

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0038/21	10.02.2021
zum/zur		
F0005/21 – Fraktion Gartenpartei/Tierschutzallianz – SR R. Zander		
Bezeichnung		
Anbindung des Ersatzneubau Strombrücke an die Stadtparkstraße		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		23.02.2021

Zu folgenden Fragen der Anfragen F0005/21 der Fraktion Gartenpartei/ Tierschutzallianz nimmt das TBA in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt und dem FB Vermessungsamt und Baurecht wie folgt Stellung:

- 1. Der Fuß-Radweg soll von der neuen Strombrücke 4 Meter plus 1 Meter Seitenstreifen Breite kommend, an den bestehenden Fuß-Radweg dessen Breite ca. 1 Meter beträgt, an der Stadtparkstraße angeschlossen werden. Wie soll das geschehen und wo ist der Anschluss geplant? Ist die geschützte Lindenallee gefährdet?**

Antwort:

Der geplante Anschluss des neu geplanten Abschnitts der Stadtparkstraße an den bestehen Teil der Stadtparkstraße ist der Anlage 1 zu entnehmen, ebenso wie die bestehenden Breiten des Seitenbereiches der denkmalgeschützten Stadtparkstraße. Die geschützte Lindenallee wird dabei nicht beeinträchtigt.

- 2. Welche Kosten werden der Landeshauptstadt Magdeburg für die Anbindung der Strombrücke an die Stadtparkstraße entstehen?**

Antwort:

Entsprechend der Zielstellung des Städtebaulichen Rahmenplanes für die Rotehorninsel wurde die Verlängerung der Stadtparkstraße mit Anschluss an den Strombrückenzug als nachhaltige und hochwassersichere Erschließung des Messeplatzes „Max Wille“ und des Stadtparks Rotehorn neu festgelegt.

Der Bau der Stadtparkstraße wird mit Eigenmitteln der Landeshauptstadt Magdeburg finanziert, da der Fördermittelgeber die Finanzierung dieser Straße aus Mitteln für die Zuwendungen zur Beseitigung von Hochwasserschäden abgelehnt hat.

Die Kosten für die Planung und den Bau des neuen, ca. 400 m langen, Abschnitts der Stadtparkstraße belaufen sich auf ca. 1,5 Mio. € brutto.

- 3. Wie viele Linden der geschützten Allee wurden bereits geplant gefällt, wie viele Linden mussten ungeplant gefällt werden?**

Antwort:

Im Zuge der Bauausführung zum Bauvorhaben „Ersatzneubau Strombrückenzug“ wurden zwei Linden der geschützten Allee im Kreuzungsbereich der neuen/alten Stadtparkstraße planmäßig gefällt.

**4. Welche Eingriffe sind in das Biotop Taube Elbe erfolgt? Waren diese Eingriffe geplant und im Planfeststellungsverfahren genehmigt?**

Antwort:

Für die Planung des Bauvorhabens „Ersatzneubau Strombrückenweg“, welche auch die Planung der neuen Stadtparkstraße (Verbindung zwischen dem neuen Strombrückenweg und der bestehenden Stadtparkstraße) beinhaltet, hat die Landeshauptstadt Magdeburg ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Der Seitenbereich der Stadtparkstraße grenzt unmittelbar an das GB\_0029 (Taube Elbe) an. Eingriffe in das Biotop „Taube Elbe“ sind hier nicht erfolgt oder geplant.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird hierzu ausgeführt: „...Betriebsbedingt kommt es zu einer permanenten Immission von Luftschadstoffen und Staub (v.a. durch Stickstoffimmissionen) ...“ (vgl. Seite 131a und 132a des Landschaftspflegerischen Begleitplanes).

Negative Auswirkungen auf das Biotop der Tauben Elbe sind indes nicht zu befürchten.

