Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister - Dezernat VI Amt 61	Datum 07.07.2010 **Öffentlichkeitsstatus** öffentlich

I N F O R M A T I O N **I0167/10**

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	10.08.2010	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	09.09.2010	öffentlich
Stadtrat	14.10.2010	öffentlich

Thema:

2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in der Landeshauptstadt Magdeburg - Bauabschnitt 2 - Wiener Straße

In der Sitzung vom 22.04.2010 hat der Stadtrat die DS0025/10 – „2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in der Landeshauptstadt Magdeburg – Bauabschnitt 2 – Wiener Straße“ beraten und mit Änderungen einstimmig beschlossen (Beschluss-Nr. 419-17(V)10).

Bestandteil der Beschlussfassung war:

1. Vergleich der Varianten Rasenbett und Schotterbett

2. Einbau von Wurzelschutzmaßnahmen im Bereich neu zu pflanzender Bäume

3. Entwicklung eines Stellplatzkonzeptes mit dem vor Ort angrenzenden Wohnungsunternehmen

4. Prüfung der Einzäunung der Hundeauslaufwiese

5. Prüfung von umsetzbaren Vorschlägen zum Erhalt des Solitärbaumes im Bereich des Südringes

Im Rahmen dieser Information sollen die Ergebnisse der Prüfaufträge vorgestellt werden.

1. In der weiteren Planung sind Schotterbett und Rasenbett zu betrachten und zu vergleichen

Bewertung

Zielfelder	**Schottergleis**	**Rasengleis**
Stadtgestaltung		
- Gestalterischer Aspekt	---	+++
- Psychologische Wirkung	---	+++
- Entsiegelung	++-	+++
Stadtklima	--+	+++
- Staub		
Stadtlärm		
- Planverfahren	++-	+++
- Messungen	++-	+++
Wirtschaftlichkeit		
- Neubau	+++	+--
- Unterhaltung	+++	---
Herstellungskosten €/lfd. Meter Trassenbreite	**1500,-€**	**2000,-€**
Betreibungskosten €/lfd. Meter pro Jahr		**zusätzlich 6,-€**

Die Veröffentlichung der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (STUVA) verweist auf die Festlegungen der 16. BImSchV von 1990 bzw. die Richtlinie Schall 03. Hier wird pauschal ein Bonus von 2dB(A) gegenüber einem Schottergleis mit Holz- oder Betonschwellen gewährt. In einem neuen Entwurf der Schall 03 wird zwischen hoch- und tiefliegenden Vegetationsflächen unterschieden. Für hochliegende Vegetationsebenen beträgt hiernach die anzusetzende Minderung im Mittel 4dB(A). Für tiefliegende Vegetationsflächen ist keine Minderung mehr anzusetzen (Quelle: Verkehr und Technik 2010, Heft 2).
In der oben aufgeführten Übersicht ist von einer hoch liegenden Vegetationsfläche als Rasengleis ausgegangen worden.

Empfehlung:

Das Rasengleis hat auf den Zielfeldern Stadtgestaltung, Stadtklima und Lärm (innerhalb des Planverfahrens und von der subjektiven Wahrnehmung) gegenüber dem Schottergleis deutliche Vorteile. Vor dem Hintergrund, dass die Wiener Straße zurzeit eine grüne Straße ist, wird das Planverfahren mit weniger Widerständen durchführbar sein und die Anwohnerinnen und Anwohner werden sich in der Straße wohler fühlen. Die Lärmwerte stellen sich beim Rasengleis günstiger dar.
Dem gegenüber stehen finanziell größere Aufwendungen, die sich insbesondere in den höheren Unterhaltungskosten niederschlagen. Der Mehraufwand ist aber aufgrund der größeren ökologischen und sozioökonomischen Effekte im vorliegenden Fall gerechtfertigt.

2. Einbau von Wurzelmaßnahmen im Bereich von zu pflanzenden Bäumen

Zwingende Voraussetzungen für die Baumpflanzungen in einem 1,50 m breiten Streifen ist der Einbau von 12 m³ Substrat für den Wurzelraum. Die danebenliegenden Radwege und Hochborde können mit Wurzelsperren bis zu 0,30 m beschützt werden, da die Ablenkung der Wurzel nur in geringen Tiefen erforderlich ist. Die Wurzelschutzmaßnahmen werden in den Bereichen geplant.

3. Gemeinsam mit den vor Ort agierenden Wohnungsunternehmen wird im Interesse der Anwohner ein Stellplatzkonzept für den ruhenden Verkehr entwickelt.

