

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 15.01.2010
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0011/10

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	23.02.2010	nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Energie	09.03.2010	öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	11.03.2010	öffentlich

Thema: Förderprogramm Soziale Stadt Kannenstieg/ Neustädter See, Planung u. Realisierung eines Rundweges am Neustädter See, Planfeststellungsverfahren

Auf der Grundlage des Beschlusses des Stadtrates vom 25.06.2009 (Beschluss-Nr. 3055-84(IV)09) zum Förderprogramm Soziale Stadt, Kannenstieg/Neustädter See und der mit Bescheid des Landesverwaltungsamtes vom 27.12.2006 bewilligten Mittel wird die Maßnahme Nr. 10, Planung und Realisierung eines Rundweges am Neustädter See weiter vorbereitet.

Ziel der Maßnahme ist eine Aufwertung des Wohngebietes durch die bessere Erschließung des Naherholungsbereiches sowie die bessere fußläufige und fahrradtechnische Anbindung des Stadtteils Rothensee an den Neustädter See. Durch die verbesserte Erschließung des Neustädter Sees, seiner verschiedenen Uferbereiche und angrenzender Landschafts- und Naturräume als gesamtstädtischen Naherholungsraum erhöht sich die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer deutlich. Durch die Maßnahme wird der Neustädter See ganzjährig, also auch über die Badesaison hinaus, erlebbar und somit die touristische Attraktivität dieses Areals im Stadtteil Neustädter See und Magdeburgs Norden insgesamt stark verbessert.

Im Rahmen des Beschlusses FG013-003(V)/09 wurde auch die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zur Festlegung der Wegeführung des Rundweges beschlossen, da sich mehrere Grundstücke nicht im Eigentum der Landeshauptstadt befinden. Das Ergebnis der zwischenzeitlich erfolgten verwaltungsinternen Abstimmung zur Trassenführung wird hiermit vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur Kenntnis gegeben. Aufgrund bisheriger Erfahrungen kann das Planfeststellungsverfahren bis zu einem Jahr dauern. Die einzelnen Abschnitte werden nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens über mehrere Jahre verteilt realisiert. In Abschnitten, in denen der Rundweg über Grundstücke führt, die sich nicht im Eigentum der Landeshauptstadt befinden, ist die Eintragung einer Grunddienstbarkeit beschränkt auf die Wegbreite von 4 Metern angestrebt, ggf. der Erwerb des 4 Meter breiten Streifens. Für beide Varianten stehen Mittel des Förderprogramms zur Verfügung.

Für das Gesamtvorhaben Rundweg Neustädter See mit einer Länge von 5,4 km inklusive der Brücke über die Schrote sind im Rahmen des Förderprogramms 2 Millionen Euro eingeplant, der Eigenanteil der Landeshauptstadt beträgt davon ein Drittel.

Der Rundweg ist in insgesamt 7 Bauabschnitte unterteilt (siehe Lageplan Anlage 1). Der erste Bauabschnitt auf rein städtischen Flächen wird in 2010 realisiert und ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Der Bauabschnitt 2 beginnt am östlichen Kassenhäuschen des Strandbades und führt dann über Flächen des Strandbades und hinter dem Zaun des Strandbades in der Gehölzfläche entlang des dortigen Erdwalles. Anschließend verläuft der Weg in der gleichen Trasse wie der bereits vorhandene Weg des Strandbades. In Anbindung an die Straße „Am Schöppensteg“ führt der Weg über die vorhandene asphaltierte Zufahrt des FKK-Bereiches.

Während der Planung und der vorab erarbeiteten Machbarkeitsstudie wurden auch folgende Varianten der Wegführung in diesem Bereich untersucht. Entlang der Straße „Am Schöppensteg“ könnte der Weg direkt zum Schöppensteg geführt werden und dann entlang dieser Straße verlaufen. Gegen diese Variante spricht ein in diesem Bereich vorhandener Teich, welcher als Geschützter Biotop besonderem Schutz unterliegt. Ein Entlangführen des Radweges im Näherungsbereich würde diesen Biotop stark beeinträchtigen. Daher wird diese Variante verworfen. Über den Damm am Ostufer: Abgehend von Lagerplatz des Strandbades verläuft der Weg in dieser Variante über den dortigen Damm und mündet danach in die Straße „Am Schöppensteg“. Die Dammkrone liegt an ihrer höchsten Stelle 6 m höher als das angrenzende Gelände. Bei einem sinnvollen Maximalgefälle von 3 % wären die dafür nötigen Rampen je 200 m lang. Nahezu der gesamte Damm müsste hierfür abgetragen und neu modelliert werden. Aus diesem Grund wird auch diese Variante ausgeschlossen.