Bereits vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens fand zur Prüfung der Umweltverträglichkeit des geplanten Bauvorhabens zur Festlegung des Rahmens für die Inhalte und den Umfang der durchzuführenden Untersuchungen sowie für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes ein Scoping-Termin statt.

**5. Wie sollen die Leitungen verlegt werden, ohne die denkmalgeschützte Stadtparkstraße zu beschädigen? Wo sollen die Versorgungs- und Entsorgungsleitungen in Höhe der Stadtparkstraße verlaufen?**

Antwort:

Innerhalb des Planfeststellungsgebietes der planfestgestellten Planung zum Bauvorhaben „Ersatzneubau Strombrückenweg“ sind im Anschlussbereich an die vorhandene denkmalgeschützte Stadtparkstraße folgende Leitungsverlegungen erdverlegt geplant:

- 1 x Trinkwasserleitung mit Anschluss an den Bestand
- 2 x LSA Kabeltrasse (Verlegung als Endschleife)
- 2 x SWM Strom mit Anschluss an den Bestand
- 1 x SWM Info endet vor dem Anschlussbereich
- 2 x Telekomkabeltrasse mit Anschluss an den Bestand
- 1 x Beleuchtungskabel im Gehwegbereich

Die vorab genannten Versorgungsleitungen im Bereich des neu geplanten Abschnitts der Stadtparkstraße werden alle in dem neu geplanten Geh- und Radweg erdverlegt.

Zur Entwässerung der neuen Stadtparkstraße ist ein Regenwasserkanal geplant, welcher ca. 30 m vor dem Anschluss an die denkmalgeschützte Stadtparkstraße endet.

**6. Wurde bereits in denkmalgeschützte Bereiche eingegriffen? Wenn ja, wo und aus welchem Anlass?**

Antwort:

Die vorhandene Stadtparkstraße wurde einschließlich ihrer Alleen und des Schleusenkanals am 29. November 2017 in das Denkmalverzeichnis des Landesamtes für Denkmalschutz und Archäologie Sachsen-Anhalt aufgenommen.

Derzeit erfolgte noch kein Eingriff in die vorhandene denkmalgeschützte Stadtparkstraße.

Der geplante Anschluss des neu geplanten Abschnitts der Stadtparkstraße an den bestehen Teil der Stadtparkstraße ist der Anlage 1 zu entnehmen. Der Neubau der Stadtparkstraße mündet in die vorhandene denkmalgeschützte Stadtparkstraße.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zum Bauvorhaben „Ersatzneubau Strombrückenzug“ besteht hierfür Baurecht, welches durch die Eintragung der Stadtparkstraße in das Denkmalverzeichnis des Landesamtes für Denkmalschutz und Archäologie Sachsen-Anhalt, die im Übrigen erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zum Bauvorhaben „Ersatzneubau Strombrückenzug“ erfolgte, nicht in Frage gestellt wird.

**7. Die Stadtparkstraße weist bereits jetzt Schäden auf. Pro Tag sollen insgesamt ca. 3000 PKW, davon, 2% Schwerlastverkehr über die neue Straße rollen, also 60 Schwerlasttransport pro Tag. Ist die Tragfähigkeit der Stadtparkstraße für diese Belastung tatsächlich gegeben?**

Antwort:

Der seit 2017 unter Denkmalschutz stehende Bereich der Stadtparkstraße wurde mit dem Bau des Landesfunkhauses in den Jahren 1994 bis 1998 ausgebaut bzw. ertüchtigt. Entsprechend der gültigen Richtlinien ist diese Straße für den Pkw-Verkehr einschl. geringem Schwerverkehrsanteils ausgelegt und für den derzeit vorhandenen Verkehr ausreichend.

Ausschlaggebend für die Ermittlung der Belastungsklasse ist die dimensionierungsrelevante Beanspruchung. Sie wird aus der Beschaffenheit der Fahrbahn (Anzahl der Fahrstreifen, Neigung usw.), dem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen und der voraussichtlichen Nutzungsart (Anteil des Schwerverkehrs) in der Nutzungszeit (Regel = 30 Jahre) berechnet und als *äquivalente 10-Tonnen-Achsübergänge* in Mio. angegeben. Die Anzahl der PKW's spielt bei der Bemessung eine untergeordnete Rolle, da 16.000 PKW nur so viel Schäden, wie 1 LKW mit einer 10-t-Achse anrichten können.

Aus Beispielrechnungen mit äquivalenten Eingangsdaten wurden bei einem Schwerverkehrsanteil von 63 Fahrzeugen/24 Stunden die Belastungsklasse 0,3 ermittelt, was auch für den unter Denkmalschutz stehende Bereich der Stadtparkstraße zutrifft.

Grundlegende Voraussetzung für die Tragfähigkeit einer Straße ist immer ein tragfähiger Untergrund. Dabei sind die bestehenden örtlichen Verhältnisse, wie Frosteinwirkung, Wasserverhältnisse im Untergrund, Lage der Straße (z.B. Damm oder Einschnitt), Ausführung der Randbereiche usw. zu berücksichtigen.

Reparaturen und Ausbesserungen einer älteren Straße sind keine Seltenheit und werden bei Bedarf durch den Baulastträger der Straße, dem Tiefbauamt, behoben.

**8. Auch die Emissionsbelastungen werden zukünftig durch den Verkehr erheblich sein. Gibt es konkrete Berechnungen und Aussagen in einer Umweltverträglichkeitsstudie, die das Biotop Taube Elbe miteinschließen?**

Antwort:

In der Umweltverträglichkeitsstudie des Planfeststellungsverfahrens zum Bauvorhaben „Ersatzneubau Strombrückenzug“ wurde das Biotop Taube Elbe mit einbezogen,

Berechnungen unter Einbeziehung der Schadstoffbelastungen aus der Umwelt sind generell nicht Inhalt der Umweltverträglichkeitsstudie.

Die Untersuchung und Berechnung der Luftschadstoffe in dem gesamten Planfeststellungsbereich erfolgte in einem Luftschadstoffgutachten, was Inhalt der Planfeststellungsunterlage ist.

Um die Auswirkungen der Planung auf die Luftschadstoffsituation quantifizieren zu können, wurden mehrere Planungsvarianten berechnet und untersucht. Dabei wurden für alle Planungsvarianten die Berechnungsfälle für den Analysefall (Jahr 2012) und für den Prognosefall (Jahr 2030) betrachtet.

Grundlage der Berechnungen waren dabei die entsprechenden Verkehrszahlen für den Analysezeitraum sowie für den Prognosezeitraum (Inhalt des Gutachtens zur verkehrlichen Entwicklung der Planfeststellungsunterlage).

Im Ergebnis der Berechnungen weist die bauausführende Variante für die Immissionen Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2.5</sub>) keine Überschreitungen der in der 39. BImSchV geforderten Jahresmittelgrenzwerte auf.

**9. Warum sind das Planfeststellungsverfahren zum Ersatzneubau Strombrücke und die Umweltverträglichkeitsstudie im Ratsinformationssystem aufzufinden, aber die Links nicht mit den Informationen hinterlegt?**

Antwort:

Die Frage bezieht sich offensichtlich auf die Internetseite der Planfeststellungsbehörde.

Dort ist das Planfeststellungsverfahren "Ersatzneubau Strombrückenzug" unter "Abgeschlossene Verfahren" aufgeführt. Da dieses Verfahren beendet ist, wurden die planfestgestellten Unterlagen sowie weitere Informationen zu diesem bereits abgeschlossenen Verfahren von der Internetseite entfernt. Lediglich zu Informationszwecken wurde der Link zur Einsichtnahme in den Planfeststellungsbeschluss belassen.

Dr. Scheidemann

Anlage:  
S0038/21 – Anlage 1