

Landeshauptstadt Magdeburg



**Verkehrsuntersuchung
Salbke / Westerhüsen**

Abschlussbericht – Kurzfassung

Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsplanung

28. November 2007

Verkehrsuntersuchung Salbke/Westerhüsen

1. Städtebauliche Randbedingungen und Stadtstruktur

- 1.1 Bestandssituation
- 1.2 Stadt- und Bevölkerungsstruktur
- 1.3 zukünftige Entwicklung
- 1.4 Luftschadstoffsituation

2. Verkehrliche Bestandssituation

- 2.1 Ergebnisse der Verkehrserhebung
- 2.2 Unfallauswertung
- 2.3 Radverkehr
- 2.4 Fußgängerverkehr
- 2.5 Öffentlicher Personennahverkehr
- 2.6 Reisezeitvergleich

3. Bestehende Planungen

4. Zielstellungen und Prämissen

5. Trassenuntersuchung

- 5.1 Ausgangslage
- 5.2 Varianten zur Weiterführung der Entlastungsstraße Südost
- 5.3 Variantenvergleich
 - 5.3.1 Verkehrsaufkommen – Basis Prognose 2015
 - 5.3.2 Gesamtkosten
 - 5.3.3 Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile
- 5.4 Empfehlung

6. 3. Elbquerung

7. Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur

- 7.1 Straßenraumgestaltung
- 7.2 Verkehrsorganisation
- 7.3 Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes

8. Fazit

Anlagen

1. Städtebauliche Randbedingungen und Stadtstruktur

1.1 Bestandssituation

Die Ortsteile Salbke und Westerhüsen (Anlage 1 - Lageplan des Untersuchungsgebietes) werden noch heute stark durch ihre dörflichen Strukturen geprägt. Beide Ortskerne grenzen sich deutlich von den umliegenden Stadtgebieten ab. Prägend für die Entwicklung der Siedlungsstrukturen waren die Elbe östlich und die Eisenbahnstrecke Magdeburg – Halle westlich der Kernbereiche. Ausgehend von den Eisenbahnquerungen haben sich weitere Wohngebiete westlich der Bahntrasse entwickelt. Zwischen den einzelnen Ortskernen ist die Stadtlandschaft durch Werksbrachen und ungenutzte Bahnflächen gekennzeichnet. Im Bestand sind sowohl Salbke als auch Westerhüsen von der Überformung durch Kfz-Verkehre betroffen, welche in der Nord-Süd-Relation im Zuge der Landesstraße (L) 51 beide Ortskerne zerschneiden. Die Zahl leerstehender und ungepflegter Gebäude beeinflusst das Bild an dieser Straße stark.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen bestehen im gesamten Untersuchungsgebiet Südost ruhige und attraktive Wohnbereiche.

Für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems sind die naturräumlichen Randbedingungen von hoher Bedeutung. Der Hochwasserschutz steht einer Bebauung der elbnahen Bereiche entgegen. Weiterhin zu beachten sind der im Westteil naturräumlich wertvolle Raum der Sülze sowie die Sohlener Berge. Im Süden des Untersuchungsgebietes bilden der Westerhüser Park und der Sportplatz „Tonschacht“ wichtige Erholungs- und Freizeitbereiche. Für die beiden Ortskerne Salbke und Westerhüsen sowie für das Wohngebiet südlich der Welsleber Straße hat der Stadtrat 2003 Erhaltungssatzungen nach §172 (1) BauGB beschlossen.

1.2 Stadt- und Bevölkerungsstruktur

Zwischen 1994 und 2005 hat sich die Zahl der Einwohner in Salbke und Westerhüsen um ca. 9 % verringert. Im Vergleich zum Bevölkerungsrückgang im gesamten Stadtgebiet von 14 % ist die Abnahme vergleichsweise moderat. Ursache hierfür ist die Überlagerung positiver und negativer Entwicklungen von Teilgebieten im Untersuchungsraum. Im Verlauf des Straßenzuges Alt Salbke / Alt Westerhüsen liegen die Bevölkerungsabnahmen mit ca. 16 % deutlich höher als der Durchschnitt. Durch die Neubaustandorte westlich der Eisenbahnstrecke (Am Spionskopf, Am Wellenberge, Welsleber Straße) wird der Rückgang abgemildert.

Für die Betrachtung der Pendlerpotentiale ist insbesondere die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Schönebeck von Bedeutung. Auch hier sind in den letzten Jahren (1996 bis 2004) Bevölkerungsrückgänge um ca. 11% zu verzeichnen.

1.3 Zukünftige Entwicklung

Die Stadtteile Salbke und Westerhüsen sind Bestandteil des südlichen Entwicklungsgebietes der IBA, Internationale Bauausstellung Sachsen-Anhalt 2010, was zu deren Stärkung entlang der Elbe beitragen wird. Hauptziel ist dabei die Attraktivierung der Stadtteile durch eine Schaffung von „Mehr an Landschaft“. Dies soll insbesondere durch die Renaturierung und Aufwertung altindustrieller Brachflächen sowie durch die Schaffung von Zugängen zur Elbe erreicht werden.

Neue Bebauungsstrukturen in größerem Maßstab sind als Mischgebiet nordwestlich der Welsleber Straße (B-Plan 484-1) und als allgemeines Wohngebiet Am Wellenberge (B-Plan 489-1) im Entstehen. Aus verkehrlicher Sicht sind leichte Zunahmen des Verkehrsaufkommens durch die Erschließungsstraßen Sohlener Straße und Welsleber Straße problemlos abzuwickeln.

Der Bebauungsplan zur Faulmannstraße (Aufstellungsbeschluss B-Plan 483-1) soll insbesondere der Flächenfreihaltung und –sicherung für die Entlastungsstraße Südost, den Sülzeradweg, den behindertengerechten Ausbau der Straßenbahnhaltestelle „Salbker Platz“ und der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Ausbau des Knotenpunktes dienen. Die Bevölkerungsentwicklung in den nächsten Jahren wird dem Trend der letzten Jahre weiter folgen. Vom Statistischen Landesamt wird für das Stadtgebiet Magdeburg bis 2025 mit einem weiteren Bevölkerungsrückgang um ca. 9 % gerechnet. Auch die Pendlerströme werden sich weiter reduzieren, da bezogen auf das Land Sachsen-Anhalt ein Bevölkerungsrückgang um 20 % prognostiziert wird. Der für die Verkehre in Salbke und Westerhüsen hauptsächlich relevante Kreis Salzland soll in diesem Zeitraum sogar 27 % seiner Bevölkerung verlieren. Für die Stadt Schönebeck werden die Bevölkerungsabnahmen aufgrund der Nähe zu Magdeburg etwas niedriger ausfallen. Im Flächennutzungsplan der Stadt Schönebeck wird im Jahre 2020 mit 28.200 Einwohnern gerechnet, was gegenüber dem Jahr 2004 einer Abnahme von ca. 18 % entspricht.

1.4 Luftschadstoffsituation

Auf der Basis parallel laufender Untersuchungen zur Luftschadstoffbelastung im Magdeburger Stadtgebiet ist festzustellen, dass abschnittsweise erhebliche Probleme im Hinblick auf PM₁₀- und NO₂- Immissionen bestehen. Der Straßenzug Alt Salbke, Abschnitt nördlich der Friedhofstraße ist einer von zwei Abschnitten in Magdeburg, für welche die NO₂-Jahres-grenzwerte überschritten werden. Die Schadstoffbelastung liegt bei 40,3 µm³. Der direkt anschließende Abschnitt südlich der Friedhofstraße (39,2 µm³) sowie Teile der Faulmannstraße (39,3 µm³) liegen nur knapp unter dem Grenzwert von 40,0 µm³ für NO₂-Immissionen.

Für alle drei Abschnitte wird ebenfalls eine Überschreitung des PM₁₀-24h-Grenzwertes prognostiziert. Im Jahresmittel sind hier Immissionen im Bereich von 33-34 µm³ zu erwarten. Insgesamt ist festzustellen, dass es sich bei den zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen um zwei der am stärksten betroffenen Straßenabschnitte im Stadtgebiet Magdeburgs handelt, so dass auch aus Sicht der Luftreinhaltung Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation erforderlich sind.

2. Verkehrliche Bestandssituation

2.1 Ergebnisse der Verkehrserhebung

Um vertiefende Erkenntnisse zur Verkehrsverteilung und zu den Quelle-Ziel-Beziehungen im Bereich Salbke und Westerhüsen zu erhalten, führte das Planungsbüro Ende November 2006 am Straßenzug Alt Salbke/Alt Westerhüsen eine Verkehrserhebung (Verkehrszählung und –befragung) durch. Die gewonnenen Daten wurden mit vorliegenden Verkehrszählungen abgeglichen.

Im gesamtstädtischen bzw. regionalen Zusammenhang betrachtet, ist der Straßenzug Alt Salbke/Alt Westerhüsen als Landesstraße (L) 51 von großer Bedeutung. Aufgrund der nur 3,7 km entfernten, westlich parallel verlaufenden Autobahn 14 sind die Einzugsbereiche jedoch räumlich begrenzt. Die Verkehrsbelegung nimmt mit abnehmender Entfernung zum Stadtzentrum stetig zu (Anlage 2 – Analyse Kfz-Verkehr, Ist-Verkehrsbelastung).

Während am Ortseingang an der Schönebecker Chaussee 12.750 Kfz/24 h einfahren, werden im Vorfeld der Einmündung der Faulmannstraße bereits ca. 16.500 Kfz/24 h erreicht.

Die Schwerverkehrsanteile liegen mit ca. 5 % im normalen großstädtischen Durchschnitt. Es handelt sich hauptsächlich um lokale Versorgungs- und Lieferverkehre. Etwas höher sind die Schwerverkehrsanteile im Zuge der Faulmannstraße, da diese eine wichtige Verbindung

zwischen dem SKL-Industriepark und der Autobahn darstellt. In der Erntezeit kommen zusätzlich saisonale Schwerverkehre zu den Getreidespeichern auf dem Fahlberggelände hinzu.

Schwerlasttransporte, die vom SKL-Industriepark zur Autobahn A14 fahren und gem. §29 Abs.3 Straßenverkehrsordnung (StVO) einer Genehmigung bedürfen, konnten durch die Verkehrserhebung nicht erfasst werden, da sie in der „verkehrsarmen Zeit“, d.h. außerhalb der Zählzeit (nach 19 Uhr) durchgeführt werden müssen. Auch aus den Antragsunterlagen können keine konkreten Zahlen ermittelt werden, da lediglich Zeiträume und Trassen für die Durchführung der Transporte beantragt und ggf. genehmigt werden

Der überwiegende Teil des Gesamtaufkommens sind Quell- und Ziel-Verkehre von und nach Magdeburg (Tab. 1). Durchgangsverkehre in bezug auf das gesamte Stadtgebiet Magdeburgs sind aufgrund der attraktiven Parallellage der Autobahn (BAB 14) nur vereinzelt zu verzeichnen.

Verkehrsart	bezogen auf das gesamte Stadtgebiet Magdeburg		bezogen auf das Untersuchungsgebiet (Salbke / Westerhüsen)	
	Befragungsstelle 1 (Alt Salbke)	Befragungsstelle 2 (Alt Westerhüsen)	Befragungsstelle 1 (Alt Salbke)	Befragungsstelle 2 (Alt Westerhüsen)
Binnenverkehr	33 %	21 %	4 %	7 %
Quell-/ Zielverkehr	61 %	77 %	40 %	26 %
Durchgangsverkehr	6 %	2 %	56 %	67 %

Tab. 1: Anteile der einzelnen Verkehrsarten an den Befragungsstellen

Werden die Verkehrsarten und –beziehungen direkt auf das Untersuchungsgebiet Salbke/Westerhüsen bezogen, liegt der Anteil des durchfahrenden Verkehrs deutlich über 50 %. Binnenverkehre sind im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommens in den beiden Stadtteilen gering.

In und aus Richtung Norden verteilen sich die Quell- und Zielbereiche relativ gleichmäßig auf das Magdeburger Stadtgebiet (Anlage 3, Blatt 1 und 2 - Analyse Kfz-Verkehr, Verkehrsbefragung 2006, Herkunfts- und Zielräume).

Überdurchschnittlich belegte Verkehrsbeziehungen sind in die Altstadt und in den Bereich Reform/Leipziger Straße festzustellen. Südlich des Untersuchungsgebietes sind die Quell- und Zielorte ebenfalls auf eine räumlich begrenzte Region konzentriert. Hauptzugangspunkt bilden hierbei der Landkreis und insbesondere die Stadt Schönebeck.

Der Besetzungsgrad lag mit 1,36 Insassen pro Fahrzeug im Durchschnitt anderer ostdeutscher Städte, 71 % der Fahrzeuge waren nur mit einem Insassen besetzt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Zuge der Ortsdurchfahrt Salbke/Westerhüsen starke Berufspendlerverkehre aus dem Umland in das Stadtgebiet Magdeburg abgewickelt werden, wobei die Zahl der Einpendler deutlich höher ist als die der Auspendler.

