

Stellungnahme zum Umbau des Platzes am Steintor – Möglichkeiten zum Erhalt eines Großteils des Baumbestandes

Ziel und Arbeitsgrundlagen

In diesem Beitrag soll anhand der aktuell vorliegenden Pläne der Stadtverwaltung zur Umgestaltung des Platzes „Am Steintor“ - hier konkret die Fläche des Steintorparks betreffend - erläutert werden, welche Möglichkeiten bestehen, einen großen Teil der zum Fällen vorgesehenen Bäume im Steintorpark zu erhalten (insgesamt 41 Stück). Die Pläne der Stadtplanung sind auf der Seite der HAVAG einzusehen:

<http://www.havag.com/news-infos/projekte-havag/Stadtbahn/stadtbahnlinie-1>

Folgende Pläne werden kommentiert und gleichzeitig für die Argumentation herangezogen:
Steintorknoten_Final:Übersichtsplan für die Verkehrsbereiche des gesamten Bauvorhabens am Steintor (inkl. genauer Lage der Regelquerschnitte)

Regelquerschnitt_1: Querschnitt Krausenstraße (Mitte)

Regelquerschnitt_2: Querschnitt Magdeburger Straße Nr. 18/19

Regelquerschnitt_3: Querschnitt Große Steinstr. Nr. 4

Steintorknoten_Final: Übersichtsplan zur Freiflächengestaltung des Steintorparks, der tangierenden Straßen und des neu zu schaffenden Platzes vor dem Steintor-Varieté

Die vorgenommenen Messungen in den Querschnitten und im Übersichtsplan (rote Linien) wurden mit dem Programm PDF-XChange Viewer durchgeführt und sind maßstabsgetreu.

Varianten im Überblick

Die Grundidee dieses Beitrags besteht darin, die **Planungen der aktuellen Vorzugsvariante im Detail** so zu **verändern**, dass ein Großteil der 41 Bestandsbäume, die zur Abholzung vorgesehen sind, erhalten werden können. Davon bleibt die geforderte Gesamtverkehrsleistung unberührt. Die geplante Linienführung der Vorzugsvariante für PKW bleibt erhalten.

Folgende Möglichkeiten werden im Detail erörtert:

1. Die Straßenbahn umfährt wie bisher den Steintorpark. Die Schienen verlaufen jeweils parallel zur Gebäudefront (Große Steinstraße und Magdeburger Straße) und werden nicht in Richtung Steintorpark eingeschwenkt. Fuß- und Radweg stadtauswärts werden im Steintorpark fahrbahnparallel geführt.
2. Der geplante Bogen der Straßenbahn vor dem Steintor und dem Durchgang zum Steintor-Campus fällt kleiner aus. Trotzdem entsteht in diesem Bereich ein neuer öffentlicher Platz zur Gestaltung (Bäume, Sitzgelegenheiten, Brunnen).
3. In der Krausenstraße wird der stadtauswärtige Fußweg auf die Parkseite verlegt. Dadurch wird Platz für den Fahrbahnkörper geschaffen, um so die Straßenbegleitbäume an den heutigen Parkbuchten zu erhalten.

Die Lösungen sind als Gesamtkonzept zu sehen, funktionieren aber auch unabhängig, so dass auch nur Teilsituationen umgesetzt werden können. Können alle Lösungen planerisch berücksichtigt werden, ist es möglich den Steintorpark mit seinem heutigen stadtökologischen Wert zu erhalten. In den Fall, verlaufen dann alle parkseitig gelegenen Fuß- und Radwege innerhalb des Parks, unter den Bäumen (Linienführung passt sich an Position der Bestandsbäume an!). So gelingt es, die bisherige räumliche Isolation des Steintorparks aufzubrechen.

Grundsätzliches

Laut dem Städtereport Deutschland vom 29.03.2012 gilt Halle (Saale), gemessen an Grünanlagen und Erholungsflächen (ohne Waldflächen), als die Grünste der 50 deutschen Großstädte. Das ist ein Pfund mit dem gewuchert werden sollte, denn es steht stellvertretend für eine lebenswerte Stadt.

