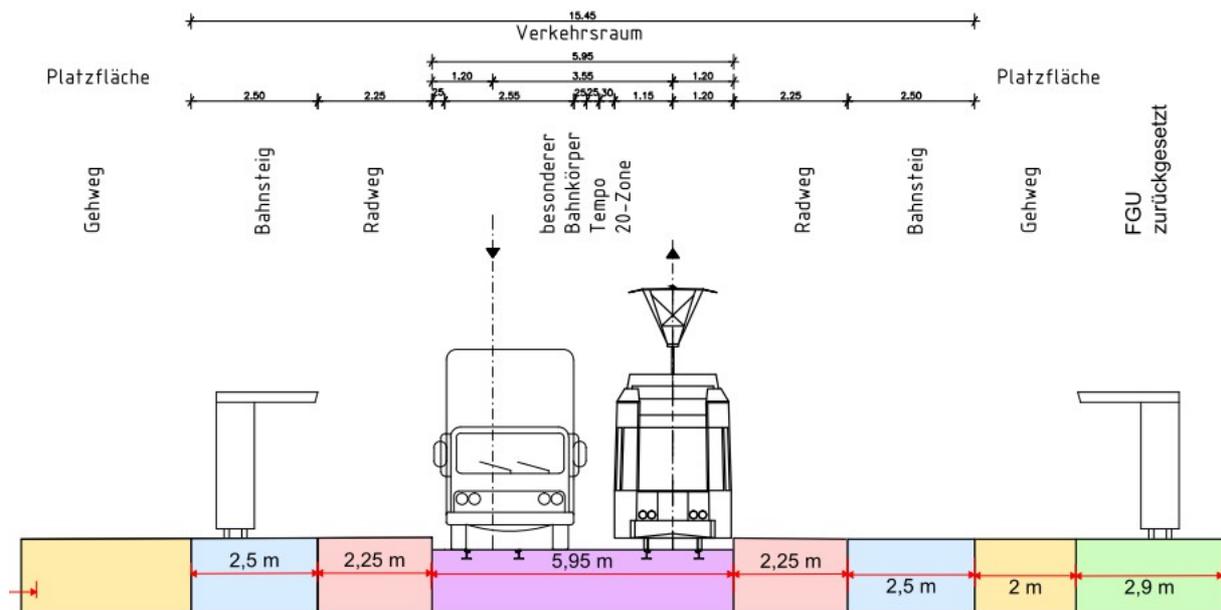




### Situation 3 – Bereich Haltestelle Große Steinstraße

In den Planungen sind für den Bereich des Bahnkörpers knapp 6,00 m veranschlagt. Ein Haltestellenbereich ist 2,50 m breit, für beide rechts und links der Schienen also 5,00 m Breite. Der Radweg wird mit 2,25 m Breite bemessen. Der Fußweg stadtauswärts ist hier mit 2 m Breite angegeben (Abb. ).

### Planung - RQ3 - Große Steinstraße - Bereich Bahnsteigfläche besonderer Bahnkörper Variante P1.1



Am Steintor (Große Steinstraße)

Abb.: Planung des neuen Haltestellenbereichs Große Steinstraße innerhalb des Steintorparcs. Die vorgesehenen Breiten wurden auf den bestehenden Verkehrsraum übertragen (Abb. ).

Die aktuelle Breite des Straßenraums zwischen dem Haus Nr. 4 (Bereich der heutigen Haltestelle) und dem gegenüberliegenden Straßenbegleitbaum im Steintorpark (Achse des Baumstammes) beträgt 19,00 m (Abb. ).

Folgende Möglichkeit kann die geplanten Baumfällungen entlang der Steinstraße verhindern.

Der Bahnkörper verläuft wie bisher parallel zur Gebäudefront, allerdings etwa 2,25 m weiter Richtung Steintorpark versetzt. Der Fuß- und Radweg stadtauswärts, wird vom Haltestellenbereich entkoppelt und verläuft auf der heutigen Rasenfläche zwischen hinter der ersten Baumreihe des Steintorparks parallel zum Haltestellenbereich. Zuwegungen zwischen den Bäumen verbinden beide Bereiche (Abb. ).

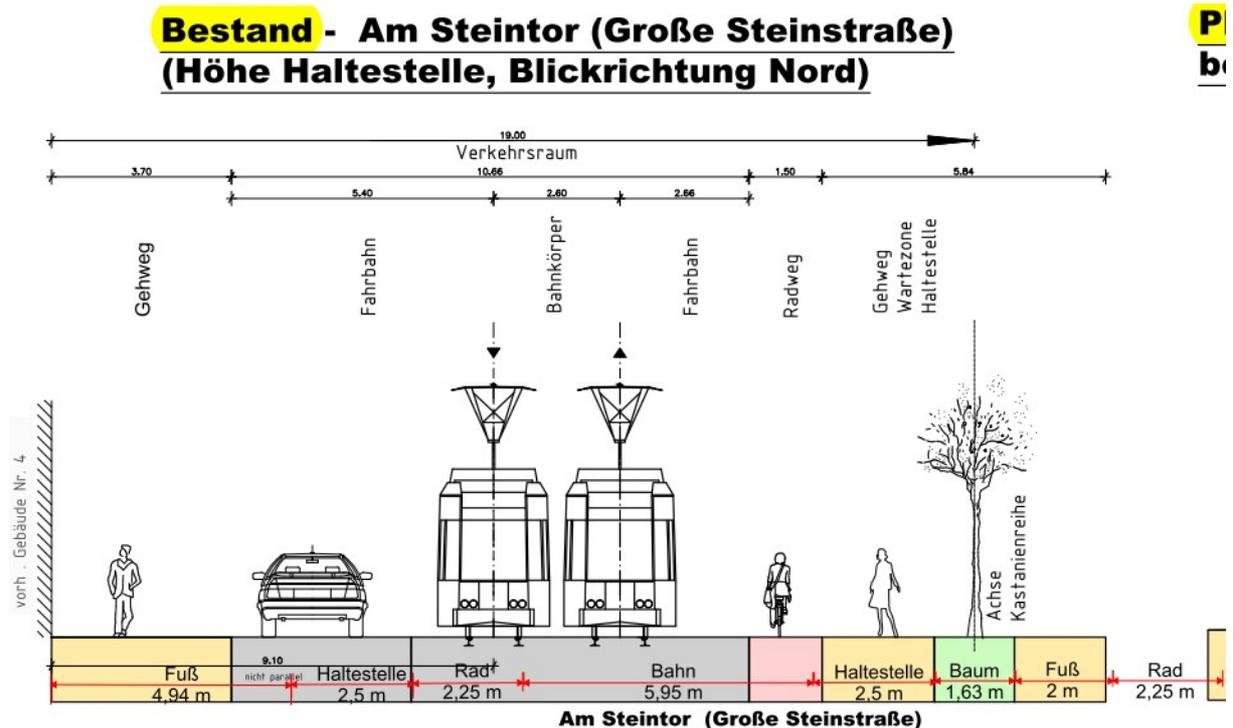


Abb.: Die heutige Situation des Verkehrsraumes in der Großen Steinstr. Nr. 4 (Regelquerschnitt 3). Die Anforderungen der Planer (rot) wurden auf die Bestandssituation übertragen (Abb. ). Durch die Anordnung des stadtauswärtigen Fuß- und Radweges innerhalb des Parks, können alle Bäume erhalten werden.

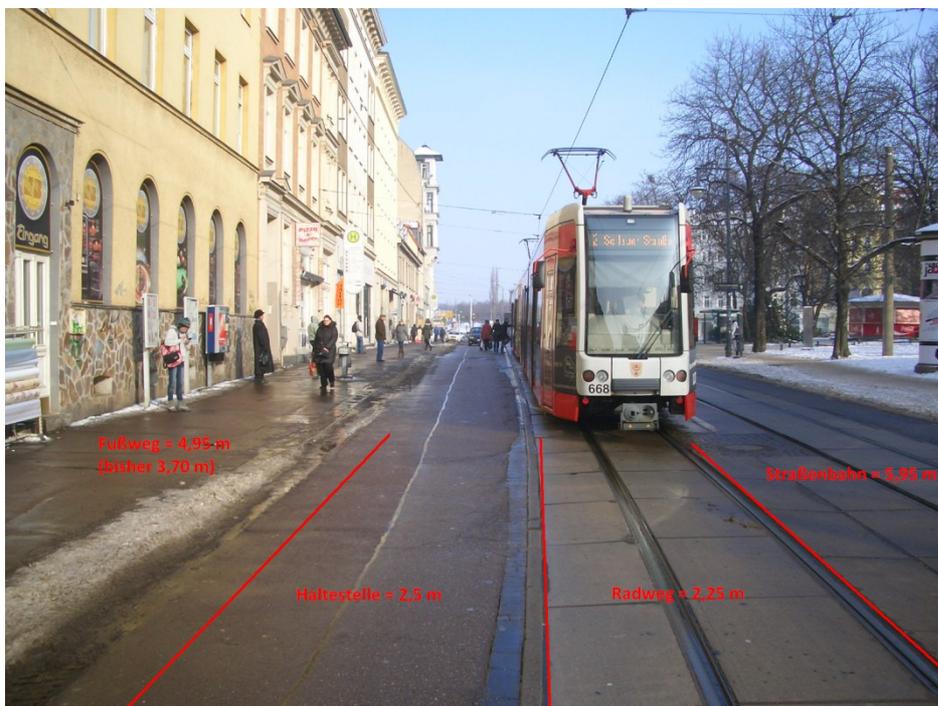
(Im Gegensatz zur Planungsvarianten P2, P3, die ebenfalls eine parallele Linienführung zu den Gebäuden vorsahen, ist der Haltestellenbereich um ca. 0,80 m von den Bäumen entrückt. Modifizierende Maßnahmen eines weiter gefassten Ausschneidens des Haltestellenbereichs um den Baum herum sind möglich. Auch ein komplettes Verschieben des gesamten Querschnitts unter Verringerung der Breite des gebäudeseitigen Fußweges [4,94 m] ist denkbar.)

Die Planungen der Stadt sehen vor, einen neuen öffentlichen Platz vor dem Steintor-Varieté zu schaffen, der vom Autoverkehr befreit ist. Dieser soll durch das Einschwenken der Schienen in den Steintorpark schon in Höhe des heutigen Haltestellenbereichs der Linien 1, 2, 5, 6, 10 beginnen. Dafür wird die Fällung von 8 Altbäumen in Kauf genommen. Aufgrund der Dimension gegenüber den heutigen Platzverhältnissen für Fußgänger und Fahrradfahrer, stellt sich jedoch Dringend die Frage der Notwendigkeit:

Nach der hier vorgestellten Variante verbreitert sich der heutige Fußweg entlang der Gebäudefront der Steinstraße von 3,70 m auf 4,95 m. Auch der sich anschließende

Haltestellenbereich von 2,50 m Breite und immerhin 45 m Länge kann und wird durch Fußgänger genutzt werden. Der Raum für Fußgänger würde damit knapp 7,5 m betragen und sich über die heutige Fahrspur stadteinwärts erstrecken. Daran schließt sich ein Radweg von 2,25 m an und erst dann beginnt der Gleiskörper (Foto).

Das entscheidende Argument ist, dass der Steintorpark durch den nun fehlenden PKW-Verkehr „näher“ an den Fußweg vor den Gebäuden heranrückt, da ein Überqueren nun wesentlich erleichtert wird. Allein deshalb gewinnt der Steintorpark enorm an Attraktivität als öffentlicher Raum, da er seine Isolation auf der heutigen Verkehrsinsel verliert. Diese Chance sollte nicht vertan werden, indem er durch die Fällung der ersten Baumreihe verkleinert wird und sich somit für die gegenüberliegenden Gebäude (einschließlich angedachter Gastronomie) entfernt!



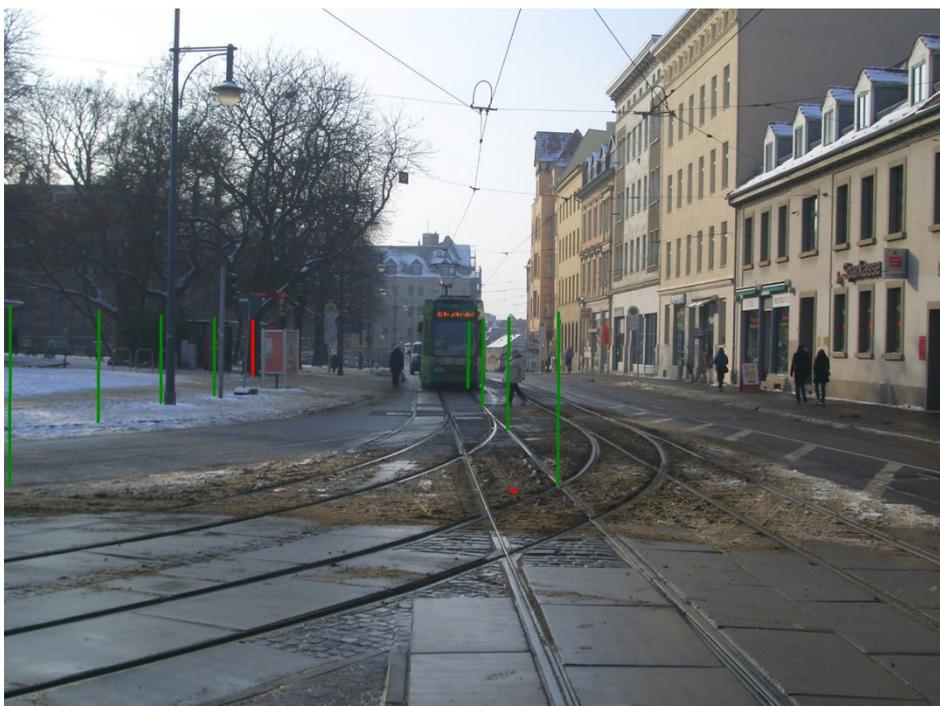
**Foto :** Situation vor der Großen Steinstraße Nr. 2 mit Blick auf die Haltestelle der Linien 1, 2, 5, 6, 10. Die geplanten Wegebreiten (Abb. ) sind hier im Foto dargestellt. Die Bahnen fahren weiter parallel zur Gebäudefront wie bisher, schwenken also nicht wie vorgesehen in den Park ein. Trotzdem ist erkennbar, dass sich die Platzverhältnisse vor der Gebäudefront wesentlich verbessern. Der Fußweg wächst in seiner Breite. Und auch der nebenliegende Haltestellenbereich stellt keine Barriere für Fußgänger dar, so dass die komplette heutige Fahrspur stadteinwärts genutzt werden kann. Die Radfahrer erhalten einen eigenen Bereich und erst dann, nach knapp 10 m Breite verläuft das Gleisbett. Ausreichende Platzverhältnisse, die den Fortbestand von 8 Altbäumen sichern.

Foto und Foto zeigen, dass eine Verlegung der stadtauswärts führenden Straßenbahn in Richtung Steintorpark, z. T. auf Höhe des heutigen Radweges, in der Höhe (Kronenbereich) kein Problem darstellt. U. U. ist ein leichtes Zurückschneiden notwendig. Der Abstand zwischen Fahrbahn und Baumachse beträgt für den Wurzelbereich 3,3 m und kann zu Lasten des gebäudeseitigen Fußweges auch um 0,5 m auf 3,8 m erweitert werden. Auch beim Radweg stadteinwärts könnte eine Reduzierung der Breite von 2,25 auf 2 m die nötigen Zentimeter für den Baumerhalt

bereitstellen. Unter Einhaltung der geltenden Regelwerke(!) während der Tiefbauarbeiten (RAS-LP 4??? – Handschachtung, Errichtung eines Wurzelvorhangs gegen Austrocknung) können irreparable Schäden an den Bestandsbäumen sicher vermieden werden.



Foto : Situation vor der Großen Steinstraße Nr. 2 auf Seite des Steintorparks. Die Straßenbahn stadtauswärts würde auf der heutigen Fahrbahn sowie dem Radweg angeordnet. Das Platzangebot in Kronenbereich der Bäume ist dafür ausreichend. Anschließend folgt der Haltestellenbereich mit 0,8 m Abstand zu den Bäumen. Dahinter verläuft der parallele Fuß- und Radweg innerhalb des Parks. Querverbindungen zwischen den Bäumen sorgen für die notwendigen Wegebeziehungen.



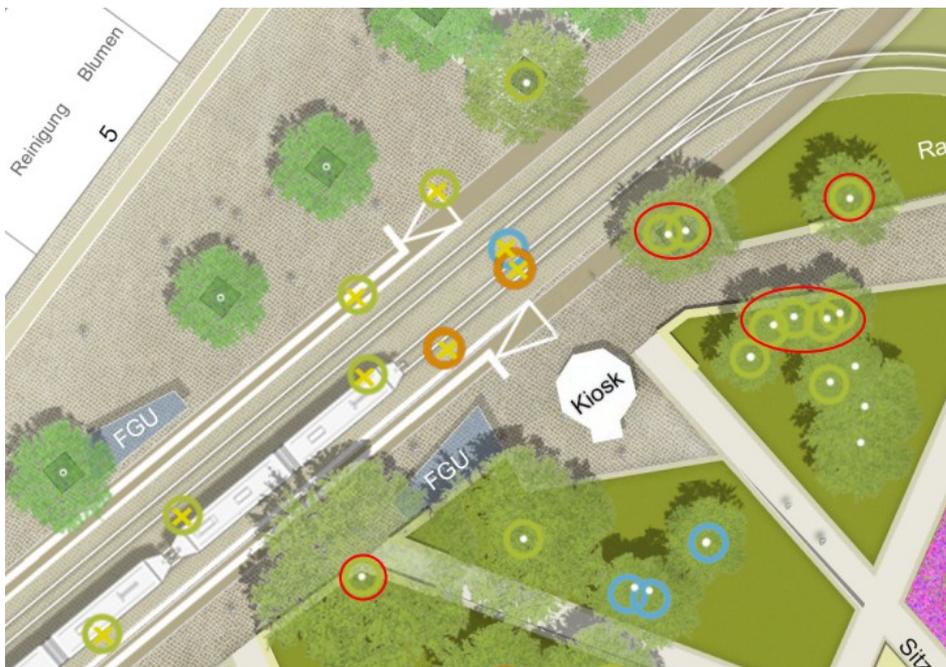


Die Annahme begründet sich darauf, dass für Fuß- und Radwege das übliche Fugenpflaster verwendet wird, dass für Regenwasser durchlässig ist und dass aufgrund der geringen späteren Tragfähigkeit nicht so tief, wie für ein Straßenbauwerk für PKW oder Straßenbahn geschachtet werden muss.

In diesem Zusammenhang erscheint wundert mich auch eine Aussage des Stadtplanungsamtes bezüglich dieser Variante nicht nachvollziehbar, nämlich dass die Straßenbegleitbäume dieser Seite durch geringe Entfernung zum geplanten Haltestellenbereich Schäden im Bereich der Wurzeln erleiden müssten, was die Standdauer dann höchstwahrscheinlich auf nur noch 10 Jahre begrenzen würde, weshalb man die Bäume dann schon im Zuge der Bauarbeiten Fällen möchte. Diese Ansicht stützt sich auf Erfahrungen der Stadtplanung bei anderen Straßenprojekten, wo Bäume kurz nach der Baumaßnahme gefällt werden mussten. Hier ist anzumerken, dass 10 Jahre ein langer Zeitraum ist, sich ein evtl. geschädigter Baum erholen kann, und der Wert eines alten Stadtbaums für Mensch und Umwelt über diesen Zeitraum betrachtet, lange nicht durch kleinere Ersatzpflanzungen zu kompensieren ist.

Ein Erhaltungsversuch lohnt sich schon deshalb, da die genaue Lage der Hauptwurzeln nicht bekannt ist. Das Wurzelwerk der Bäume der 1. Reihe ist innerhalb des Steintorparks unterhalb der Rasenfläche sicherlich besser ausgeprägt, als unter der Straße, da hier die Versorgungslage mit Wasser und Nährstoffen günstiger ist. Das sollte für eine höhere Widerstandskraft bei der geplanten Maßnahme sprechen.

Um dem Argument der Stadtplanung weiter entgegenzutreten, sei darauf verwiesen, dass die geplante Linienführung der Straßenbahn, mit tiefer zu schachtenden Gleiskörper durch den Park nicht nur das Schicksal der ohnehin für die Fällung vorgesehenen Bäume besiegelt, sondern auch die Wurzeln der inneren Parkbäume gefährdet und die bisherige Parkfläche unnötig versiegelt. Schon aus diesem Grund sollte eine solche Linienführung unterbleiben.



**Abb. :** Die geplante Linienführung der Straßenbahn durch den Park. Die neu anzulegenden Fuß- und Radwege verlaufen teils sehr knapp an bestehenden Altbäumen vorbei (rot). Damit kann geschlussfolgert werden, dass die Variante mit straßenparallelen Fuß- und

Radwege, die innerhalb des Parks hinter der ersten Baumreihe verlaufen, keine (starken) Schäden an den Bäumen hervorrufen sollten!

---

### Sonstige Hinweise

Es fällt auf, dass innerhalb des Steintorparks Bäume, die im dendrologischen Gutachten als anscheinend weniger wertvoll eingestuft worden sind – bspw. 2 Robinien, sowie kleinere, dichter stehende Bäume zur Krausenstraße – im Zuge der Umbaumaßnahmen gleich mitgefällt werden sollen. Gerade innerhalb des Parks können Fuß- oder Radwege auch in einem leichten Bogen um Bestandsbäume herum geführt werden.

Da eine Weiternutzung des Springbrunnens im Zentrum des Steintorparks nicht vorgesehen ist, könnte überlegt werden, auch hier an einigen Stellen Neupflanzungen von Bäumen vorzunehmen. ~~Dieser Gedanke sollte v. a. dann aufgegriffen werden, wenn der Park durch Abholzungen in seiner Umrandung geschwächt wird.~~

Im Plan zur Freiflächengestaltung des Steintorparks sowie des dendrologischen Gutachtens werden keine Aussagen zu dem bestehenden Strauch-Buschbestand getroffen. Hier ist hoffentlich nicht angedacht, eine komplette Grundräumung vorzunehmen. Auch Büschel-Sträucher besitzen eine wichtige ökologische Funktion -z.B. als Brutraum für Vögel- und benötigen ~~brauchen~~ mehrere Jahre bis zu einer repräsentativen Größe und sollten daher sinnvoll in das Freiflächenkonzept integriert werden.

Die geplanten Baumpflanzungen entlang des Parkplatzes vor dem Uniklinikum, könnten durch 3 zusätzliche Pflanzungen direkt neben dem Fußweg ergänzt werden. So könnte dieser Straßenraum zusätzlich durch Grün aufgewertet werden (Fehler: Referenz nicht gefunden).

Fassadenbegrünung sollte an dem neuen Parkhaus in der LuWu eingesetzt werden, damit das Erscheinungsbild der Straße nicht nachhaltig geschädigt wird. Neu zu errichtende Masten könnten ebenso mit Kletterpflanz begrünt werden.

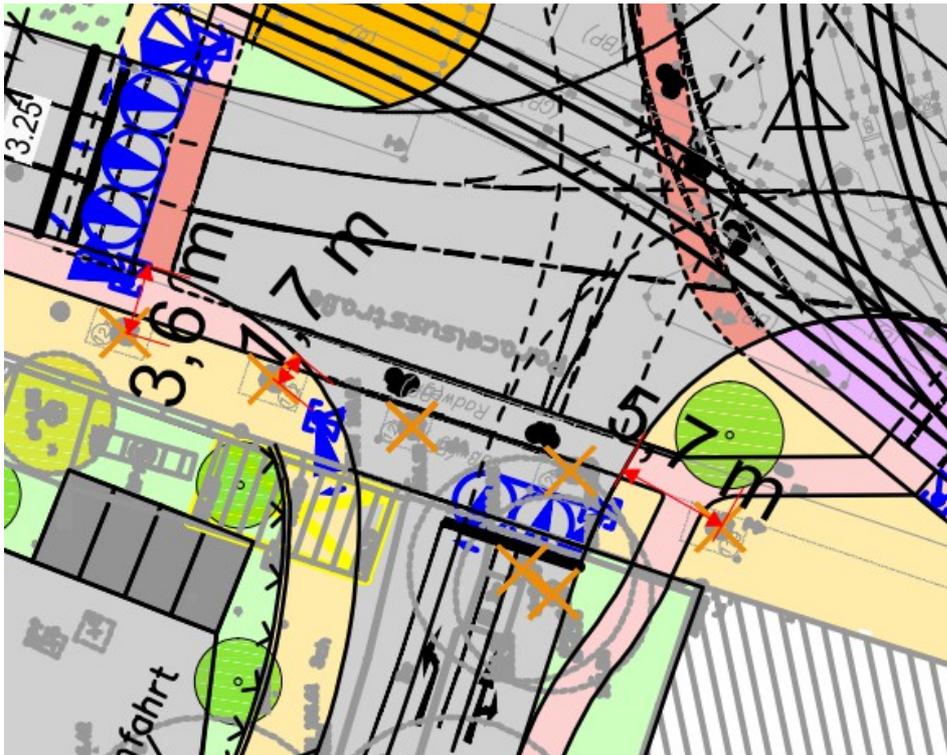


Abb. : Situation an der zukünftigen Verkehrsknoten Paracelsusstraße / Berliner Straße. Die Abstände der Baumachsen der bestehenden Linden zum Straßenkörper sind eingezeichnet. Es stellt sich die Frage, warum zumindest bei den 3,6 m und 5,7 m entfernten Bäumen ein Erhalt nicht möglich ist.

An der Ecke Magdeburger Straße / Krausenstraße ist geplant die Mauer am Denkmal neu zu errichten. Auch hier muss eine alte Robinie fallen. Ist das wirklich notwendig?

Hinsichtlich des dendrologischen Gutachtens sei zu Punkt 4, Seite 28 bis folgendes angemerkt:

Eine Entfernung von Totholz erscheint nachvollziehbar und sinnvoll dahingehend zu sein, um Unfallgefahren abwehren zu können, ökologisch gesehen stellt Totholz beseitigung jedoch immer eine Verarmung des Lebensraumes dar. Auf jeden Fall gilt es Totholzbeschnitt einer Totalfällung vorzuziehen.

Von den 59 als „nicht verkehrssicher“ eingestuften Bäumen, wovon 10 Bäume die Wertung als „gefährliche Bäume“ erhalten haben, befördert sich kein Baum in dem Bereich des Parks, wo man beabsichtigt Fällungen zu Gunsten von Verkehrsanlagen vornehmen möchte. Das bedeutet, dass hier zusätzlich „gesunde“ Bäume der Fällung zum Opfer fallen sollen. Insgesamt wäre dann mit einer Fällung von 107 Bäumen zu rechnen. Somit würden gerade mal 30 Bäume von der Fällung verschont bleiben ! Eine Tatsache, welche was nicht zu akzeptieren ist und wofür auch fachlich gesehen kein Grund besteht. Abgesehen davon, dass der Park praktisch dendrologisch komplett zerstört wäre. Neupflanzungen können keinesfalls die ökologische und stadtgesterische Bedeutung von Altgehölzen ersetzen.

Wie bereits in der Stellungnahme aufgeführt, bestehen klare Möglichkeiten nicht nur alle Gehölze zu erhalten, sondern den Gehölzbestand zu erweitern. Die im Punkt 4 des dendrologischen Gutachten empfohlenen Arten, sollten insbesondere heimische Vogelkirschen und Wildapfel zur Pflanzung kommen. Darüber hinaus ist eine Pflanzung von Feldahorn, Spitzahorn, Rosskastanie (weiß- und rotblühende)

Schnurbaum, Sommer- und Winterlinde sowie Wildapfel zu empfehlen. Einer Pflanzung der Silberlinde gilt es ambivalent gegenüber zu stehen, da noch immer nicht ganz die Ursachen des Sterben von Hummeln an diesen Bäumen aufgeklärt worden sind. Ebenso sollten Straucharten wie Gemeiner Schneeball, Kornelkirsche, Hundsrose und Weißdorn (rot und weiß blühend) auf der Pflanzliste erscheinen. Die pauschale Fällung der 28 nektarreichen und blühreichen Robinie ist strikt abzulehnen. Eine Fällbegründung mit Giftigkeit ist nicht zu akzeptieren, da das Saatgut der Robinie durch ihre Höhe am Baum und Unauffälligkeit am Boden für den Menschen keine herausragende Gefahr darstellt und Giftigkeitseinschränkungen nur in der Nähe von Kinderspielplätzen bestehen. Abgesehen davon, dass von der obengenannten Zahl der 30 „Restbäume“ nur noch 2 Bäume übrig bleiben würden. Darüber hinaus empfiehlt es sich -wie bereits in einem Schreiben der Initiative „Pro Baum“ vom 16.06.2008 an die damalige halesche Oberbürgermeisterin enthalten- die am Parkplatz Ecke Krausenstraße/Große Steinstraße/Franzosenweg gefälltten 10 Exemplare der Gemeinen Rosskastanie durch eine Nachpflanzung von mindestens gleiche Anzahl an Gemeiner Rosskastanie und Rotblühender Rosskastanie zumindestens erst einmal zahlenmäßig zu ersetzen.