Am Querschnitt Alt Salbke wurden in der morgendlichen Hauptverkehrszeit Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Die Zahl der Fahrzeugführer, welche die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h einhielt, war gering. Ihr Anteil lag bei einem Prozent. In der Regel wurde das Tempolimit um 10-15 km/h überschritten.

2.2. Unfallauswertung

Der nahezu anbaufreie, vierspurige Abschnitt zwischen den beiden Ortskernen Salbke und Westerhüsen vermittelt einen Außerortscharakter und verleitet dadurch zur Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und zu riskanten Überholmanövern, was wiederum als Ursache für die zahlreich auftretenden Unfälle im Längsverkehr und an den Knotenpunkten anzusehen ist (Abb. 1) Besonders deutlich wird das an der Einmündung Alt Salbke/Welsleber Straße, wo dieses Verhalten oft auch in Verbindung mit der Missachtung der Fußgänger-Lichtsignalanlage zu zahlreichen Konflikten führte.

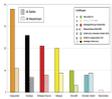


Abb. 1 Unfalltypen im Zuge der Ortsdurchfahrt Alt Salbke/Alt Westerhüsen

2.3 Radverkehr

Die Angebote für den Radverkehr im Untersuchungsgebiet weisen gravierende Lücken auf. Beispielhaft sind zu nennen die fehlenden Radverkehrsanlagen am Straßenzug Alt Salbke/Alt Westerhüsen, an der Faulmannstraße und der Ottersleber Straße. Im Verlauf des Elbradweges „Alternativroute“ besteht eine Angebotslücke vom Nachtigallenstieg bis zur Kieler Straße, die aus dem bis an das Elbufer heranreichende Gelände der Elbe-Börde-Terminal GmbH resultiert. Problematisch ist dabei insbesondere, dass die Ersatztrasse im Zuge der Ortsdurchfahrt Alt Salbke/Alt Westerhüsen, wie bereits erwähnt, auch keine Radverkehrsanlagen anbietet.

Als Defizite bestehender Radverkehrsanlagen sind Oberflächenschäden, Bäume und Beleuchtungsmaste, die das Lichtprofil einschränken, fehlende Bordabsenkungen und Furtmarkierungen an Knotenpunkten und zu wenige öffentliche Radabstellmöglichkeiten in den Ortskernen (z.B. Alt Westerhüsen/Sohlener Straße) zu nennen.

2.4 Fußgängerverkehr

Ähnlich der Probleme im Radverkehr konzentrieren sich die Defizite des Fußgängerverkehrs auf das Hauptstraßennetz. Verkehrsbelegung, Vierspurigkeit mit daraus resultierender großer Querungsbreite und überhöhte Geschwindigkeiten schränken die Querungsmöglichkeiten der Verkehrsachse Alt Salbke/Alt Westerhüsen ein. Zur Reduzierung der Konfliktpotentiale wurden an den wichtigsten Querungspunkten Lichtsignalanlagen installiert, die aber auch nur punktuell die Zerschneidungswirkung des Straßenzuges mildern können.

Am Engpass Salbke, an einigen Stellen in der Faulmannstraße, in der Ottersleber Straße und im Verlauf des Lüttgen Salbker Weges (Brücke am Haltepunkt der S-Bahn) erschweren fehlende bzw. zu schmale Gehwege den Fußgängerverkehr.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Mit den parallel verlaufenden Linien von Straßenbahn (Linie 2) und Regional- bzw. S-Bahn besteht im Stadtgebiet Magdeburg-Südost grundsätzlich ein sehr gutes ÖPNV-Angebot (Anlage 4 - Analyse ÖPNV, Linienführung und Haltestelleneinzugsbereiche). Es existiert jeweils eine durchgehende Direktverbindung in die Innenstadt.

Für die Abwicklung der Schülerverkehre zur Berufsschule verkehrt zusätzlich in den Hauptverkehrsstunden die Linie 8 verlängert bis nach Westerhüsen. Ein Fahrbetrieb in den Nachtstunden wird durch die ergänzende Linie 92 (Anschlussverkehr) gewährleistet.

Die Taktzeit der S-Bahn wurde im Zuge des letzten Fahrplanwechsels von 30 auf 60 Minuten erweitert. Durch die zeitlich versetzt fahrende Regionalbahn wird diese Angebotseinschränkung nur teilweise ausgeglichen. Die Pendlerbedingungen haben sich daher verschlechtert. Hinzu kommen die Fahrtkosten für die Verbindung zwischen Schönebeck und Magdeburg. Schönebeck liegt nicht in der Tarifzone der Landeshauptstadt, so dass für die einfache Strecke pro Person 2,80 € (S-Bahn-Tarif, Einzelfahrkarte, Preisstufe 3) zu entrichten sind. Unter Betrachtung der Gesamtkosten für die Hin- und Rückfahrt und im Vergleich mit den Parkmöglichkeiten und -gebühren im Magdeburger Stadtzentrum ist davon auszugehen, dass vielen Pendlern und Besuchern dieser Fahrpreis als zu hoch erscheint. Positiv ist hingegen, dass die Mitnahme eines Fahrrades im Zug gebührenfrei ist.

Im Verlauf der Straßenbahnstrecke ist der Haltestellenabstand zur Gewährleistung einer durchgehenden Erschließung nahezu optimal. Alle wichtigen Ziele entlang der Strecke werden unmittelbar erschlossen. Probleme bestehen vor allem bei der Haltestellengestaltung sowie im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, u.a. auch weil keine der Haltestellen über barrierefreie Zustiegsmöglichkeiten zur Straßenbahn verfügt.

Neben den schienengebundenen Verkehren in der Nord-Süd-Relation verkehrt im Untersuchungsgebiet die Stadtbuslinie 57. Sie beginnt am SKL und nutzt die Faulmann- und Ottersleber Straße weiter in Richtung Flughafen. Für den Ortsteil Lüttgen-Salbke hat die Buslinie neben der S-Bahn-Station Zubringerfunktion zur Straßenbahn in Richtung Magdeburg Zentrum.

2.6 Reisezeitvergleich Stadtzentrum

Zur Beurteilung der Attraktivität der Verkehrsverbindungen in das Stadtzentrum der Landeshauptstadt Magdeburg wurden für die einzelnen Verkehrsarten die komplexen Reisezeiten untersucht (Tab. 2). In der komplexen Reisezeit sind Zu- und Abgangszeiten, Behinderungszeiten an Knotenpunkten sowie Umsteigezeiten und Zeiten für die Parkplatzsuche neben der reinen Fahrzeit berücksichtigt. Für die Berechnung der Fahrzeiten wurden folgende Durchschnittsgeschwindigkeiten angenommen: PKW 50-130 km/h in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Fahrrad 17 km/h, Fußgänger 4 km/h, Straßenbahn bzw. S- oder Regionalbahn entsprechend der Fahrpläne.

Ausgehend von den Ortskernen in Salbke und Westerhüsen sowie vom Stadtzentrum Schönebeck wurden dabei exemplarisch die Verbindungen zum Rathaus (Alter Markt) und zum Hauptbahnhof (Hbf) betrachtet:

	Kfz	Straßenbahn	Rad	S- oder Regionalbahn
Salbke - Rathaus	20,2 min	27,9 min	29,6 min	32,7 min
Westerhüsen - Rathaus	22,2 min	29,8 min	34,4 min	38,1 min
Schönebeck - Rathaus	35,2 min ¹⁾ 36,5 min ²⁾	-	70,1 min	44,1 min

Salbke - Hbf	22,2 min	35,3 min	32,4 min	19,1 min
Westerhüsen - Hbf	24,2 min	36,2 min	37,1 min	24,5 min
Schönebeck - Hbf	34,3 min ¹⁾ 35,6 min ²⁾	-	67,4 min	30,5 min

¹⁾ über L51 – Alt Fermersleben – Schönebecker Straße

²⁾ über BAB 14 und Magdeburger Ring

Tab.: 2 Vergleich der komplexen Reisezeiten

Für die Fahrt aus den Stadtteilen in die Innenstadt (Rathaus, Alter Markt) besitzt der Kfz-Verkehr erhebliche Vorteile gegenüber den anderen Verkehrsmitteln. So ist das Rathaus von Salbke aus in ca. 20 min, von Westerhüsen aus in ca. 22 min erreichbar. Bei der Nutzung der Straßenbahn werden trotz einer direkten Verbindung in die Innenstadt (kein Umsteigen notwendig) deutlich längere Reisezeiten benötigt. Das Fahrrad stellt bei einer Wegstrecke über 7-9 km zeitlich ebenfalls keine Konkurrenz zum Kfz-Verkehr dar. Bei der Nutzung von S- oder Regionalbahn müssen zu den S-Bahn-Stationen erhebliche Wege zurückgelegt werden. Am Magdeburger Hauptbahnhof ist ein Umsteigen in die Straßenbahn erforderlich. Bei der Reisezeitenbetrachtung zum Magdeburger Hauptbahnhof schneidet die S- oder Regionalbahn infolge ihrer direkten Verbindung im Vergleich zum Kfz-Verkehr deutlich günstiger ab. Für den Radverkehr ergeben sich im Vergleich zum Kfz Zeitdifferenzen. Bei der Straßenbahnverbindung sind sie auf Grund der Umsteigenotwendigkeit am Alten Markt etwas größer.

Zwischen der Stadt Schönebeck und der Landeshauptstadt Magdeburg bestehen, wie in 3.1 erwähnt, wichtige Pendlerbeziehungen. Für den Kfz-Verkehr sind dabei prinzipiell zwei Hauptrouten denkbar, die Route über die BAB 14 und den Magdeburger Ring sowie die Verbindung über die L 51. Diese beiden Routen sind im Bezug auf die Reisezeiten als etwa gleichwertig einzuschätzen. Für die Verbindung Schönebeck – Magdeburg Hauptbahnhof besitzen S- oder Regionalbahnen auf Grund ihrer geringen Fahrzeit einen erheblichen Vorteil gegenüber dem Kfz-Verkehr. Für die Ziele in der Magdeburger Innenstadt (Rathaus, Alter Markt) wird dieser Vorteil allerdings durch die notwendigen Umsteigevorgänge zum städtischen Nahverkehr wieder aufgebraucht. Radverkehr spielt für diese Verbindungen mit ca. 70 min Fahrzeit keine Rolle. Ein erhebliches Potential bietet sich jedoch bei einer Verknüpfung des Radverkehrs mit dem SPNV. Den Vorteil einer schnellen SPNV-Verbindung in die Innenstadt und einer Konkurrenzlosigkeit des Radverkehrs im Nahbereich (Strecken < 5 km) gilt es auszuschöpfen.

Werden parallel zum Zeitbedarf die Kosten der einzelnen Verkehrsmittel verglichen so wird deutlich, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vor allem für allein fahrende Personen auf vielen Strecken kostengünstiger ist. Ausgehend von einer km-Pauschale von 0,30 €/km (entspricht dem steuerlich absetzbarem Betrag) für die Pkw-Nutzung (einschließlich Abschreibung bzw. Abnutzung des Fahrzeugs) entstehen für die Verbindung Salbke – Rathaus Fahrkosten von 2,31 €. Hinzu kommen ggf. Kosten für das Parken des Fahrzeugs im Stadtzentrum. Für die Nutzung von Straßenbahn bzw. S-Bahn sind 1,60 € zu entrichten. Für die S-Bahn-Verbindung Schönebeck – Rathaus ergeben sich Fahrtkosten in Höhe von 2,80 €, während mit dem Pkw ein Kostenaufwand von 5,22 € entsteht, welcher sich ggf. durch Parkgebühren weiter erhöht. Für die tägliche Nutzung der Verkehrsmittel durch Pendler ergeben sich aus den Kostenrabatten von Jahres- bzw. Monatskarten weitere Kostenvorteile für den ÖPNV.

Gegensätzlich zur dargestellten Kostensituation stellt sich das Kostenempfinden in der Bevölkerung dar, da zum einen nur die Kraftstoffkosten in den Vergleich zwischen Pkw und ÖPNV einbezogen werden und zum anderen die direkten Fahrtkosten bei der ÖPNV-Nutzung durch den Fahrscheinerwerb wesentlich zeitnäher zur Ortsveränderung deutlich und spürbar werden.

3. Bestehende Planungen

Straßennetzergänzungen mit Auswirkungen auf den Stadtteil Südost sind sowohl nördlich als auch südlich des Untersuchungsgebietes vorgesehen. Im Norden ist zwischen Warschauer Straße und Faulmannstraße die Errichtung der Entlastungsstraße Buckau/Südost vorgesehen, welche zum einen zur Verkehrsentslastung in den Stadtteilen Buckau und Fermersleben sowie zum anderen zur Gewährleistung einer attraktiven Anbindung des Gewerbestandortes SKL-Industriepark beitragen soll. Für das Untersuchungsgebiet ergeben sich hieraus vor allem im Bereich der Anbindung an die Faulmannstraße verkehrliche Auswirkungen.

Südlich des Untersuchungsgebietes wird durch die Stadt Schönebeck ein zweiter Elbübergang geplant. Dieser ist trotz seiner vom Untersuchungsgebiet abgesetzten Lage (südlich Schönebecks) für die Verkehrsentwicklung von Belang, da er für eine Attraktivierung der ostseitigen Verbindung zwischen Schönebeck und den ostelbischen Stadtgebieten Magdeburgs sorgen wird.

Nachfolgende Maßnahmen sind innerhalb des Untersuchungsgebietes geplant:

- Lückenschluss des westelbischen Radweges in Verlängerung des Nachtigallenstieges zwischen Kroppenstedter und Oschersleber Straße
- westseitiger Radweg Alt Salbke zwischen Lüttgen-Salbker-Weg und F.-Schrey-Straße sowie barrierefreier Ausbau der Haltestellen „SKL“ und „Turmpark“
- Ausbau des Knotenpunktes Faulmannstraße/Alt Salbke und der Faulmannstraße weiterführend bis zur Ottersleber Straße
- Umgestaltung des Platzbereiches „Salbker Anger“ einschließlich der Integration barrierefreier Haltestellen.

4. Zielstellungen und Prämissen

Für die Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes im Stadtgebiet Magdeburg Südost ergeben sich auf Grundlage der Bestandsituation sowie der städtebaulichen Entwicklungsziele folgende Zielstellungen und Prämissen:

- Aufwertung der Ortskernbereiche Alt Salbke und Alt Westerhüsen
- Verbesserung der Wohn-, Aufenthalts- und Umfeldqualität insbesondere im Zuge der durchgehenden Hauptverkehrsrelation
- Reduzierung der negativen Auswirkungen des fließenden Kfz-Verkehrs
- Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs zur Abwicklung von Binnenverkehren
- Attraktivierung der ÖPNV-Pendlerbeziehung Schönebeck-Landeshauptstadt Magdeburg
- Beibehaltung und Sicherung der attraktiven und ruhigen Wohnbereiche
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Konfliktpotentiale
- Reduzierung von Lärm- und Schadstoffimmissionen
- Berücksichtigung der Entwicklungsziele der Internationalen Bauausstellung 2010
- Vermeidung von Eingriffen in Hochwasserschutzbereiche

5. Trassenuntersuchung

5.1 Ausgangslage

Grundlage aller Varianten bildet die geplante Entlastungsstraße Südost zwischen Warschauer Straße und Faulmannstraße (Variante 0). Hauptaufgabe der Entlastungsstraße soll neben der Reduzierung der Verkehrsmengen des Straßenzuges Schönebecker Straße / Alt Fermersleben die Verbesserung der Anbindung des SKL-Industrieparkes für den Schwer- und Schwerlastverkehr sein.

5.2 Varianten zur Weiterführung der Entlastungsstraße

(Anlage 5, Blatt 1 und 2 – Trassenuntersuchung, Trassenvarianten und Trassenuntervarianten)

- Variante 1 – Gestaltung des Bestandsnetzes

Die verkehrlichen Probleme sollen ausschließlich durch Straßenraumgestaltungsmaßnahmen wie eine Reduzierung der Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr, die Verbesserung der Querungsbedingungen sowie die Schaffung durchgängiger Radverkehrsanlagen und die Ausweitung der Straßenraumbegrünung ohne Weiterführung der Entlastungsstraße Südost behoben werden.

- Variante 2 – Großräumige Ortsumgehung

Variante 2 beinhaltet eine großräumige Umfahrung der beiden Ortskerne Salbke und Westerhüsen. Aufgrund der Bebauungsstrukturen westlich der Eisenbahnstrecke rückt diese Trasse sehr weit von der bestehenden L 51 ab. Der Anschlusspunkt an die Entlastungsstraße muss zur Sicherung der Verkehrswirksamkeit der Trasse in Höhe des SKL-Industriepark-Geländes liegen. Der weitere Verlauf nutzt eine ehemalige Eisenbahntrasse im Bereich Lüttgen-Salbke, um anschließend den kompletten Siedlungsbereich westlich zu umfahren. Dabei werden naturräumlich sensible Gebiete im Bereich der Sülzequerung und der Sohlener

Berge zerschnitten und eine zweimalige Querung der Eisenbahnstrecke Magdeburg / Halle erforderlich. Abgesehen vom Abschnitt in Lüttgen-Salbke ist die Trasse weitestgehend anbaufrei. Insofern kann von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h ausgegangen werden.

Untervarianten bestehen bezüglich der Anbindung im Bereich Faulmannstraße / Ottersleber Straße. Variante 2a schließt an die Ottersleber Straße und an die Faulmannstraße an, Variante 2b nur an die Ottersleber Straße.

- *Variante 3 – Ortskernumgehung Alt Salbke westlich der Eisenbahn*

Deutlich kürzer ist die Trasse der Variante 3. Sie verläuft am Fuße des Bahndammes und verbindet westlich der Eisenbahnstrecke die Faulmannstraße mit der Welsleber Straße. Hierzu wäre die Inanspruchnahme von Flächen des Friedhofes Salbke sowie Kleingärten notwendig.

Problematisch gestalten sich die Abbiegebeziehungen von der Faulmannstraße, weil eine Abbiegespur im Bereich der Eisenbahnbrücke geschaffen werden muss, deren lichte Weite heute schon unzureichend ist. An der Welsleber Straße bestehen Probleme mit der höhenbeschränkten Eisenbahnüberführung. Beide Aspekte führen entweder zu erhöhten Investitionskosten (Bau von zwei neuen Eisenbahnbrücken) oder wirken sich negativ auf die Attraktivität und somit auf die Verkehrswirksamkeit der Trasse aus.

- *Variante 4 – Ortskernumgehung Alt Salbke östlich der Eisenbahn*

Bei dieser Variante wird eine Weiterführung der Entlastungsstraße auf der Ostseite des Bahndammes betrachtet. Durch die Nutzung ehemaliger Gleisbereiche können die Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke gering gehalten werden. Ein Gebäude in Verlängerung der Anstaltstraße wäre im Rahmen der Straßenneubaus abzureißen, Maststandorte der Oberleitung der DB-AG müssen versetzt werden.

Für die südliche Anbindung der Trasse sind zum einen die Anbindung direkt an die Welsleber Straße und über diese an die L 51 (Variante 4a), zum anderen eine Querung der Welsleber Straße auf Bahnniveau mit einer anschließenden Direktanbindung an die L 51 denkbar (Variante 4b). Die verkehrliche Wirksamkeit beider Varianten ist ähnlich.

Ebenfalls zwei Varianten bestehen für die nördliche Anbindung an die Entlastungsstraße Südost: die Streckenführung vom Knotenpunkt Faulmannstraße / Entlastungsstraße Südost aus (Varianten 4a und 4b) oder ein Abzweig im Bereich des RAW-Geländes und Weiterführung auf Bahnniveau über die Faulmannstraße hinweg (Variante 4c). In letzterem Fall würde die Verbindung zur Faulmannstraße als teilniveaufreie Anbindungsrampe in Richtung Alt Salbke und Ottersleber Straße dienen und die Eingriffe im Bereich der Sülze wären etwas geringer. Allerdings muss ein insgesamt neues oder ein weiteres Brückenbauwerk über die Faulmannstraße entstehen.

- *Variante 5 – Ortskernumgehung Alt Salbke/Alt Westerhüsen östlich der Eisenbahn*

Aufbauend auf Variante 4 ist auch eine Verlängerung der bahnparallelen Entlastungsstraße bis zur Schönebecker Chaussee denkbar. Ab der Welsleber Straße, für welche nur eine niveaufreie Querung in Frage kommt, werden die ehemaligen Güterverkehrsbereiche der Bahnstrecke Magdeburg / Halle genutzt, welche sich bis etwa zur Sohlener Straße erstrecken. Diese muss östlich des Widerlagers der neuen Brücke unterquert werden, wodurch ein stark erhöhter Bauaufwand und Einschränkungen für die Bahnhofstraße und die Zackmünder Straße zu erwarten sind. Weiterführend bis etwa in Höhe des Betriebshofes der MVB verläuft die Trasse über Privatflächen parallel zur Bahnstrecke. Die Sporthalle auf dem Gelände der Berufsschule muss abgerissen werden. Aus Erfordernissen des Lärmschutzes werden sich weitere Aufwendungen ergeben. Der Lückenschluss zwischen der neuen Trasse und der

Schönebecker Chaussee (L 51) wird durch den Ausbau der Wegeverbindung zwischen Gartenmarkt und Straßenbahnbetriebshof gewährleistet.

5.3 Variantenvergleich

5.3.1 Verkehrsaufkommen - Basis Prognose 2015 (Tab. 3 und Tab. 4)

Der Bau der Entlastungsstraße Südost (Variante 0) führt bereits zu einer Verkehrszunahme in den Ortsdurchfahrten Salbke und Westerhüsen. Diese ist zum einen auf Verlagerungseffekte von der Autobahn BAB 14 auf die L 51 und zum anderen auf Verkehrsinduktion und Substitution zu Gunsten des Kfz-Verkehrs zurückzuführen.

Durch Verkehrsraumgestaltungen im Zuge der Straßen Alt Salbke und Alt Westerhüsen entsprechend Variante 1 können diese Effekte nahezu aufgehoben werden. Ohne Entlastungsstraße wäre sogar ein Rückgang des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen.

Variante	Verkehrsaufkommen Ortskern Alt Salbke			Gesamtverkehrsaufkommen im Bereich Salbke			
	Ortskern [Kfz/24h]	Änderung [Kfz/24h]	Änderung [%]	Umgehung [Kfz/24h]	Ortskern + Umgehung [Kfz/24h]	Änderung [Kfz/24h]	Änderung [%]
Nullfall	17.575	-	-	-	17.575	-	-
Variante 0	18.795	+ 1.220	+ 7	-	18.795	+ 1.220	+ 7
Variante 1	17.965	+ 390	+ 2	-	17.965	+ 390	+ 2
Variante 2a	12.415	- 5.160	- 29	9.985	22.400	+ 4.825	+ 28
Variante 2b	11.650	- 5.925	-34	10.715	22.365	+ 4.790	+ 27
Variante 3	9.800	- 7.775	- 44	12.250	22.050	+ 4.475	+ 26
Variante 4a	9.925	- 7.650	- 44	12.185	22.110	+ 4.535	+ 26
Variante 4b	9.545	- 8.030	- 46	12.495	22.040	+ 4.465	+ 25
Variante 4c	9.085	- 8.490	- 48	12.375	21.460	+ 3.885	+ 22
Variante 5	10.410	- 7.165	- 41	12.355	22.765	+ 5.190	+ 30

Tab. 3: Verkehrsaufkommen für die einzelnen Varianten im Bereich Salbke

Bei allen Varianten zur Weiterführung der Entlastungsstraße in Richtung Süden (Varianten 2 bis 5) nehmen die Verlagerungseffekte des Verkehrs von der Autobahn mehr oder weniger stark zu. Im Ortskern Alt Salbke selbst kommt es zu einer Verkehrsentslastung. Diese ist für die großräumigen Varianten 2a und 2b etwas geringer als für die bahnparallelen Trassen. Am Effektivsten ist dabei die Trassenvariante 4c.

Variante	Verkehrsaufkommen Ortskern Alt Westerhüsen			Gesamtverkehrsaufkommen im Bereich Westerhüsen			
	Ortskern [Kfz/24h]	Änderung [Kfz/24h]	Änderung [%]	Umgehung [Kfz/24h]	Ortskern + Umgehung [Kfz/24h]	Änderung [Kfz/24h]	Änderung [%]
Nullfall	11.350	-	-	-	11.350	-	-
Variante 0	12.190	+ 840	+ 7	-	12.190	+ 840	+ 7
Variante 1	11.485	+ 135	+ 1	-	11.485	+ 135	+ 1
Variante 2a	6.215	- 5.135	- 45	12.405	18.620	+ 7.270	+ 64
Variante 2b	5.545	- 5.805	- 51	13.015	18.560	+7.210	+ 64
Variante 3	12.725	+ 1.375	+ 12	-	12.725	+ 1.375	+ 12
Variante 4a	13.300	+ 1.950	+ 17	-	13.300	+ 1.950	+ 17
Variante 4b	14.410	+ 3.060	+ 27	-	14.410	+ 3.060	+ 27
Variante 4c	12.790	+ 1.440	+ 13	-	12.790	+ 1.440	+ 13
Variante 5	7.060	- 4.290	- 38	9.540	16.600	+ 5.250	+ 46

Tab. 4: Verkehrsaufkommen für die einzelnen Varianten im Bereich Westerhüsen

Deutliche Unterschiede sind bezüglich der Auswirkungen der einzelnen Trassen auf die Ortsdurchfahrt Westerhüsen festzustellen. Während die Varianten 2a, 2b und 5 zu einer Entlastung führen, sorgen die Varianten 3, 4a, 4b und 4c für Verkehrszunahmen zwischen 1.400 und 3.000 Kfz/24h.

Durch die Attraktivierung der elbparallelen Verbindung werden Verkehre von der Autobahn und dem Magdeburger Ring abgezogen. Sie führen nicht nur in Salbke und Westerhüsen zu einer Verkehrszunahme, sondern auch im weiteren Verlauf der Straßen in das Stadtzentrum. Es werden also verstärkt Verkehre über die Stadtteile Westerhüsen / Salbke / Fermersleben / Buckau in das Magdeburger Stadtzentrum hineingezogen.

5.3.2 Gesamtkosten

Vorauszuschicken ist, dass bei allen Varianten eine parallele Straßenraumgestaltung der Ortsdurchfahrten zwingend erforderlich ist, um die bestehenden Probleme (Geschwindigkeiten, Querungsdefizite etc.) nachhaltig zu beseitigen.

In der nachfolgenden Tab. 5 werden daher die zusätzlich notwendigen Kosten für den Neubau einschließlich der wichtigsten Kostenfaktoren (Streckenlänge, Querungsbauwerke, Abrissnotwendigkeiten und Knotenpunkte) aufgeführt.

Kosten für Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen konnten nicht berücksichtigt werden.

	Länge Neubau	Querungsbauwerke	Abriss	Knoten- punkte	Kosten Neubau
Variante 1	-	-	-	-	0 * ¹⁾
Variante 2a	6,1 km	2 x Eisenbahn Sülze	-	4	10,8 Mio. €
Variante 2b* ²⁾	6,1 km	2 x Eisenbahn Sülze	-	3	10,7 Mio. €
Variante 3	0,8 km	2 x Eisenbahnunterführung Sülze	Friedhofsfläche	3	3,1 Mio. €
Variante 4a		Sülze	Gebäude Anstaltstr., Garagen Faulmannstr.	3	2,9 Mio. €
Variante 4b	1,2 km	Welsleber Straße Sülze	Gebäude Anstaltstr., Garagen Faulmannstr.	2	3,4 Mio. €
Variante 4c		Faulmannstraße Sülze	Gebäude Anstaltstr.	3	3,6 Mio. €
Variante 5	2,9 km	Welsleber & Sohlener Str. Sülze	Gebäude Anstaltstr., Garagen & Sporthalle	4	8,4 Mio. €
* ¹⁾ Grobkosten sind im Rahmen einer gesonderten Studie zu ermitteln.					
* ²⁾ Im Vergleich zu Variante 2a reduzieren sich die Kosten für die Entlastungsstraße zwischen Warschauer Straße und Faulmannstraße, da die Anbindung der Faulmannstraße durch die an die Ottersleber Straße ersetzt wird.					

Tab. 5: Kostenübersicht Trassenneubau

Die mit Abstand höchsten Kosten entstehen für die weiträumigen Umgehungsvarianten 2a und 2b. Geringfügig niedriger ist der Bauaufwand für Variante 5. Der kürzeren Streckenlänge stehen hier vor allem die Aufwendungen für die schwierige Querung der Sohlener Straße und der Abriss der Sporthalle gegenüber. Für die Varianten 3 und 4 sowie deren Untervarianten entstehen etwa ähnliche Investitionsaufwendungen, da sich die Kosten für zusätzliche Brückenbauwerke der einen Variante mit denen für einen zusätzlichen Knotenpunkt in der anderen Varianten teilweise aufheben.

5.3.3 Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile

In der nachfolgenden Tab. 6 werden die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten stichpunktartig gegenübergestellt:

	Vorteile	Nachteile
Variante 1	<ul style="list-style-type: none"> - keine neue Flächeninanspruchnahme - keine neuen Betroffenen - Substitution zu Gunsten Fuß, Rad und ÖPNV - Vermeidung von Verkehrsinduktion - gleichbleibende Unterhaltskosten - geringe Investitionskosten - Verbesserung der Aufenthalts-, Wohn- und Umfeldqualität und der Verkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> - geringe Verkehrsabnahme in den Ortszentren - geringere Reduzierung der Immissionen (Luft, Lärm) in der Ortsdurchfahrt - Anpassung der Straßenbahntrasse tlw. erforderlich
Variante 2-5 allgemein	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsentlastung im Ortszentrum von Salbke - Verbesserung von Verkehrssicherheit, Querungsmöglichkeiten, Freizügigkeit Fuß- und Radverkehr, Aufenthalts- Wohn- und Umfeldqualität 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsverlagerung bzw. – induktion - negative Auswirkungen für ÖPNV-Nutzung - zusätzlich Um- und Rückbau der Ortsdurchfahrt Salbke / Westerhüsen zwingend erforderlich - neue Betroffenen (Lärm, Luft) - Grunderwerb erforderlich - zusätzliche Folgekosten
Variante 2a	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsentlastung auch in Westerhüsen - Verkürzung Schwerverkehrsbeziehung zur Autobahn 	<ul style="list-style-type: none"> - Eingriffe in Naturraum (Sülze, Sohlener Berge) - hohe Investitionskosten - Anbindungen Ottersleber Straße und Faulmannstraße
Variante 2b	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsentlastung auch in Westerhüsen - Verkürzung Schwerverkehrsbeziehung zur Autobahn 	<ul style="list-style-type: none"> - Eingriffe in Naturraum (Sülze, Sohlener Berge) - hohe Investitionskosten (Streckenlänge, Querungsbauwerke)
Variante 3	<ul style="list-style-type: none"> - tlw. Bündelung mit Schallimmissionen entlang der Bahntrasse - Aufhebung Bahnübergänge Friedhofstraße, Blumenberger Straße für Kfz 	<ul style="list-style-type: none"> - zusätzliche Verkehrsbelastung in Westerhüsen - Zerschneidung Friedhof & Kleingärten - Erhöhung Durchfahrtshöhe Brücke Welsleber Straße erforderlich - Erhöhter Aufwand zur Gewährleistung des Abzweiges Faulmannstraße - Gewährleistung der Eisenbahnquerung für Fußgänger & Radfahrer

	Vorteile	Nachteile
Variante 4a	- tlw. Bündelung mit Schallimmissionen entlang der Bahntrasse	- zusätzliche Verkehrsbelastung in Westerhüsen - Gebäudeabriss Anstaltstraße, Garagen Faulmannstraße - Flächenverbrauch Sülzequerung - gesicherte Bahnübergänge Friedhofstraße, Blumenberger Straße weiter notwendig
Variante 4b	- tlw. Bündelung mit Schallimmissionen entlang der Bahntrasse	- zusätzliche Verkehrsbelastung in Westerhüsen - Gebäudeabriss Anstaltstraße, Garagen Faulmannstraße - Flächenverbrauch Sülzequerung - gesicherte Bahnübergänge Friedhofstraße, Blumenberger Straße weiter notwendig
Variante 4c	- tlw. Bündelung mit Schallimmissionen entlang der Bahntrasse	- zusätzliche Verkehrsbelastung in Westerhüsen - Gebäudeabriss Anstaltstraße - Aufwendige Querung Faulmannstraße - gesicherte Bahnübergänge Friedhofstraße, Blumenberger Straße weiter notwendig
Variante 5	- Verkehrsentlastung im Ortszentrum von Westerhüsen - tlw. Bündelung mit Schallimmissionen entlang der Bahntrasse	- aufwendige Unterquerung Sohlener Straße - Gebäudeabriss Anstaltstraße, Garagen Faulmannstraße und Sporthalle - gesicherte Bahnübergänge Friedhofstraße, Blumenberger Straße weiter notwendig

Tab. 6: Vor- und Nachteile der Trassenvarianten

5.4 Empfehlung

Der Variantenvergleich verdeutlicht klar die Vorteile von Variante 1, welche ohne einen zusätzlichen Trassenneubau auskommt, d.h. auf eine Weiterführung der Entlastungsstraße sollte verzichtet werden.

Die aktuellen verkehrlichen und städtebaulichen Probleme am Straßenzug Alt Salbke/Alt Westerhüsen lassen sich durch Gestaltungsmaßnahmen bereits spürbar reduzieren. Es entstehen keine zusätzlichen Verkehrsbelegungen im Zuge der elbnahen Verbindung(en) zwischen Schönebeck und Magdeburg. Im Gegenteil ist damit zu rechnen, dass durch die Attraktivierung der Anlagen des Umweltverbundes die Verkehrsmengen leicht reduziert werden.

Auch in Hinsicht auf die Investitions- und Unterhaltungskosten sind für die Variante 1 mit Abstand die günstigsten Werte zu verzeichnen, da für alle weiteren Varianten parallel zum Trassenneubau auch die Umgestaltung bzw. der Um- und Rückbau der bestehenden

Ortsdurchfahrt erfolgen muss, um die Probleme in punkto Querungssicherheit, Radverkehrsangebot, Geschwindigkeitsübertretungen etc. lösen zu können.

Hinzu kommen die neuen Betroffenheiten im Hinblick auf Lärm- und Schadstoffimmissionen im Verlauf der Neubautrassen, die trotz teilweiser Bündelung mit den Schallimmissionen des Bahnverkehrs bisher ruhige Bereiche belasten.

Die Abwicklung des Schwerverkehrs im Zuge des umgestalteten Straßenzuges Alt Salbke / Alt Westerhüsen ist bei einer Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,50 m weiterhin ohne Einschränkungen möglich.

Auch die geplanten Investitionen für den Abschnitt zwischen Warschauer Straße und Faulmannstraße sollten insbesondere im Hinblick auf die negativen verkehrlichen Effekte (Verlagerung von Autobahnverkehren) überprüft werden. Der Einsatz dieser Mittel für den Um- und Rückbau entlang des gesamten Verkehrszuges Schönebecker Straße / Alt Fermersleben / Alt Salbke / Alt Westerhüsen ist auf Grund der Ergebnisse des Variantenvergleiches für Salbke und Westerhüsen als deutlich effektiver einzuschätzen.

6. 3.Elbquerung

Die Thematik „Straßenrass zur Umgehung der Ortslagen Prester, Neugrüneberg und Puppendorf unter Beachtung eines möglichen 3.Elbüberganges“ wurde im Jahr 2003 im Rahmen einer Studie untersucht.

Über die Ergebnisse wurden der Oberbürgermeister am 15.06.2004 und der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr am 23.09.2004 mit der Information I0120/04 unterrichtet. Neben Aussagen zu den verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen, der detaillierten Erfassung des Konfliktpotentials mit naturfachlichen Belangen sind auch Schätzwerte zu den Investitionskosten enthalten, die sich je nach Variante zwischen 63 Mio € und 72 Mio € (Brutto, Stand 2003 d.h. 16%Mwst. und ohne Planungsmittel) bewegten.

Durch den Bau einer 3. Elbquerung mit Anschluss im Bereich des Knotenpunktes Faulmannstraße / Alt Salbke wären insbesondere auch für den Straßenzug Alt Salbke / Alt Westerhüsen negative verkehrliche Auswirkungen zu erwarten. Die Verkehrsmengen werden ansteigen, da diese Verbindung dann für Fahrzeugführer attraktiv wird, welche im Bestand bereits in Schönebeck die Elbe queren, um in die östlichen Stadtgebiete Magdeburgs zu gelangen. Gleiches gilt für den Verkehr aus dem Raum Wanzleben in Richtung Burg und umgekehrt. Auch in der Ottersleber Straße und in der Faulmannstraße wird eine Verkehrszunahme erfolgen.

Durch das zusätzliche Angebot im Kfz-Verkehr ist insgesamt mit negativen Effekten im Umweltverbund zu rechnen, da sich die Zeitvorteile des Kfz-Verkehrs weiter erhöhen. Unter Betrachtung der Auslastung der bestehenden Elbquerungen sowie der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und des anstehenden demographischen Wandels sollte eine derartige Großinvestition besonders kritisch überprüft werden.

7. Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur

7.1 Straßenraumgestaltung

Um die verkehrliche Zerschneidungswirkung im Zuge der Ortsdurchfahrt Alt Salbke / Alt Westerhüsen zu reduzieren, ist vor allem eine Veränderung des Straßenraumeindrucks durch eine Straßenraumgestaltung erforderlich.

Die Herausnahme des Straßenzuges aus dem Schwerverkehrsvorrangnetz bis 2015 ermöglicht die Überprüfung der Anpassung der Fahrbahnbreiten auf 6,50 m (Begegnungsfall LKW/LKW bei 50 km/h nach der RASSt 06). Möglichkeiten der zeitlich begrenzten Führung des Schwerverkehrs werden in der Studie zur Verkehrsraumgestaltung mit betrachtet.

Es soll vor allem die Schaffung attraktiver und sicherer Verkehrsanlagen für alle Verkehrsarten (ÖPNV, Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr) im Vordergrund stehen. Eine umfangreiche Straßenraumbegrünung ist für die Attraktivierung des Straßenraumcharakters sowie für die Substitution von Lärm- und Schadstoffimmissionen von hoher Bedeutung. Die damit verbesserte Aufenthaltsqualität wirkt sich positiv auf die Nutzung des Straßenraumes für Wohnernahaktivitäten, das Verweilen und Bummeln von Fußgängern und ein verstärktes Rad fahren aus.

Die Möglichkeiten zur Umgestaltung des Straßenraumes werden in der Anlage 6.1 bis 6.3 - Querschnittsgestaltung - für die einzelnen Teilbereiche aufgezeigt.

Zur Verdeutlichung des Wohnstraßencharakters im Nebennetz sowie zur Gewährleistung einer optimalen Ausnutzung des Straßenraumes für alle Verkehrsarten sollten im Rahmen von anstehenden Umbaumaßnahmen die Verkehrsflächen im Nebennetz als Mischverkehrsflächen ausgebildet werden. Dadurch wird ein Beitrag zur Barrierefreiheit sowie für die Einhaltung eines verträglichen Geschwindigkeitsniveaus geschaffen. Zudem werden auch die Möglichkeiten zur Straßenraumbegrünung verbessert und die Bedingungen für den ruhenden Verkehr verbessert.

Die Abgrenzung zum Hauptstraßennetz sollte konsequent mittels Gehwegüberfahrten (Bsp. Bäckerstraße) erfolgen. Diese können zum einen zur Erhöhung von Sicherheit und Komfort im Fußgängerverkehr beitragen und bilden zum anderen eine klare Abgrenzung des Nebennetzes gegenüber dem Hauptverkehrssystem. Insbesondere, wenn parallel zum Fußgängerverkehr eine Radverkehrsführung auf Bordniveau erfolgt, sind positive Effekte in punkto Verkehrssicherheit durch die Reduzierung der typischen Konflikte mit ab- und einbiegenden Fahrzeugen zu erwarten.

7.2 Verkehrsorganisation

Aufbauend auf dem bestehenden System zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung sollte eine Weiterentwicklung erfolgen. Perspektivisch ist für alle Wohn- und Anliegerstraßen ein Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h anzustreben. Für einzelne Straßenabschnitte bzw. Teilbereiche ist darüber hinaus aufgrund der geringen Straßenraumbreiten die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches sinnvoll. Dies betrifft insbesondere die Neue Siedlung und den Bereich der Privatwege im Ortsteil Lüttgen-Salbke.

Im Abschnitt 2.4 wurde auf die Umweltprobleme, besonders im Bereich des Salbker Engpasses und der Faulmannstraße, hingewiesen. Die Untersuchungen, die das Umweltamt für die Landeshauptstadt Magdeburg durchführen lässt, sind noch nicht abgeschlossen. Im Rahmen der Diskussion zur Einrichtung von Umweltzonen sind noch gesonderte Gespräche mit den Fachbehörden zu führen.

7.3 Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes

Zur Förderung des Umweltverbundes und damit zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens sollten folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Schaffung behinderten- und altengerechter Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV und SPNV durch eine entsprechende Gestaltung der Haltestellen und Bahnhaltepunkte (Borde, Sitzmöglichkeiten, Zugangsbedingungen)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verlegung der Gehwege auf der Brücke am S-Bahn-Haltpunkt „Salbke“ auf die Südseite und bauliche Abgrenzung mittels provisorischer Bordelemente (Gummiborde) und
- Erweiterung der Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr an den beiden S-Bahnhöfen „Salbke“ und „Südost“ und an den Haltestellen Sohlener Str., Welsleber Str. und Faulmannstraße.

Maßnahmen zur Förderung der S-Bahn-Nutzung durch Pendler sollten insbesondere in Schönebeck erfolgen, da die Straßenbahn für Verbindungen in das Stadtzentrum im Vergleich zur S-Bahn nicht attraktiv ist und zusätzliche Parkieranlagen in Magdeburg Südost u.U. kontraproduktive Wirkung hätten. Hinzu müsste eine bessere Tarifgestaltung kommen. Zur Förderung der S-Bahn Nutzung zwischen Schönebeck und Magdeburg ist eine weitere Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern, Nahverkehrsgesellschaft und den beiden Städten erforderlich.

8. Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die in den Ortsteilen Salbke und Westerhüsen vorherrschenden verkehrlichen und städtebaulichen Defizite vor allem auf abschnittsweise überdimensionierte Straßenräume und eine mangelhafte Straßenraumgestaltung und -begrünung zurückzuführen sind.

Eine wesentliche Steigerung der Wohn-, Aufenthalts- und Umfeldqualität sowie der Verkehrssicherheit und der Bedingungen für den Umweltverbund ist bereits mit Straßenraumgestaltungsmaßnahmen zu erreichen. Einen wichtigen Aspekt bilden dabei die Verkehrsbelegungen, die für innerstädtische Verhältnisse in einem vertretbaren Rahmen liegen. Eine Erweiterung des Straßennetzes durch die Fortführung der Entlastungsstraße Südost südlich der Faulmannstraße ist nicht empfehlenswert. Vielmehr zeigen die Variantenuntersuchungen, dass die Probleme und Emissionen dadurch räumlich verteilt und durch die Verlagerung von Verkehren von der Autobahn sogar noch verstärkt werden würden. Hinzu kämen die negativen Auswirkungen für die anderen Verkehrsarten (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr) welche sich zwangsläufig aus der Verbesserung der Bedingungen für den Kfz-Verkehr ergäben.

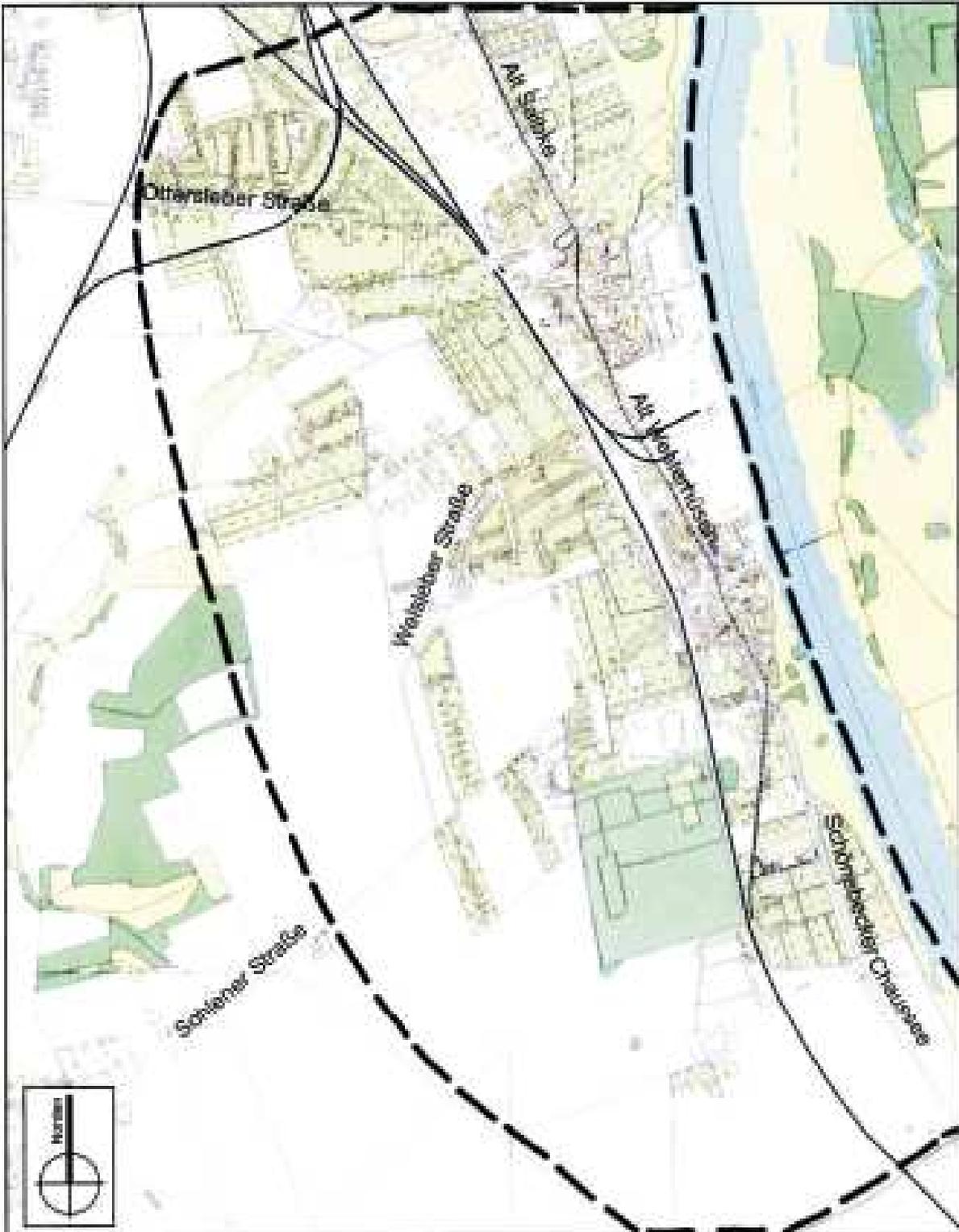
Ein weiterer wesentlicher Nachteil der Weiterführung der Entlastungsstraße liegt bei den zusätzlichen Investitions- und Unterhaltungskosten, da auch bei Realisierung dieser Varianten die bestehenden Ortsdurchfahrten um- und rückgebaut werden müssen, um neben der Verkehrsabnahme positive Effekte im Hinblick auf die Stadtqualität erreichen zu können. Die Kosten für den Trassenneubau wären also zusätzlich zu erbringen.

Daher ist einer, den verkehrlichen Anforderungen voll entsprechenden stadtgerechten und attraktiven Umgestaltung der bestehenden Ortsdurchfahrt der Vorzug zu geben. Die Hauptaufgabe dabei ist, die Fahrbahnflächen auf das notwendige Maß von 6,50 m zu reduzieren und dadurch Raum für die Einrichtung attraktiver Fußgänger- und Radverkehrsanlagen, behindertengerechter ÖPNV-Zugangsmöglichkeiten sowie einer umfassenden Straßenraumbegrünung zu schaffen. Durch diese Maßnahmen werden das Geschwindigkeitsniveau reduziert, die Querungsmöglichkeiten verbessert und vor allem die Verkehrssicherheit erhöht.

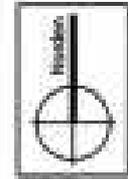
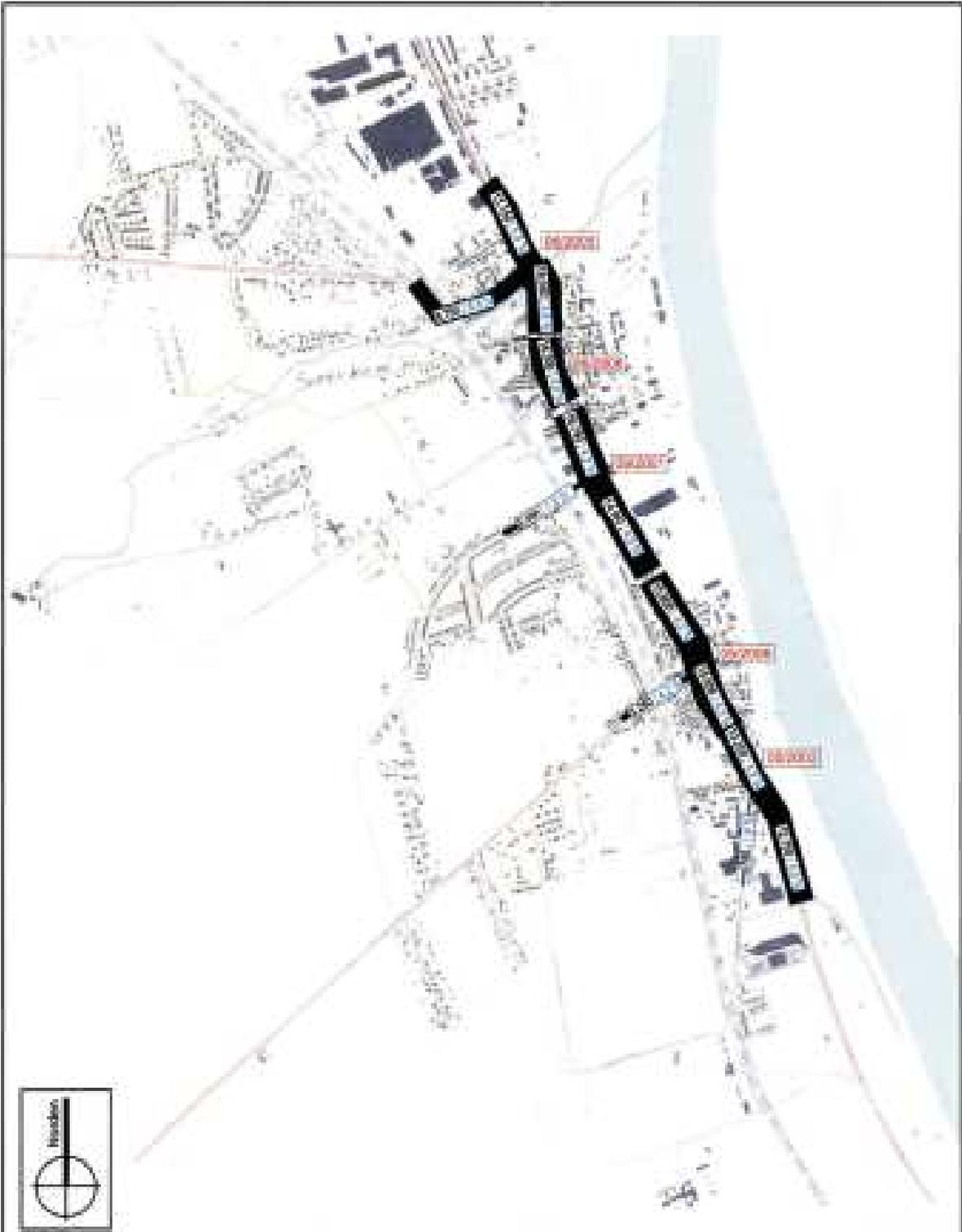
Es ist eine deutliche Qualitätsverbesserung für das Wohnen und den Aufenthalt entlang der Ortsdurchfahrt unter Beibehaltung der bestehenden Qualitäten im Rückraum der Verkehrsachse zu erwarten.

Anlagen:

- Anlage 1: Lageplan des Untersuchungsgebietes
- Anlage 2: Analyse Kfz-Verkehr, Ist-Verkehrsbelastung
- Anlage 3: Analyse Kfz-Verkehr, Verkehrsbefragung 2006, Herkunfts- und Zielräume (Blatt 1 und 2)
- Anlage 4: Analyse ÖPNV, Linienführung und Haltestelleneinzugsbereiche
- Anlage 5: Trassenuntersuchung, Trassenvarianten und Trassenuntervarianten (Blatt 1 und 2)
- Anlage 6.1 bis 6.3: Querschnittsgestaltung
- Anlage 7: Übersicht der Maßnahmen



		 Landeshauptstadt Magdeburg	
		Verkehrsuntersuchung Salbe / Westertürken	
PLANUNGSBÜRO Dr.-Ing. Dittmar Hunger Stadt - Verkehr - Umwelt SVU Gottfried-Keller-Straße 24 01157 Dresden		Untersuchungsgebiet Lageplan	
		Stand: Juli 2007	Anlage 1



Legende:

-  Verkehrsbelastung (DTV),
Schwerenfahrtauslast
- 06/2002 Erhebungszeit und -jahr



Landeshauptstadt Magdeburg

Verkehrsuntersuchung Salzke / Westerhüsen

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Olmar Hanger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottlieb-Keller-Strasse 24
01107 Dresden

Analyse Kfz-Verkehr
Ist-Verkehrsbelastung

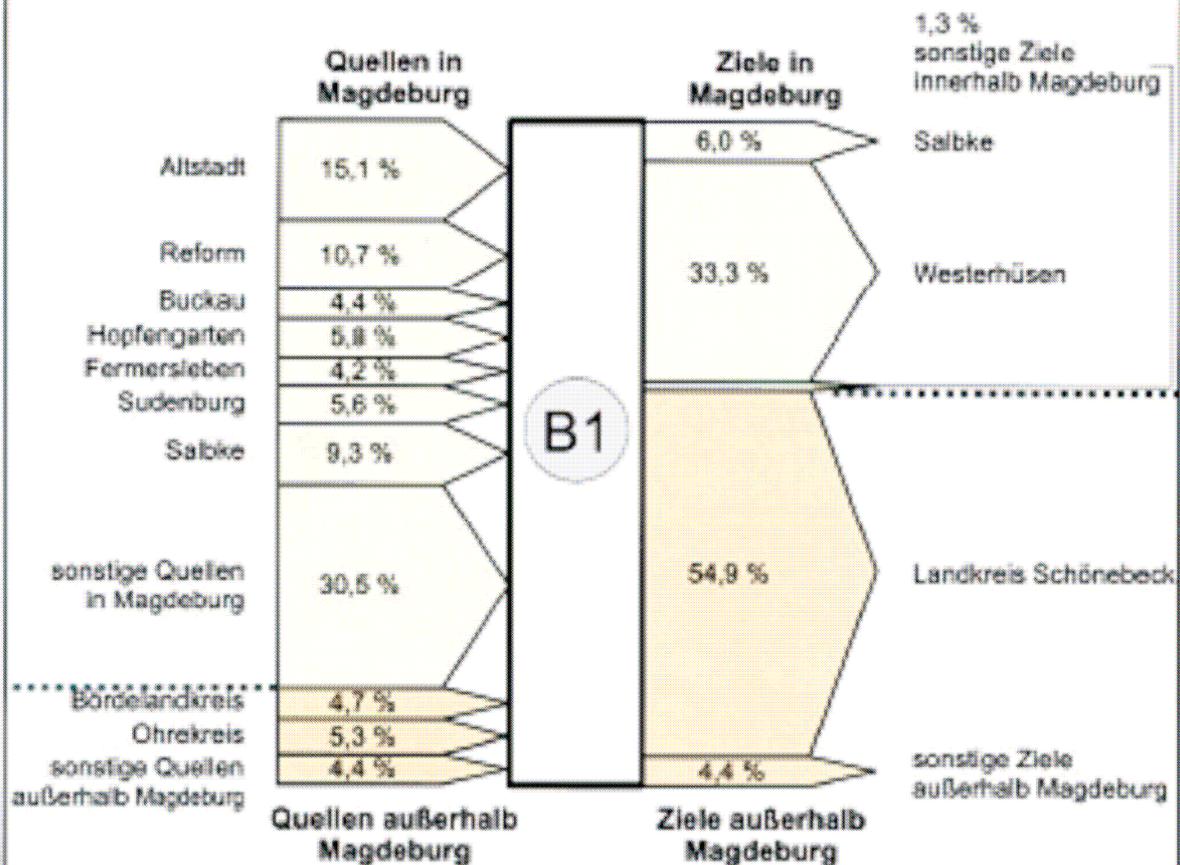
Stand
Juli 2002

Anlage 2

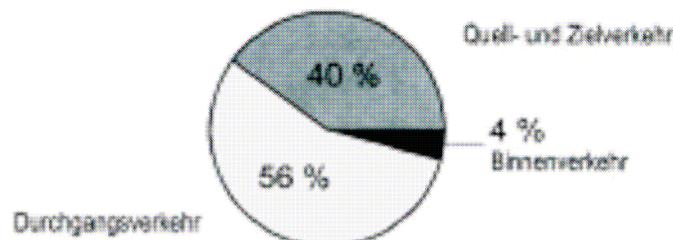
Verkehrsbefragung 2006, Herkunfts- und Zielräume

Befragungstelle Alt Salbke (B1)

Befragungsrichtung: ortsauswärts
Verkehrsaufkommen: 6.200 Kfz/24h



Anteile der Verkehrsarten am Befragungsquerschnitt bezogen auf die Stadtteile Salbke und Westerhüsen



Landeshauptstadt Magdeburg

Verkehrsuntersuchung Salbke / Westerhüsen

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Oskar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Analyse Kfz-Verkehr

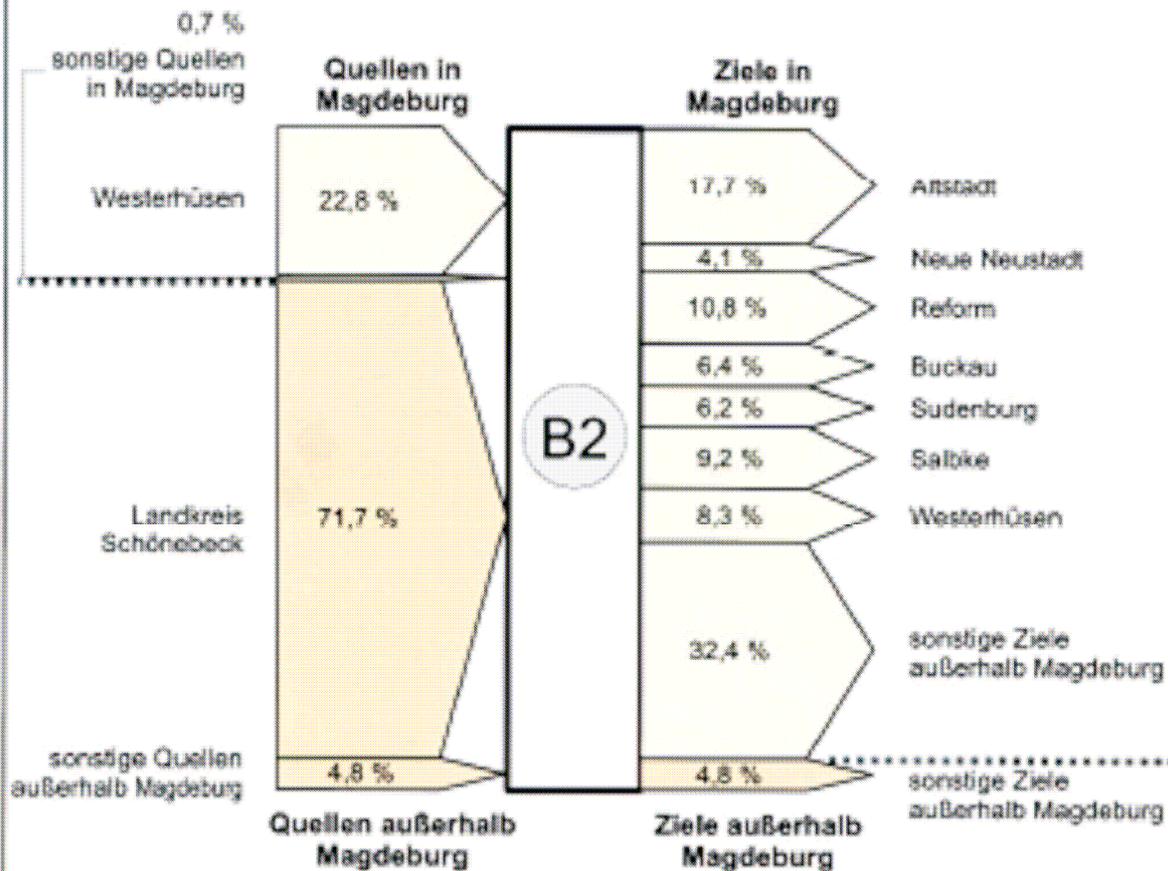
Verkehrsbefragung 2006
Herkunfts- und Zielräume

Stand: Juli 2007
Anlage 3, Blatt 1

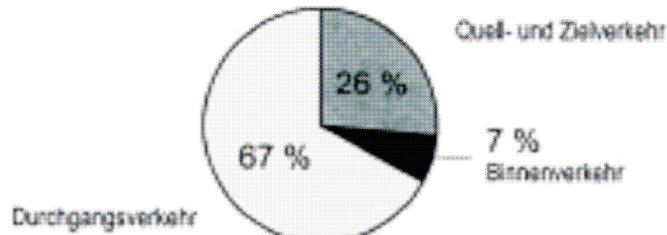
Verkehrsbefragung 2006, Herkunfts- und Zielräume

Befragungstelle Alt Westerhüsen (B2)

Befragungsrichtung: ortseinwärts
Verkehrsaufkommen: 7.950 Kfz/24h



Anteile der Verkehrsarten am Befragungsquerschnitt
bezogen auf die Stadtteile Salbke und Westerhüsen



Landeshauptstadt Magdeburg

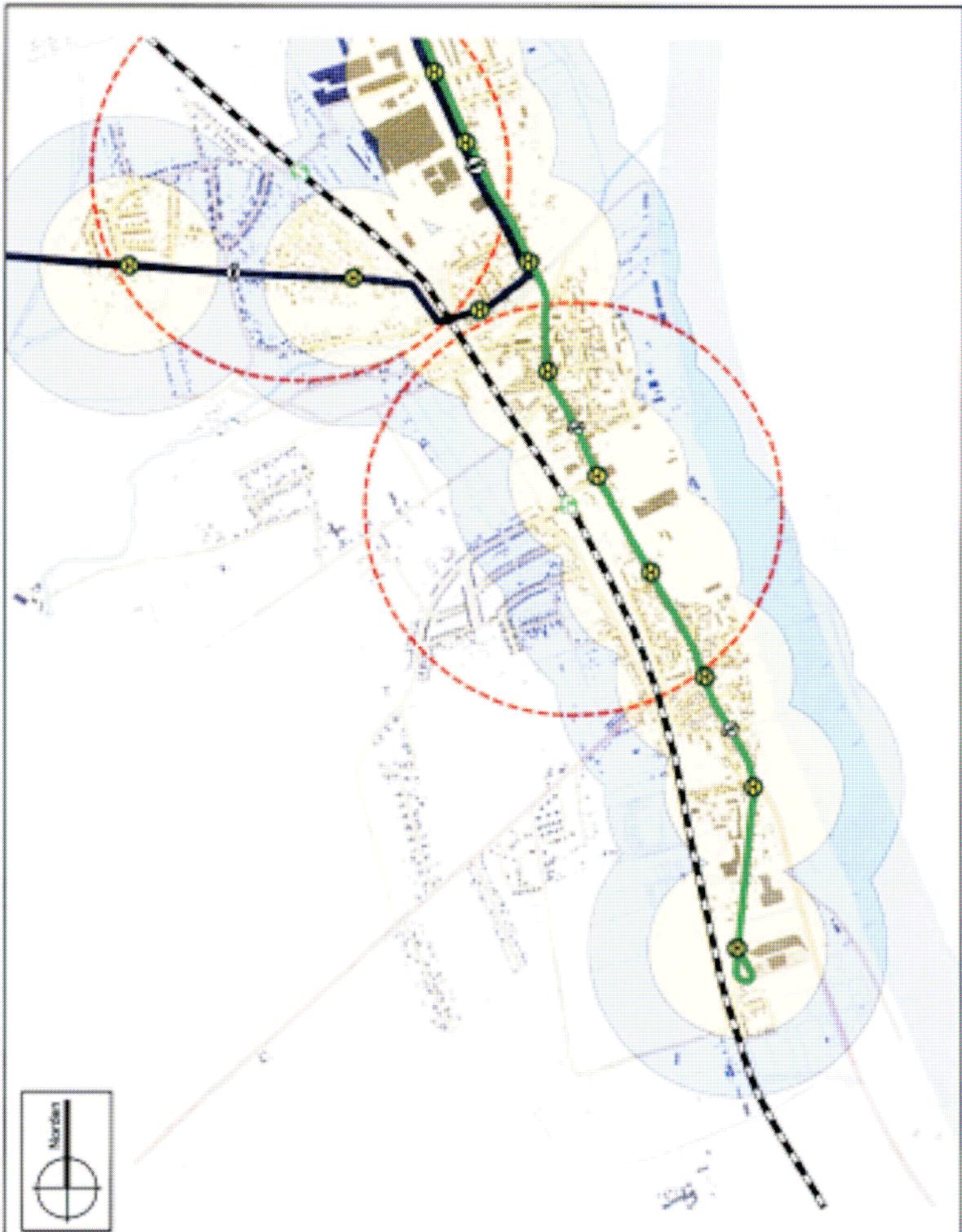
Verkehrsuntersuchung Salbke / Westerhüsen