Von den Veränderungen im Ruhenden Verkehr bei der Umsetzung der Planung der Wiener Straße zwischen der Innsbrucker Straße und der Leipziger Straße sind fünf Eigentümer betroffen. Durch die Stadtverwaltung wurden die betroffene Wohnungsgenossenschaft und die privaten Eigentümer an Wohnraum im Bereich der Wiener Straße Mitte Juni zu einer Verständigung über die Situation hinsichtlich des ruhenden Verkehrs und zur Erarbeitung einer Stellplatzkonzeption eingeladen. Der anberaumte Termin konnte leider nur durch die Wohnungsgenossenschaft 1893 eG wahrgenommen werden. Im Vorfeld bzw. im Nachgang zu der Beratung gingen der Stadtverwaltung noch weitere Meinungsäußerungen (telefonisch und postalisch) von Wohnungseigentümern zu. Die grundsätzliche Tendenz der Wohnungseigentümer in dem Bereich zwischen der Innsbrucker Straße und der Leipziger Straße ist, dass über die in der Planung vorgesehenen Stellplätze kein Handlungsbedarf besteht. Die Errichtung eines Parkstreifens auf der Nordseite für den Ersatz der entfallenden Stellplätze wird begrüßt. Die Eigentümer haben zum Teil auf ihren Grundstücken Stellplätze realisiert. Ein Mehrbedarf wurde durch die Mieter an die Eigentümer nicht herangetragen.

Im Ergebnis der Beratung wird auf die Erstellung eines Stellplatzkonzeptes zur Erhöhung der Anzahl der Stellplätze verzichtet.

4. Für die Landeshauptstadt Magdeburg ausgewiesene Hundeauslaufwiese im Bereich Wiener Straße / Fuchsberg wird eine zumindest teilweise Umzäumung geprüft, um das mit dem Straßenbahnverkehr möglicherweise steigende Gefahrenpotential zu bannen!

In Auswertung der Statistik des Stadtgarten- und Friedhofsbetriebes von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Tieren, die von der Polizei zur Verfügung gestellt wurde, zeigt sich kein Zusammenhang zwischen Hundeauslaufwiesen und Straßenverkehrsanlagen.

In den Jahren 2007 bis 2010 gab es einen Verkehrsunfall mit einer Straßenbahn, wobei ein Hund verletzt wurde.

Eine Einzäunung von Hundeauslaufwiesen, speziell der an der Wiener Straße/Am Fuchsberg ist unter Einbeziehung der vorgenannten Statistik aus Sicht des EB SFM nicht notwendig.

5. Es ist zu prüfen, ob umsetzbare Vorschläge unterbreiten werden können, wie der Solitärbaum im nordöstlichen Bereich des Südrings erhalten werden kann.

Für die Erhaltung des Solitärbaumes, dessen Wurzeln bereits im heutigen Zustand weit unter die Fahrbahn reichen, wären folgende Randbedingungen zwingend erforderlich:

- der vorhandene Fahrbahnrand muss mindestens gehalten werden. Selbst ein Neubau des Hochbordes in alter Lage gewährleistet nicht den Erhalt des Baumes.

- Es dürfte zu keiner Veränderung der Höhenlage im Bereich der Wurzeln kommen.

Theoretisch gibt es zwei Möglichkeiten den Baum zu halten:

- Verzicht auf Elemente, wie Fahrstreifen, Querungshilfen etc.
  Bei dem Verzicht auf **Fahrstreifen** würde die Verkehrsqualität weit unter das geforderte Niveau von D sinken. Der Knotenpunkt würde die auflaufenden Verkehrsströme nicht abwickeln können. Der Verzicht auf **Querungshilfen** hätte zum einen den Effekt, dass die Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehre nicht in ausreichender Qualität gesichert werden kann und zum anderen die Räumwege sehr lang werden würden und die Verkehrsqualität unverträglich tief sinken würde.

- Verschwenk der Trasse Richtung Süden
  Bei einem Verschwenk der Trasse Richtung Süden könnte die Unterführung des Magdeburger Ringes nicht mehr mit fahrdynamisch sinnvollen Radien angeschlossen werden. Außerdem wäre der Solitärbaum auf der anderen Straßenseite gefährdet.

Die Varianten, die einen Erhalt des Baumes gewährleisten würden, sind aus Sicht der Verwaltung nicht umsetzbar. Der Entfall des Baumes ist vor dem Hintergrund, dass der Baum bereits vorgeschädigt ist und nicht in einem dauerhaft erhaltenswerten Zustand ist, vertretbar.

Weiterhin wurde in der Bürgerversammlung und der Sitzung des StBV die Frage aufgeworfen, ob das vorhandene Gleisdreieck im Bereich Südring/Halberstädter Straße durch ein komplettiertes Gleisviereck ersetzt werden kann, das Fahrbeziehungen in alle Richtungen ermöglicht.

Das komplette Gleisdreieck im Bereich Südring/Halberstädter Straße wird in der Planfeststellung berücksichtigt.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr