** beschränkt sich der Eingriff in das Freibad Süd im Wesentlichen auf die Böschung, einen schmalen Streifen der Liegewiese für die Neuanpflanzung einer Hecke und eine kleine Teilfläche des Fahrradabstellbereiches. Dadurch wird ein Eingriff in die Funktionsbereiche des Freibades vermieden. Durch Geländemodellierungen kann die derzeitige Anzahl der Fahrradabstellplätze beibehalten werden. Der Eingriff in die gegenüberliegenden Flächen (siehe Variante 1) wird durch die Reduzierung des Eingriffs in das Freibad Süd jedoch mit ca. 2,15m Breite größer und betrifft dadurch zusätzlich – wenn auch nur in geringem Umfang – den privaten Teil der Vorfläche des Wohngebäudes. Der Verlust der Grünfläche auf dem Grundstück der SWM ist entsprechend größer. Der Parkplatz des Nahversorgers wird jedoch neben den 4 Baumstandorten um zusätzlich 8 Stellplätze reduziert. Des Weiteren führt der Erhalt bzw. Ausbau des südlichen Haltestellenbahnsteigs in stadteinwärtiger Richtung bei gleichzeitiger Begrenzung des Eingriffs in das Freibad Süd zu einer für Fahrgäste spürbaren Verschwenkung der Gleisanlagen in der Leipziger Chaussee.

3. Kinderbeteiligung und Beteiligung des Behindertenbeauftragten

Das Verfahren zur Kinderbeteiligung in der Landeshauptstadt Magdeburg wurde im Zusammenwirken mit der Kinderbeauftragten in einem mehrstufigen Prozess mit Gruppen von Kindern und Jugendlichen aus den Kinder- und Jugendfreizeit-Einrichtungen „Banane“ und „Thomas-Müntzer“ sowie vom Hort der Grundschule Lindenhof durchgeführt. Der Behindertenbeauftragte wurde ebenfalls zu den Planungen befragt.

Die Hinweise lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Freibad ist bei den Kindern und Jugendlichen aus allen Stadtteilen sehr beliebt und für die jungen Bewohner ein attraktiver Freizeitstandort (auch bei ungünstigen Wetterlagen) und mit Entwicklungspotenzial.
- Die vorhandenen Rutschen sind langweilig und können nur zeitweise (unter Personalaufsicht) benutzt werden und das alternative Spielangebot insbesondere für Kinder ist unzureichend.
- Die Umkleiden und der Kinderspielplatz liegen abseits und können nur schwer beaufsichtigt werden. Es gibt nur Sammelumkleiden und in den Sanitärbereichen ist der Bodenbelag sehr rutschig.

- Es fehlen Fahrradabstellplätze und die vorhandenen sind von schlechter Qualität.
- Bau von Sprungbrettern, attraktiveren Rutschen und zusätzliche (unkonventionelle) Sitzgelegenheiten und Liegen
- Konzentration der barrierefreien Sanitäranlagen und Umkleiden (als Einzelumkleiden) mit verbesserter Ausstattung und des Imbiss möglichst in der Nähe des Eingangs
- Gliederung der Freibadfläche in Aufenthaltsbereiche insbes. für Familien und Jugendliche sowie Senioren und anderen Besuchern des Freibades
- Mitgestaltung der Einfriedung (Stützmauer) durch die Kinder und Jugendlichen
- Regenschutz/Unterstellmöglichkeit bei Regenschauern
- Verbesserung des Freizeitangebotes u.a. zweites Sandspielfeld bspw. für Beachsoccer, Minigolfanlage, Trampolin, Freiluftschach,
- Die Schwimmerbecken und die Nichtschwimmerbecken sollten barrierefrei über behindertengerechte, befestigte Flächen erreichbar sein und es soll der Einsatz eines handbetriebener Beckenlift geprüft werden.
- Die Wegebreiten sollten behindertengerecht ausgelegt, nach Möglichkeit 1,50 m bis 2,50 m breit sein und ein behindertengerechter Parkplatz vorgesehen werden.

Aufgrund der gegenwärtigen Neuwahl des Seniorenbeauftragten kann dieser erst zu späteren Planungsphasen beteiligt werden.

Aufbauend auf den Hinweisen für das Freibad wurde in Abstimmung mit dem zuständigen Fachamt ein Zielkonzept erarbeitet. In der Diskussion mit den Kindern und Jugendlichen wurde auch der zeitliche Rahmen und bauliche Umfang des Vorhabens angesprochen und dass die Umgestaltung der Freibadfläche ein mehrstufiger Prozess ist. In Abstimmung mit der MVB wurden im Rahmen der Straßenbahnbaumaßnahme förderfähigen Einzelbausteine herausgearbeitet und sind in die Kostenzusammenstellung eingeflossen.

4. Fazit

Mit der eingangs festgestellten Notwendigkeit der 2-Spurigkeit der nördlichen Zufahrt am Knoten Leipziger Chaussee/Kirschweg ist eine Inanspruchnahme von Flächen beidseits der Leipziger Chaussee nicht zu vermeiden.

Zusammenfassend betrachtet wird durch die **Variante 1** in einige Funktionsbereiche des Freibades eingegriffen, so dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in größerem Umfang notwendig sind. Sie bieten aber gleichzeitig die Chance - auch in Auswertung der Kinderbeteiligung - vorhandene Defizite wie den engen und unübersichtlichen Eingangsbereich oder die provisorisch wirkenden Fahrradabstellanlagen zu beheben und die einzelnen Funktionsbereiche neu zu ordnen, um zu einem späteren Zeitpunkt weitere Schwachpunkte wie die abseits platzierten Umkleidekabinen, Toiletten und Personalbereiche und den unattraktiven Außenbereich am Kiosk etc. neu zu gestalten. In der **Variante 5** ist die Flächeninanspruchnahme im Freibadbereich weniger umfangreich. Der Eingriff beschränkt sich auf die Böschung an der Leipziger Chaussee sowie eine Teilfläche im Eingangsbereich. Die für das Freibad Süd erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beschränken sich neben dem Flächenausgleich an der Westseite des Freibadgeländes auf die Wiederherstellung einer Abgrenzung zur Leipziger Chaussee mittels Zaun und Hecke. Demgegenüber erhöht sich der Eingriff auf der Ostseite der Leipziger Chaussee und es ist die Inanspruchnahme privaten Eigentums und die Realisierung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen am Wohngebäude erforderlich. Dies könnte sich im erforderlichen Planfeststellungsverfahren als negativ erweisen. Für den gesamten Bauabschnitt 2a werden in der Variante 1 Kosten in Höhe von 6,464 Mio. Euro netto veranschlagt. Bei Variante 5 belaufen sich die Kosten auf 6,494 Mio. Euro netto und liegen somit trotz geringeren Eingriffs in das Freibad Süd ein wenig höher als bei Variante 1. Die Verwaltung schlägt nach Abwägen aller Rahmenbedingungen und in Abstimmung mit der MVB GmbH die Variante 1 zur Realisierung vor.

Anlagen:

1. Lageplan Freibad Süd
2. Luftbild Freibad Süd
3. Lageplan Straßenbahnhaltestelle Variante 1
4. Querschnitt Straßenbahnhaltestelle Variante 1
5. Lageplan Straßenbahnhaltestelle Variante 5
6. Querschnitt Straßenbahnhaltestelle Variante 5
7. Tabellarischer Variantenvergleich der Varianten 1 und 5
8. Freibad Süd, Zielentwurf
9. Maßnahmeliste Freibad Süd mit Kostenschätzung