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Dittmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Analyse Kfz-Verkehr

Verkehrsbefragung 2006
Herkunfts- und Zielräume

Stand:
Juli 2007 **Anlage 3, Blatt 2**



Legende:

ÖPNV-Linien

Straßenbahn Linie 2

Bus Linie 57

S-Bahn-Strecke

S-Bahn-Station

Haltestelle Bus / Bahn

Ein- /
Zweirichtungsbetrieb

Haltestelleneinzugsbereich 300 m

Haltestelleneinzugsbereich 500 m

Einzugsbereich S-Bahn 700 m



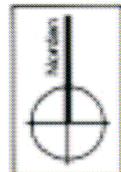
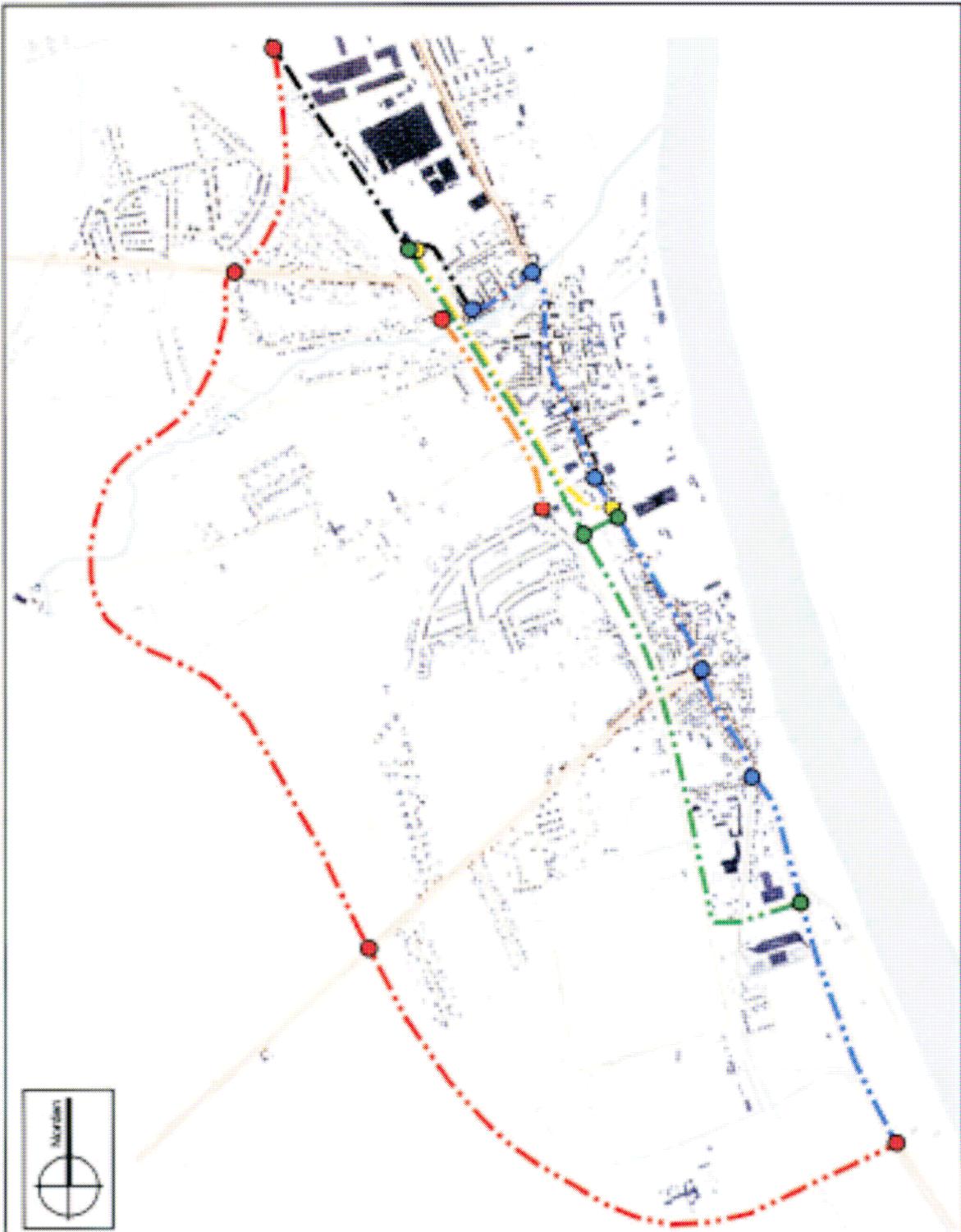
Landeshauptstadt Magdeburg

Verkehrsuntersuchung Salbke / Westerhüsen

PLANUNGSBÜRO
 Dr.-Ing. Dittmar Hunger
 Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
 Gottfried-Koeller-Straße 24
 01157 Dresden

Analyse ÖPNV
 Linienführung und
 Haltestelleneinzugsbereiche
 Stand:
 Juli 2007

Anlage 4



Legende:

-  bereits geplante Entlastungsstraße
-  Variante 1
-  Variante 2
-  Variante 3
-  Variante 4
-  Variante 5
-  bedeutende Knotenpunkte



Landeshauptstadt Magdeburg

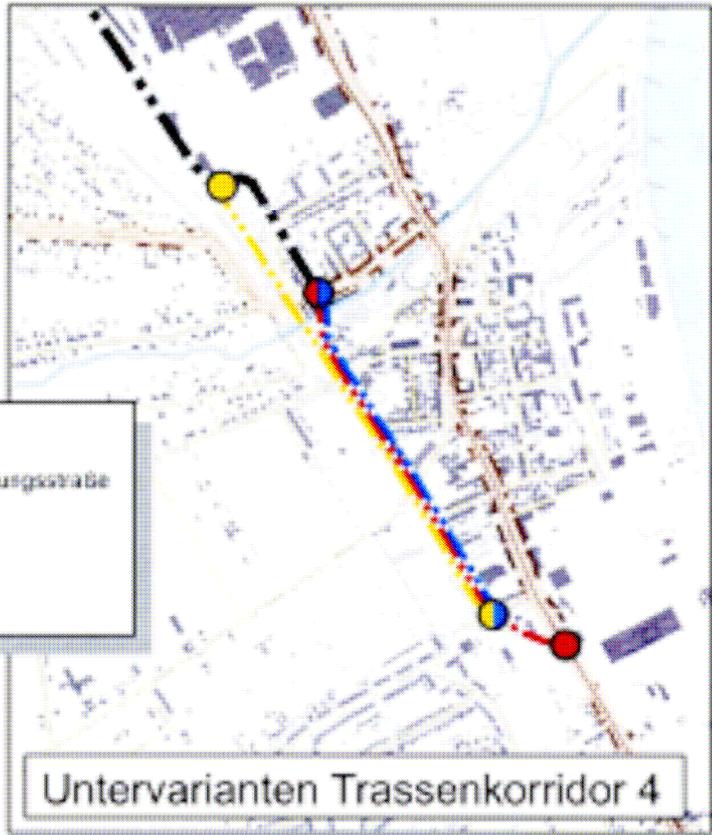
Verkehrsuntersuchung Salbke / Westerhüsen

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Olmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

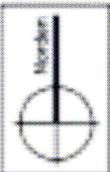
Trassenuntersuchung
Trassenvarianten

Stand
Juli 2007

Anlage 5, Blatt 1



- Legende:
- bereits geplante Entlastungsstraße
 - Variante 4a
 - Variante 4b
 - Variante 4c

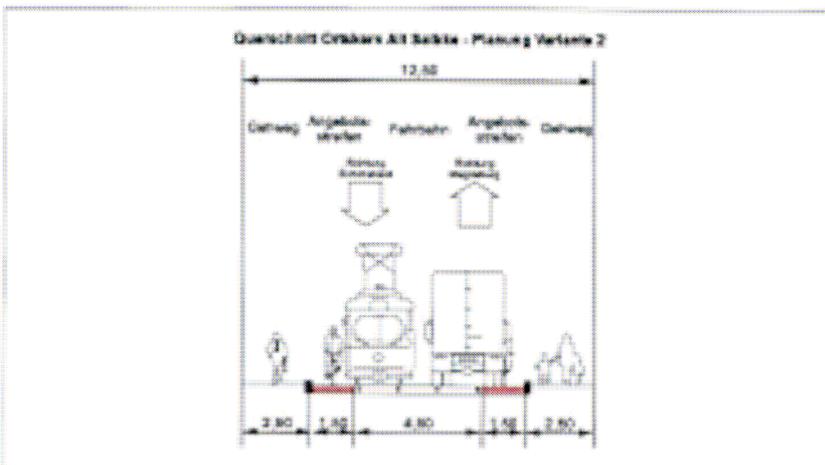
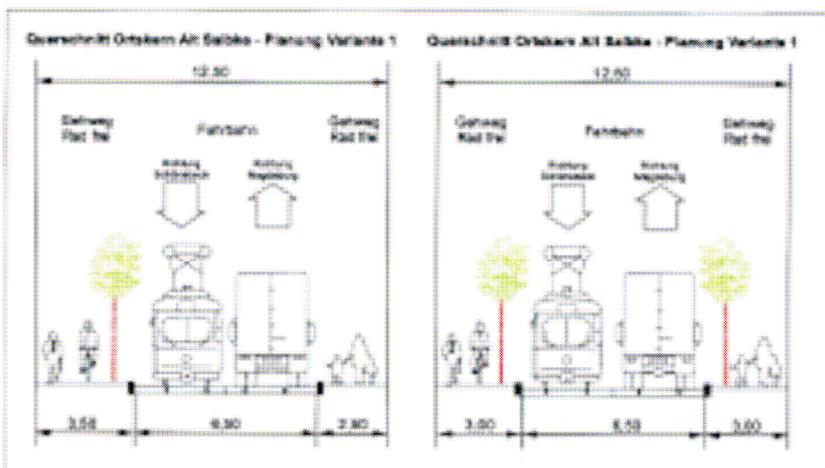
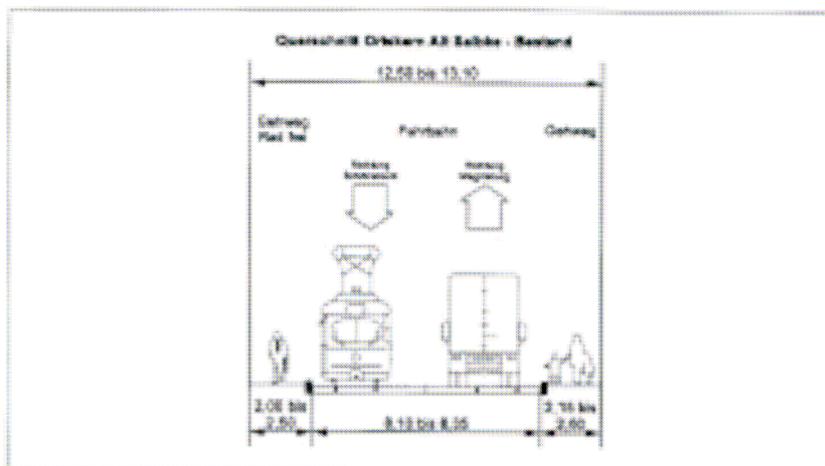