Der Bauabschnitt 3 beginnt an der Einbindung in die Straße „Am Schöppensteg“ und führt bis zum nördlichen Ufer des Neustädter Sees. Von Süden kommend verläuft der Weg zuerst entlang der Straße „Am Schöppensteg“. Anschließend durchstößt die Wegführung den Erdwall schräg zu diesem. Die Sicherung der Oberflächen der dabei entstehenden Böschungen erfolgt durch eine Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern. Für den Durchbruch wurde ein schräger Verlauf gewählt, um die Lärmbeeinflussung des Neustädter Sees durch den Verkehr auf der Straße „Am Schöppensteg“ so gering wie möglich zu halten. In der Folge verläuft der Weg nahe der Uferlinie des Sees. Hier wird den vorhandenen Trampelpfaden gefolgt, um den Eingriff in die Landschaft zu minimieren. Dieser Bereich ist es auch, an welchem die Wegführung dem Seeufer am nächsten kommt und die Erlebbarkeit des Gewässers am höchsten ist. Der Weg wird am nordöstlichen Seeufer an die Straße „Am Schöppensteg“ angebunden und schließt dann an einen die Straße begleitenden Geh- und Radweg an. Die Wegführung des eigentlichen Rundweges schwenkt bereits vorher nach Westen in den Bauabschnitt 4 ab.

Folgende Varianten wurden im Abschnitt 3 untersucht: Entlang der Straße „Am Schöppensteg“ als Variante beinhaltet, dass der Geh- und Radweg auf der gesamten Länge an der Straße „Am Schöppensteg“ verläuft. Für diese Variante sprechen die einfache Durchführbarkeit und die vermeintliche Eingriffsminimierung in den Naturhaushalt. Dagegen sprechen jedoch Sinn und Ziel des Gesamtvorhabens, einen Rundweg um den Neustädter See mit möglichst großer Erlebbarkeit des Sees zu schaffen. Weiterhin muss davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der Verkehrsteilnehmer wegen der schöneren und interessanteren Strecke am See trotzdem die bereits heute schon stark frequentierten Trampelpfade nutzen würde. Daraus würde dann eine doppelte Belastung des Naturhaushaltes resultieren. Die Wegführung am Seeufer entlang ergibt sich aus der Topographie. Ein Weg hinter dem Wall an der Straße entlang kann den See nicht erlebbar machen. Weiterhin sprechen gegen den Schöppensteg neben erforderlichen Teilabgrabungen der Böschung auch die Gefahr der Behinderung durch „wildes“ Parken.

Wie in Bauabschnitt 2 wurden verschiedene Varianten der Dammüberquerung oder gar der Wegeführung auf dem Damm untersucht. Wie in Abschnitt 2 muss dies jedoch wegen des enormen Eingriffs ins Gelände und damit in den Naturhaushalt ausgeschlossen werden. Als weitere Variante wurde ein Weg direkt hinter dem Zaun am FKK-Bereich untersucht. Als Vorteil ist hier der nicht notwendige Durchbruch durch den Damm zu nennen. Jedoch wurde diese Variante wegen der eventuellen Konflikte zwischen (stets) bekleideten Wegnutzern und Nacktbadern verworfen. Gegen diese Variante spricht auch der erhöhte Eingriff in den Naturhaushalt, da der Bereich zwischen Damm und Ufer nördlich des FKK-Bereiches bis zum Dammdurchbruch sehr schmal ist.