Leider ist es in der Vergangenheit bei einigen größeren Projekten in der Stadt passiert, dass der Wunsch der Bürger nach Grünstrukturen nur sehr unzureichend berücksichtigt wurde. Es ist daher dringend geboten, nicht wie bisher große Flächen einfach zu versiegeln und so für viele Jahre die Chance auf Grün zu verbauen. Als Beispiele seien hier der Umbau des Riebeckplatzes und auch der Marktplatz genannt. Bei beiden Projekten ist es sicherlich unstrittig, dass die Aufenthaltsqualität durch mehr Grün hätte wesentlich erhöht werden können. Der Bildvergleich zwischen dem Platz „Am Steintor“ (Foto 1) und dem Platz „Am Haus des Lehrers“ am Riebeckplatz (Foto 2, kurz vor Abschluss der Bauarbeiten) soll dafür stellvertretend stehen. Am Platz vor dem Haus des Lehrers wurden 10 Bäume neu gepflanzt. Foto 2 zeigt deutlich, dass Neupflanzungen von Bäumen, den Wert eines Altbaumbestandes, schon allein durch die Größe, über viele Jahre nicht ersetzen können. Hier besteht auch die große Unschärfe in den vorliegenden Plänen: es wird suggeriert, dass der Gehölzverlust durch die geplanten Ersatzpflanzungen augenblicklich kompensiert werden kann, dem ist aber in den ersten 20 Jahren nicht so (Fehler: Referenz nicht gefunden dargestellter Umfang der Baumkronen gleicht denen der Altbäume). Umgekehrt, werden nach Aussagen der Stadtplanung jedoch bereits 10 Jahre als ausreichend angesehen, Altbäume aufgrund „potentieller“ Schäden durch die vorgesehenen Tiefbaumaßnahmen bereits im Zuge der Baumaßnahmen „vorsorglich“ zu Fällen.

Nicht unterschätzt werden sollte zudem der Wert des Steintorparks für die Vogelwelt. Schließlich besteht über das Gelände des Uniklinikums mit einem reichen Baum- und Strauchbestand eine Grünverbindung bis zum Stadtpark...

Der Platz vor dem Haus des Lehrers ist etwa 70 x 60 m groß, der Steintorpark in der Form eines Dreiecks ca. 115 x 90 x 85 m. Die Fotos 1 und 2 geben diese Größenverhältnisse ungefähr wieder.

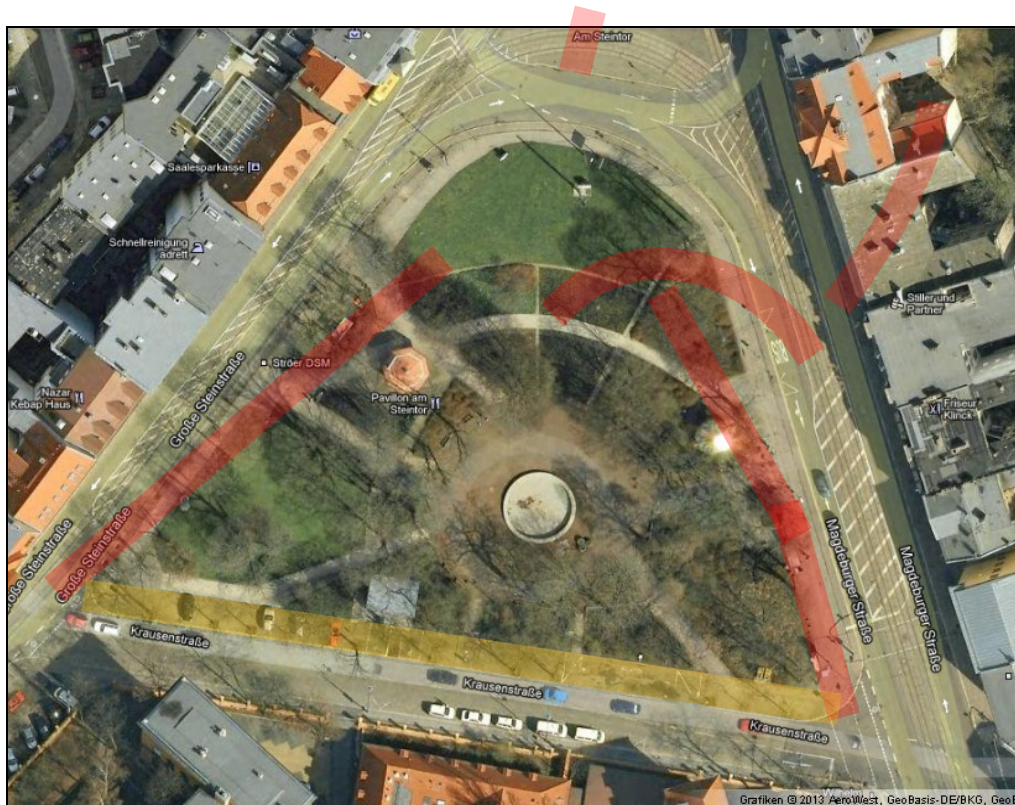


Foto 1: Die Fläche des heutigen Steintorparks. Findet der geplante Umbau statt, fällt in der Krausenstraße durch Straßenerweiterung (gelbe Linie) die Straßenbaumreihe und die erste Parkbaumreihe (4 von 7 Bäumen). Durch die neue Führung der Straßenbahnschienen durch den Steintorpark (rote Linie), fällt in der Großen Steinstraße fast die komplette erste Reihe der Parkbäume, sowie die komplette erste Reihe Parkbäume entlang der Magdeburger Straße. Dadurch geht fast die komplette äußere Umrandung des Steintorparks verloren.

Ein weiterer wichtiger Aspekt wird erst im Luftbild deutlich: die Dimension des neu geplanten Stadtplatzes auf dem Areal der heutigen Großen Steinstraße (Maximale Breite 27 m). Trotz der 13 Neupflanzungen sowie eines erhaltenen Altbaumes, soll die Fläche komplett gepflastert werden! Nur um deutlich zu machen, es ist nichts gegen einen neuen öffentlichen Platz einzuwenden, ganz im Gegenteil. Jedem muss aber klar sein, dass dieser Platz auf Kosten des bestehenden Steintorparks angelegt wird – zum Wohle der Bürger?!



Foto 2: Der Vorplatz am Haus des Lehrers am Riebeckplatz (kurz vor Abschluss der Bauarbeiten). Die beiden Baumreihen mit je 5 Bäumen im nördlichen Bereich sind schon gepflanzt, fallen aber augenscheinlich nicht ins Gewicht (rot umrandet). Bis die Bäume ein Kronenvolumen aufgebaut haben, was den von Altbäumen im Ansatz vergleichbar wäre braucht es noch ca. 20 Jahre. Auf dem neuen Stadtplatzes am Steintor sollen stadteinwärts nach dem Brunnen ebenfalls 9 Bäume in gleicher Anordnung gepflanzt werden (Fehler: Referenz nicht gefunden, Foto 1). Ein jeder kann sich nun den neuen Platz am Steintor und die umliegende Fläche, die ebenfalls großflächig gepflastert werden soll vorstellen. Deshalb der Appell an die Stadtplanung: Setzen Sie sich für jeden Altbaum des Steintorparcs ein und loten Sie die Planung auf das Machbare aus.

Situation 1 – Bereich Krausenstraße

Planung - RQ 1 - Am Steintor (Krausenstraße) (Blickrichtung Ost) Variante P1,P1.1,P2

Das Diagramm zeigt die Planung der Straßengestaltung für Variante P1, P1.1 und P2. Es ist eine Querschnittsansicht der Straße mit einer Gesamtbreite von 20,85 m. Die verschiedenen Zonen und ihre Breiten sind wie folgt dargestellt:

- Grün: 0,75 m
- Gehweg: 1,50 m
- Parken / Taxi: 4,25 m
- Schutzstreifen: 1,50 m
- Fahrspur: 3,25 m
- Fahrspur: 3,25 m
- Fahrspur: 3,00 m
- Radweg: 2,10 m
- Gehweg: 2,50 m

Die Fahrspuren sind jeweils 3,25 m breit. Der Radweg ist 2,10 m breit. Der Gehweg rechts ist 2,50 m breit. Die Parkzone ist 4,25 m breit. Der Schutzstreifen ist 1,50 m breit. Die Grünfläche ist 0,75 m breit. Die Gesamtbreite beträgt 20,85 m.

Am Steintor (Krausenstraße)

Die aktuelle Breite des Straßenraums zwischen der Wand entlang des Fußweges am Uniklinikum und dem gegenüberliegenden Straßenbegleitbaum beträgt 11,75 m, mit den bestehenden Parkbuchten quer zu Straße ergibt sich eine Gesamtbreite von 17,25 m. Abzüglich der Wurzelbereiche der Bäume haben diese Parkbuchten eine Breite von 4,60 m (Abb. 2).

Die Erweiterung der 3-spurigen Fahrbahn auf 9,5 m findet ausschließlich in Richtung Mauer an den Unikliniken statt. Damit verringert sich die Breite des heutigen Fußweges von 2,90 m auf 2,25 m, so dass nicht genügend Raum zum Anlegen eines getrennten Fuß- und Radweges stadtauswärts verbleibt. Aufgrund des fließenden Fahrradverkehrs wäre die Anlage eines

Fahrradweges am effektivsten. Alternativ wäre auch ein Fußweg, oder ein kombinierter Fuß- und Radweg denkbar (Foto 3).

Zwischen den erhaltenden Straßenbäumen sind ca. 10 Stellplätze für PKW/Taxi in Parkbuchten realisierbar. Daneben verläuft der Fahrradweg stadteinwärts. Im Park wird dann ein beidseitiger Fußweg angelegt (Foto 4).

Diese Variante könnte für den Erhalt von 13 Bäumen sorgen.

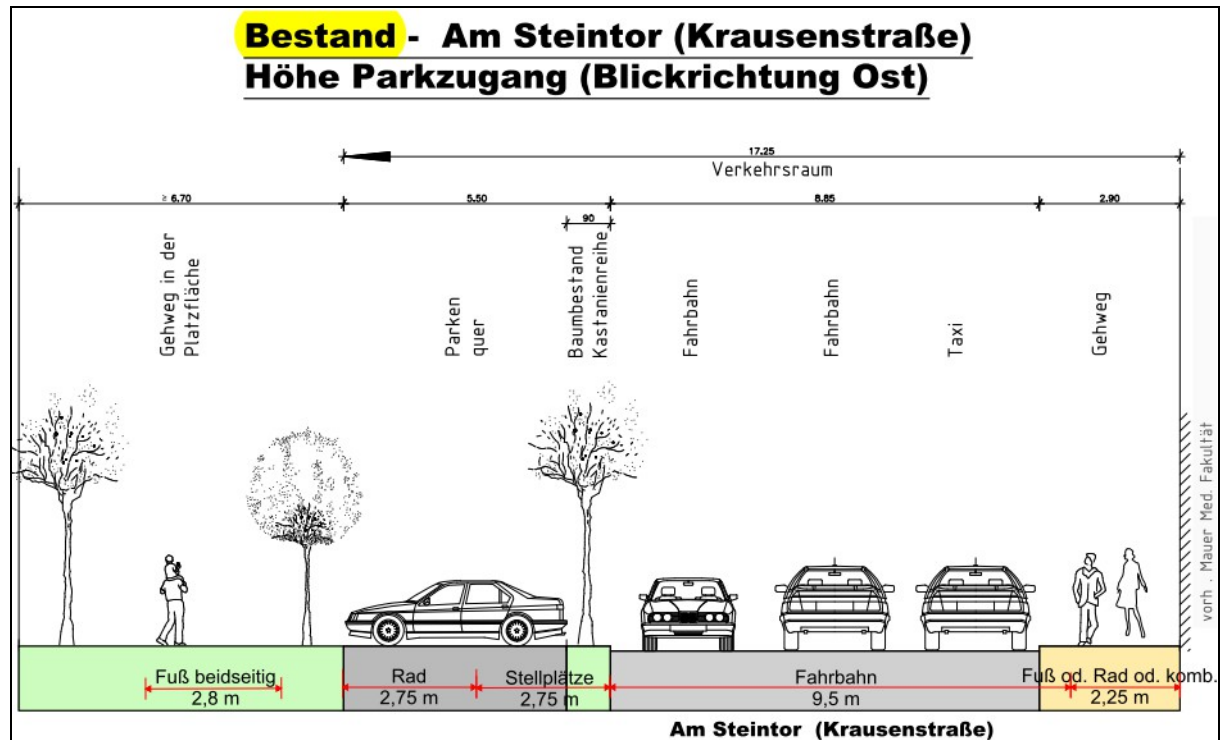


Abb. 2: Die heutige Situation in der Krausenstraße (Regelquerschnitt 1). Die Anforderungen der Planer (Abb. 1) wurden auf die Bestandssituation übertragen (rot). Durch die Neuanlage der Fahrbahn in Richtung der Mauer der Uniklinik können die Straßenbegleitbäume erhalten werden. Auf den heutigen Stellplätzen quer zur Fahrbahn können ca. 10 Stellplätze längs zur Fahrbahn zwischen den Straßenbäumen angelegt werden. Daneben verläuft der Radweg unter Bäumen. Im Park wird ein beidseitiger Fußweg angelegt.

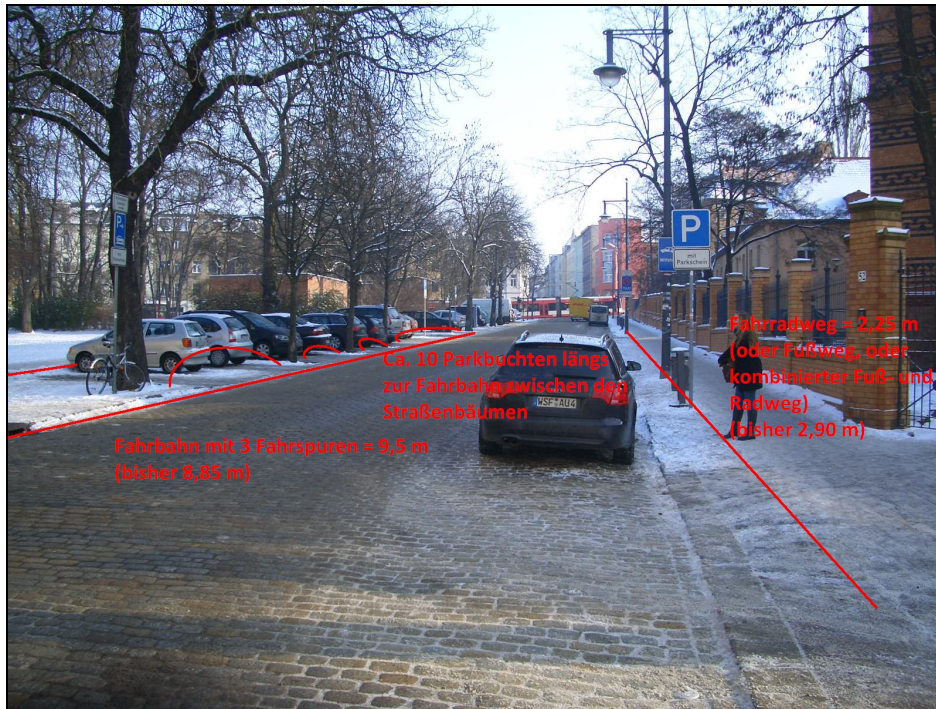


Foto 3: Die Krausenstraße an der Einmündung Große Steinstraße. Beginnt die neue Fahrbahn neben den Straßenbegleitbäumen, so können diese Erhalten werden. Der bisherige Fußweg wird dadurch schmaler und könnte als Fahrradweg stadtauswärts genutzt werden.



Foto 4: Die bestehenden Stellflächen quer zur Fahrbahn entlang der Krausenstraße. Die Flucht ist schon heute komplett bis zur Ampelkreuzung durchgängig (Bildhintergrund). Zukünftig können die Stellplätze längs zur Fahrbahn zwischen den zu erhaltenden Straßenbäumen (rechte Reihe) angeordnet werden. Auf der verbliebenen Fläche kann ein Radweg angelegt werden. Daneben kann ein beidseitiger Fußweg angelegt werden.

Situation 2 – Bereich Magdeburger Straße

Zwischen Fahrbahn und Gleisbett soll zudem 3,10 bis 4,10 m breite Mittelinsel für Fußgänger angelegt werden. Diese dient in erstere Linie zu Querung der Magdeburger Straße Ecke Krausenstraße. Über zwei Ampeln (einmal Straßenbahnschienen, einmal Fahrbahn), erreicht man als Fußgänger vom Steintorpark kommend, die Gebäudeseite auf der Magdeburger Straße. Laut Stadtplanungsamt wäre das Überqueren der Schienen und der 3-Spurigen Straße ohne Mittelinsel nur mit längeren Grünphasen zu schaffen, da an dieser Kreuzung neben dem Fahrzeugverkehr, auch der Straßenbahnverkehr aus der Fahrbahnmitte der Magdeburger Straße auf das eigene Gleisbett auf der Seite des Steintorparks einschwenken muss (Abb. 4).

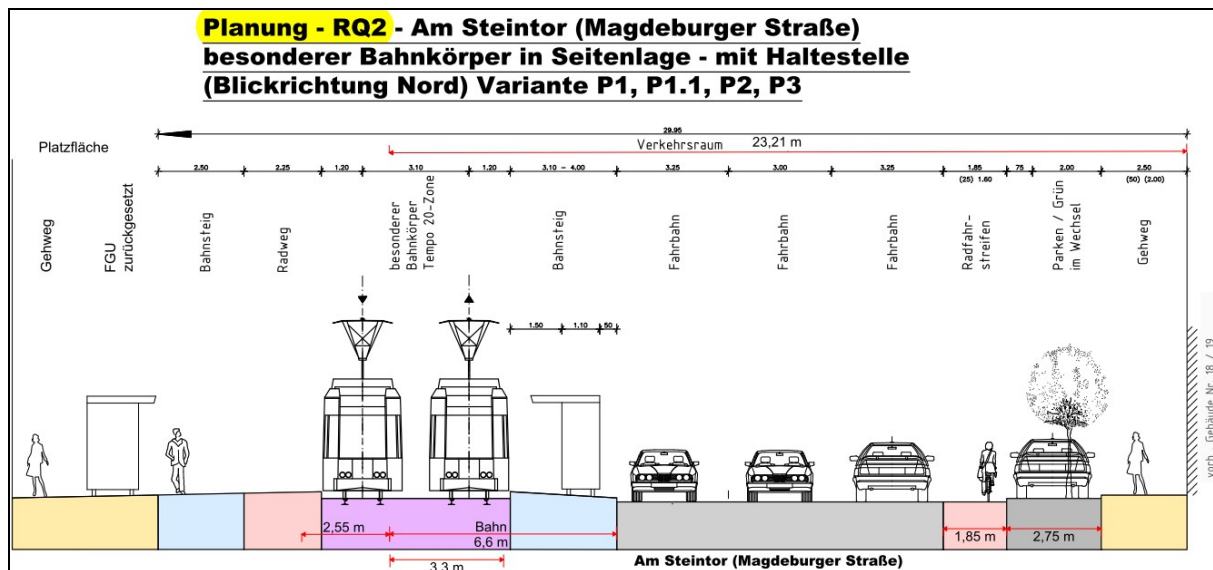


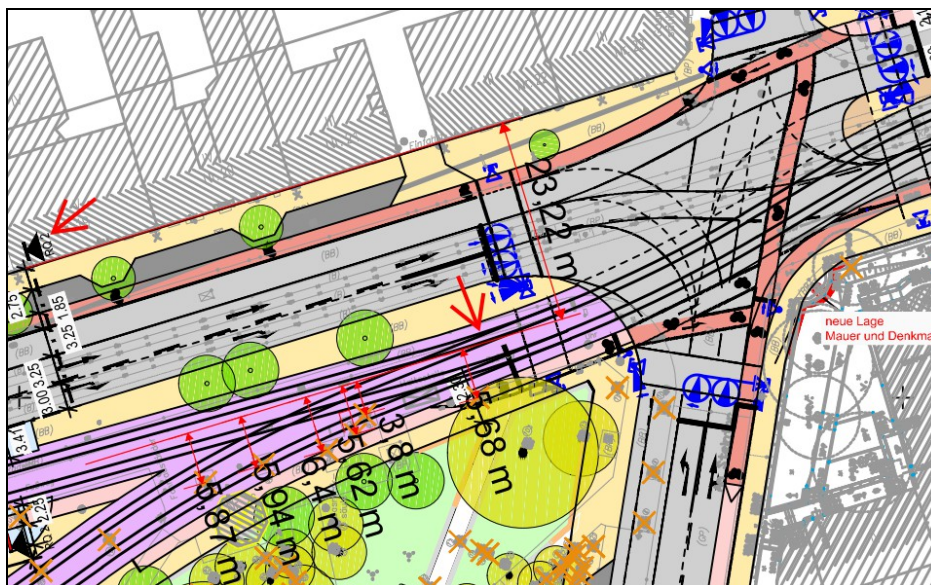
Abb. 4: Die Planungen für den Bereich Magdeburger Straße Nr. 18/19, hier auf Höhe der geplanten Haltestelle der Linie 12. Der Haltestellenbereich stadteinwärts soll in der Planung als 3,10 – 4,10 m breite Mittelinsel für Fußgänger dienen und die Querung der Magdeburger Straße ermöglichen.

Aktuell beträgt die Breite des Straßenraums 25,75 m zwischen den Häusern Nr. 18 und 19 und dem Ende des Fußweges auf der Seite des Steintorpark (RQ 2) (Abb. 6).

Nach folgender Variante kann auch hier eine weitgehende Erhaltung des Baumbestands erfolgen:

1. Auf die zwischen 3,10 und 4,10 m breite Mittelinsel sollte verzichtet werden. Vom Riebeckplatz kommend schwenkt die Bahn im Parkbereich auf ihr eigenes Gleisbett, allerdings direkt neben der Fahrbahn ein. Eine sichere Überquerung der Magdeburger Straße (mit Mittelinsel – über zwei Ampeln) ist nach vorheriger Querung der Krausenstraße an den Unikliniken möglich (Abb. 5). Als weitere Querungsmöglichkeit der Magdeburger Straße besteht der Fußgängerüberweg in unmittelbarer westlich der Haltestelle der Linie 12 (Foto 5).
2. Warum schwenken die Gleise Richtung Markt gleich bei Erreichen des eigenen Gleisbettes (auf Höhe der dann eingeschränkten Ampelquerung durch die fehlende Mittelinsel) in Richtung Große Steinstraße, in Richtung Steintorpark ein? Ein späteres Einschwenken könnte den Bestand von 4 Altbäumen sichern (Abb. 5).
3. Der Knackpunkt in diesem Bereich ist allerdings die Haltestelle der Linie 12. Durch Veränderung des Bogens der Straßenbahnschienen vor dem Steintorvarieté, kann der Haltestellenbereich um 5 – 10 Meter Richtung LuWu verlegt werden, um so weitere 2 Altbäume zu retten. Für 3 Bäume unmittelbar östlich der geplanten Haltestelle der Linie 12 besteht aber wahrscheinlich auch in dieser Variante keine Rettung (Fehler: Referenz nicht gefunden).

Gibt es keine Lösung die Ampel so zu Takten, dass Fußgänger die Straße überqueren können, ist zu prüfen, ob die Mittelinsel in einer Breite von 2,50 m hergestellt werden kann. Auch hier sollen die Bahnen Richtung Markt natürlich erst so spät wie möglich in Richtung Steintorpark einschwenken. In dem Fall würde die Bahn stadtauswärts auf Höhe des heutigen Fußweges verkehren, was im Kronenbereich zu stärkeren Rückschnitten führen würde, jedoch immer noch für den Baum vertretbar ist. Die Baumachsen befänden sich dann in einem Abstand von 1 m, sowie 2,6 – 3,6 m zum Gleisbett (Abb. 5).



Zwischen Fahrbahn und Bahnkörper ist eine 3,10 – 4,10 m breite Mittelinsel geplant, die im Wesentlichen als Querungshilfe an der Ampel Magdeburger Straße dient. Gleich neben besagter Ampel schwenkt das Gleisbett zudem in Richtung Markt ein (rechter roter Pfeil). Ohne die Mittelinsel und das frühzeitige Einschwenken der Gleise entstehen Abstände zwischen 3,8 m und 6,4 m zwischen Gleisbett und Bäumen. Mit einer zumindest 2,5 m breiten Mittelinsel ergeben sich Abstände zwischen 1,3 m bis 3,9 m zum Gleisbett.