Landeshauptstadt Magdeburg

Verkehrsuntersuchung Salbke / Westerhüsen

PLANUNGSBÜRO
 Dr.-Ing. Oskar Hanger
 Stadt - Verkehr - Umwelt
 SVU
 Gottfried-Keller-Straße 24
 01157 Dresden

Trassenuntersuchung
 Trassenuntersuchung
 Stand: Juli 2007
 Anlage 5 Blatt 2



Landeshauptstadt Magdeburg

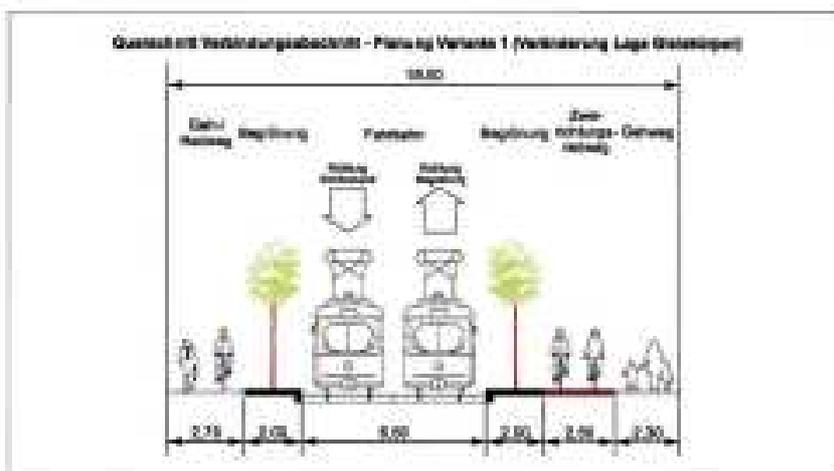
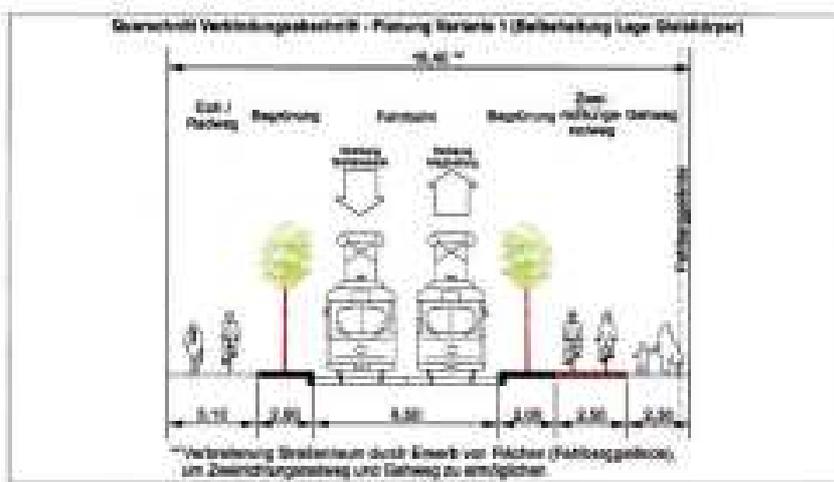
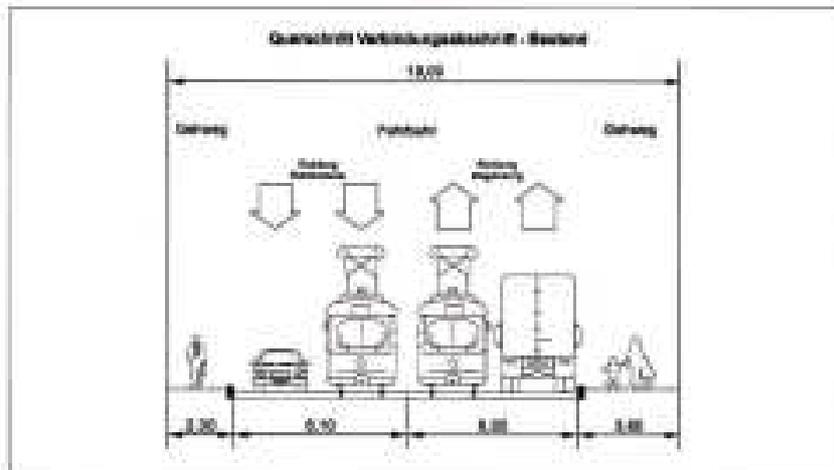
Verkehrsuntersuchung Salbke / Westerhüsen

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Citzmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Querschnittsgestaltung
Ortoborn Alt Salbke

Stand:
Juli 2007

Anlage 6.1



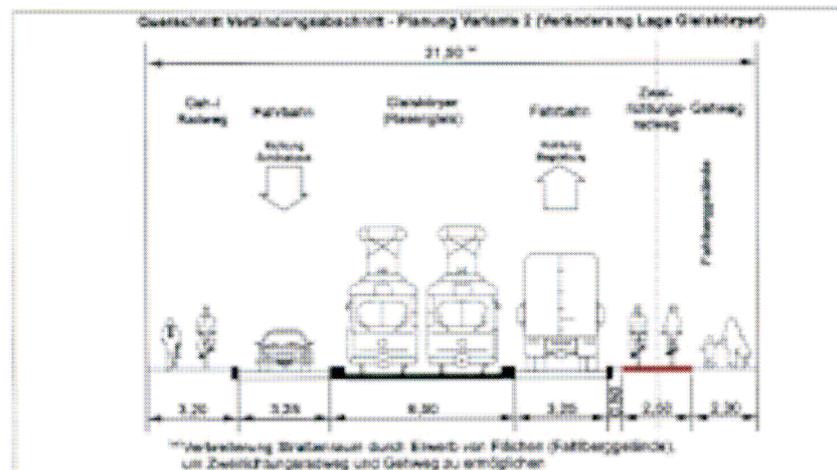
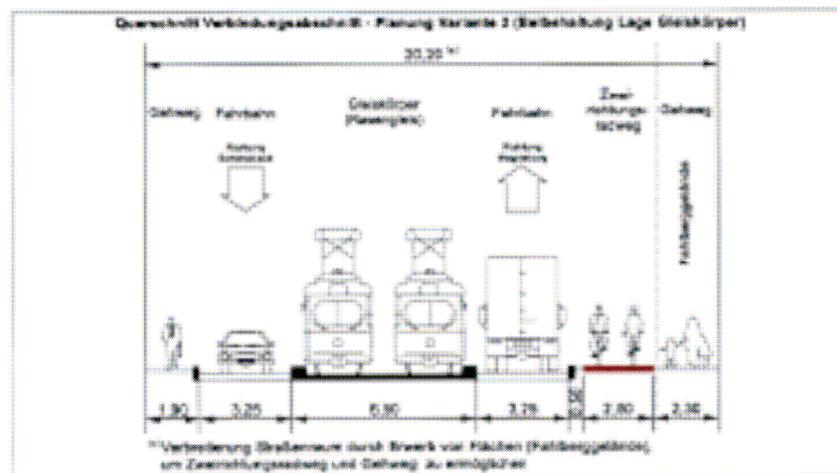
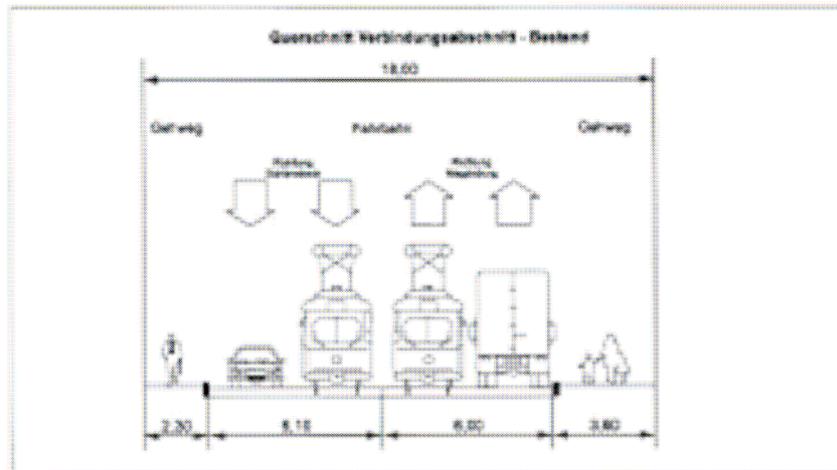
Landeshauptstadt Magdeburg

Verkehrsunersuchung Salke / Westerhüsen

PLANUNGSBÜRO
 Dr.-Ing. Olmar Hünge
 Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
 Gottlieb-Keller-Straße 24
 01157 Dresden

Querschnittsgestaltung
 Verbindungsabschnitt

Stand
 Juli 2007 **Anlage 6.2, Blatt 1**



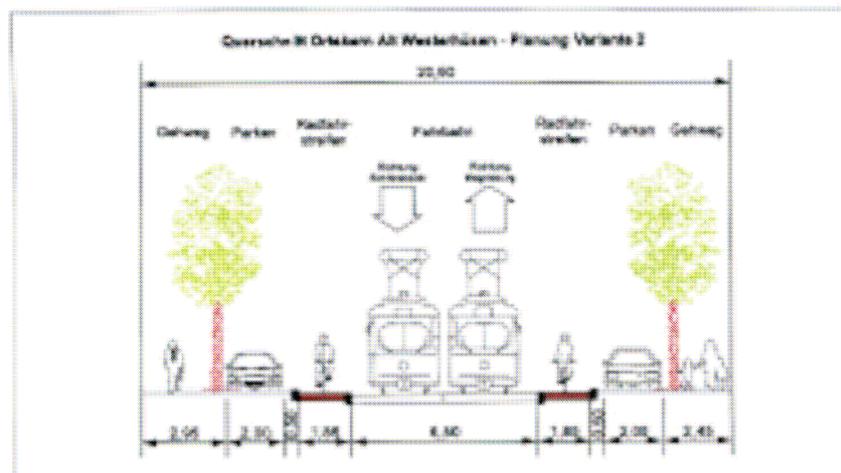
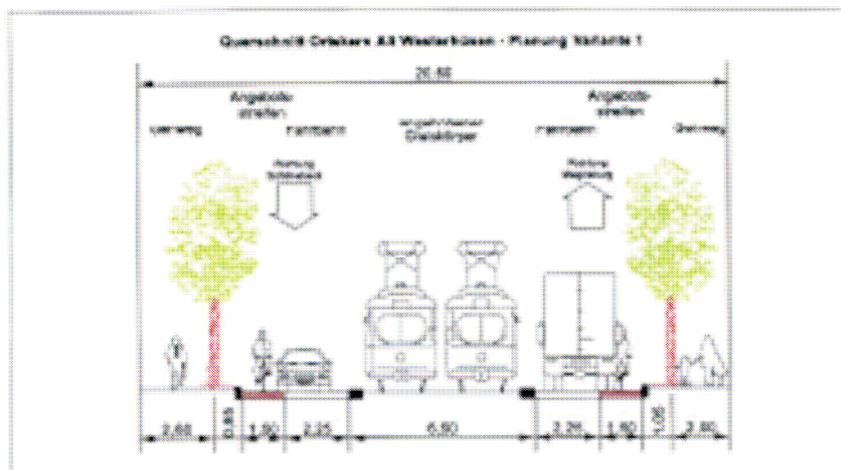
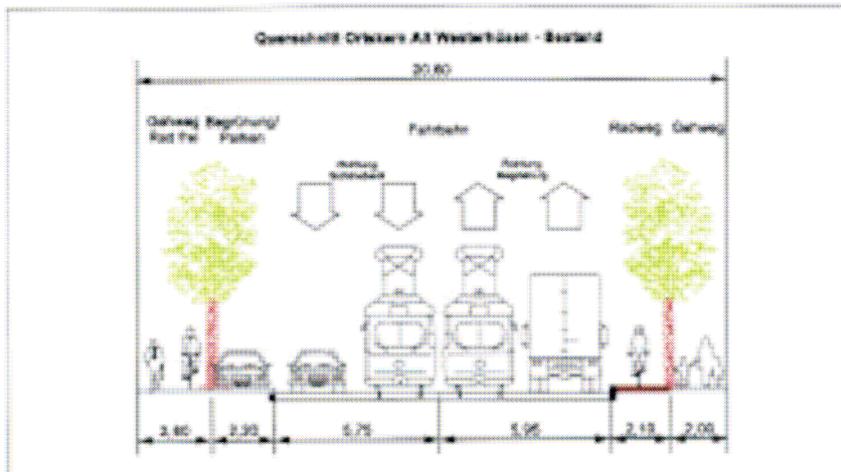
Landeshauptstadt Magdeburg

Verkehrsunersuchung Saibke / Westenhäusen

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Dittmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Querschnittsgestaltung
Verbindungsabschnitt

Stand:
Juli 2007 **Anlage 6.2, Blatt 2**



Landeshauptstadt Magdeburg

Verkehrsuntersuchung Salbke / Westerhüsen

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Dittmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Querschnittsgestaltung
Ortskern Westerhüsen

Stand:
Juli 2007

Anlage 6.3