Der Bereich 4 am Nord- und Westufer lässt wenig Spielraum für Wegevarianten, da hier die sinnvollste Variante durch vorhandene Wege und Pfade vorgegeben ist. Auf einer Länge von ca. 600 m bestand die Möglichkeit, den Weg großteils auf städtischen Grundstücken zu führen. Jedoch befinden sich diese Grundstücke größtenteils auf der Uferkrone in den Strandbereichen oder in Bereichen, die bereits einen dichten Bewuchs aus Bäumen und Sträuchern aufweisen. Wegen des enormen Eingriffes in den Naturhaushalt wurde diese Variante verworfen. Nach Norden erfolgt eine Anbindung an die Oebisfelder Brücke und damit den Stadtteil Rothensee über einen Stichweg. Die Verbindung der Geh- und Radwege „Neustädter See“ und „Großer Sülzeradweg“ soll mittels Brückenbauwerk über die Schrote erfolgen, um so auch eine bessere Anbindung des Stadtteils Kannenstieg zu gewährleisten. Das Brückenbauwerk ist in Bezug auf seine Lage innerhalb der Wegeführung des Rundweges Bestandteil der Planfeststellung.

Die gegebene Wegeführung im Abschnitt 5 entlang des Westufers (wie auch weite Teile des Abschnitts 4 noch von den Kieswerken angelegt) lässt wenig Spielraum für verschiedene Varianten. Zur weiteren Entwicklung eines vorhandenen Feuchtbiotops wurden Ausweichrouten untersucht. Jedoch hätten entweder der Biotop an anderer, bisher unberührter Stelle gequert werden oder eine sehr viel längere Wegeführung gefunden werden müssen, was wiederum die Gefahr einer nutzungsbedingten doppelten Wegeführung birgt. An der Anbindung an die Barleber Straße wird in Zusammenhang mit einer Neugestaltung des Einganges zum Parkplatz der Wasserskianlage eine zweckmäßige Ausbildung des Knotens geplant.

Der Abschnitt 6 beinhaltet einen bereits als Geh- und Radweg fertig gestellten Abschnitt. Hier sind keine weiteren Maßnahmen geplant.

Der Abschnitt 7 ist wie der Abschnitt 6 bereits ausgebaut worden. Jedoch besteht hier die Oberflächenbefestigung aus einer sandgeschlammten Schotterdecke. Der vorhandene Weg ist nahezu komplett von 30-40 jährigen Lindenbäumen umstanden. Ein Ausschwenken der Linienführung würde einen enormen Eingriff in den Baumbestand bedeuten. Daher wird hierauf verzichtet. Die sandgeschlammte Schotterdecke soll durch eine pflegeleichtere Asphaltdecke ersetzt werden. Im Bereich der Gaststätte „Seeblick“ wird eine Grunddienstarbeit für den Radweg eingetragen.

Am Nordende des Neustädter Sees, hinter der Heiztrasse gelegen, befindet sich eine kleine Ackerfläche von ca. 1 ha Größe. Auf dieser Fläche ist geplant, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Naturhaushalt umzusetzen. Die Fläche ist hierfür besonders geeignet, da sie wegen der direkten Nähe den im Planfeststellungsverfahren geforderten räumlich funktionalen Zusammenhang zum Rundweg herstellt. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Fläche sich in einer Art Sackgasse befindet. Sie wird von der Heiztrasse im Süden, der Schrote im Westen und der Straße „An den Barroesen“ im Norden sowie von bereits vorhandenen Ausgleichsflächen im Osten umschlossen. Es ist geplant, hier einen kleingliedrigen Biotopverbund aus flachen Hügeln und Senken mit Trocken- und Feuchtstandorten zu schaffen.

Die Umsetzung erfolgt im Zusammenhang mit den einzelnen Bauabschnitten unter Verwendung der dort frei werdenden Erdmassen. Hierdurch werden Transportwege für die Entsorgung der Erdmassen und somit auch Kosten gespart. Während der Bauphase ist geplant, die Fläche zudem für mehrere Bauabschnitte für die Baustelleneinrichtung zu nutzen. Alternativflächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen in unmittelbarer Nähe des Rundweges nicht zur Verfügung, da die in Frage kommenden Flächen bereits über eine hohe Biotopwertigkeit verfügen, die durch zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht mehr wesentlich erhöht werden kann.

Die Inforvorlage wurde mit dem FB 23, Amt 31, FB 40, FB 62 und dem Amt 66 abgestimmt.

Dr. Dieter Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung
Bau und Verkehr

Anlagen: I0011/2010_Anlage_1 Lageplan Trassenführung
I0011/2010_Anlage_2 Landschaftspflegerischer Begleitplan