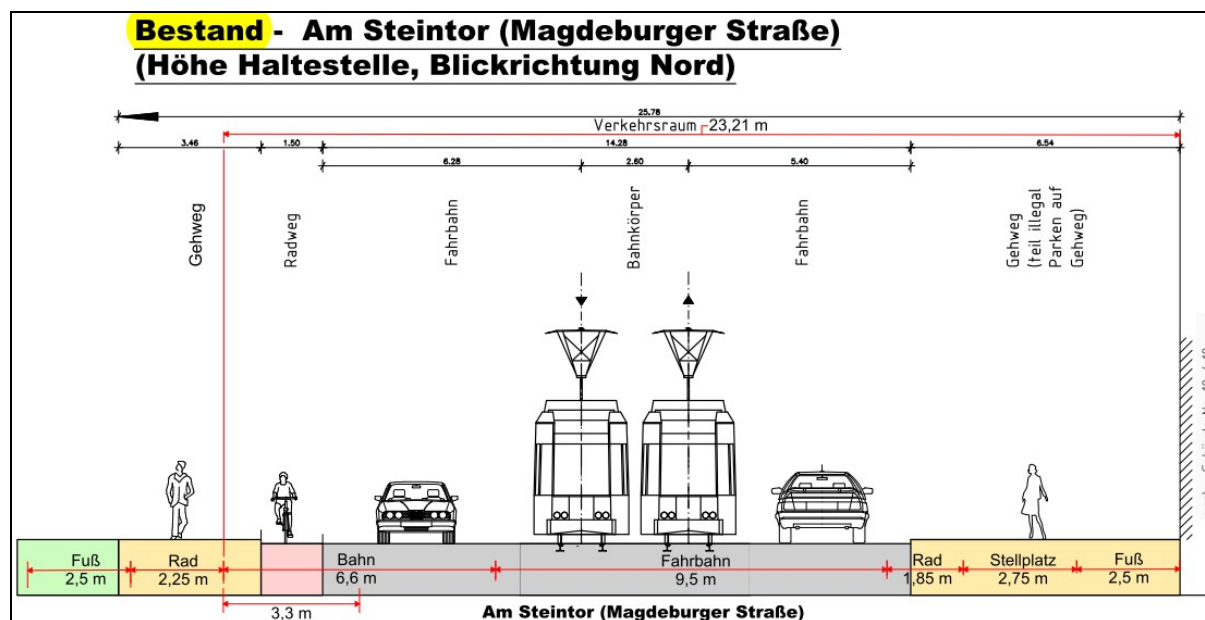


Abb. 6: Die heutige Situation des Verkehrsraums in der Magdeburger Straße Nr. 18/19 (Regelquerschnitt 2). Die Anforderungen der Planer (rot) wurden auf die Bestandssituation übertragen (Abb. 4). Durch den Verzicht auf die angedachte Mittelinsel, kann der Bahnkörper direkt neben die Fahrbahn gelegt werden. Die stadtauswärts fahrende Bahn verkehrt dann mittig auf dem heutigen Radweg. Kann aufgrund der Ampelschaltung für Fußgänger nicht gänzlich auf die Mittelinsel verzichtet ist sie mit maximal 2,5 m Breite anzulegen. Dann Fahren die Bahnen auf dem heutigen Fußweg, was im Kronenbereich der Bestandsbäume zu Rückschnitten führen würde.



Foto 5: Die heutige Situation in der Magdeburger Straße. Ohne Mittelinsel würde die Bahn stadtauswärt auf dem heutigen Radweg verkehren. Lässt sich die Ampel im Bild für Fußgänger nicht so Takten, dass sie Gleise und Fahrbahn auf einmal überqueren können, sollte erwogen werden, die Mittelinsel verkleinert auf 2,5 m Breite anzulegen. Der Gleiskörper befindet sich dann auf dem heutigen Fußweg. In dem Falle wäre ein stärkerer Rückschnitt im Kronenbereich notwendig.