

MAGDEBURGER STANDARD DER BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN STRABENPERSONENNAHVERKEHR (ÖSPV) – MAGDEBURGER STANDARD

Provisorische barrierefreie Haltestellen –

atypische Teilbarrierefreiheit von Haltestellen

- Stadtratsanträge A0086/17 –

Prüfergebnis

Landeshauptstadt Magdeburg

Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

Stadtplanungsamt

An der Steinkuhle 6

39128 Magdeburg

INHALTSVERZEICHNIS

1	Grundlagen	3
2	Prüfaufträge	5
3	Prüfergebnis	16

1 GRUNDLAGEN - AUSGANGSBASIS

Nahverkehrsplan / Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus* / Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) - Magdeburger Standard

Mit dem Beschluss Nr. 264-11(V)10 hat der Stadtrat am 28. Januar 2010 die Drucksache 0499/09 „Fortschreibung Nahverkehrsplan“ beschlossen. Es liegt somit eine Prioritätensetzung für die barrierefreie ÖPNV-Entwicklung in den nächsten Jahren vor.

Der Stadtrat beschloss unter der Beschluss-Nr. 207-007(VI)14 einstimmig, dass die Ziele gemäß Baustein 2 zur Grundlage der künftigen kommunalen Verkehrsplanung und zur Basis der weiteren Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2030*plus* bestimmt werden. Diese Prioritätensetzung wird durch die Zielstellung des VEP 2030*plus* bestätigt.

Mit dem Beschluss Nr. 1321-039(VI)17 hat der Stadtrat am 16. März 2017 die Drucksache 0040/16 „Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) - Magdeburger Standard“ mit Änderungsantrag beschlossen.

Für die Landeshauptstadt Magdeburg wurde mit dem Magdeburger Standard ein eigenes Grundlagenwerk erarbeitet, welches die vorhandenen Normen, Richtlinien und Handlungsempfehlungen bündelt, deren Inhalte vergleicht und die Magdeburger Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖSPV definiert.

Wesentliches Ziel war die Schaffung eines verständlichen, einfach handhabbaren Werkes, das als Planungsgrundlage den etablierten Planungsprozess ergänzen kann. Der Magdeburger Standard ist als Richtlinie künftig bei allen planerischen und investiven Maßnahmen im ÖSPV im Sinne der Barrierefreiheit als nicht zu unterschreitendes Mindestmaß zu beachten.

Der Magdeburger Standard bildet die Grundlage für eine nachgelagerte, systematische Erfassung des vorhandenen ÖSPV-Systems, um die Investitionserfordernisse für die notwendige Anpassung der ÖSPV-Infrastrukturen ableiten zu können.

Neben grundlegenden Informationen zur barrierefreien Gestaltung des ÖSPV werden barrierefreie Ausführungsformen von Haltestellen betrachtet.

Im Umsetzungskonzept zum Magdeburger Standard wurden für die **Umsetzung von „Sofort“- Maßnahmen** nachfolgende Haltestellen definiert:

Lfd.-Nr.	Verfahren	Haltestellen (Straßenbahn)	Zeitraum	Bemerkung
1	Haltestelle Westfriedhof	Haltestelle Westfriedhof	2017 - 2021	
2	2. Nord-Süd-Verbindung	insgesamt 37 neue Haltestellen werden eingerichtet, darüber hinaus werden z.B. angepasst: BA 2: Südring, Hertzstraße, Raifeisenstraße BA 7: Dodendorfer Str., Warschauer Straße	2000 - 2019	Bei den derzeit in Planung und in Realisierung befindlichen Neubau-Haltestellen im Zuge aktueller Großprojekte z.B. 2. Nord-Süd-Verbindung, Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee, Ersatzneubau Strombrückenzug - werden die Standards, Normen und Regelwerke, die dem Magdeburger Standard zugrunde liegen, bereits eingehalten und werden daher nicht weiter betrachtet.
3	Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee	Kölner Platz, Weinarkade	2015 - 2019	
4	Ersatzneubau Strombrückenzug	Zollhaus, Heumarkt, Am Cracauer Tor	2017 - 2020	

Lfd.-Nr.	Verfahren	Haltestellen (Straßenbahn)	Zeitraum	Bemerkung
5	Gleistrasse August-Bebel-Damm (Hochwasserschaden)	Schule Rothensee, Ho- henwarther Str., Be- triebshof Nord, Rothen- see	2016 - 2021	
6	Breiter Weg Nordab- schnitt Sanierung Gleisanlage	Alter Markt, Opernhaus	2016 - 2021	
7	stadtaus- und stadtein- wärtige Haltestelle Thiemstraße	Thiemstraße	2016 - 2021	
8	Stadteinwärtige Halte- stelle Sohlener Straße	Sohlener Str.	2016 - 2021	
9	Ausbau Endschleife Kro- atenweg	Kroatenweg	2016 - 2021	

Maßnahmenbestandteil in:

	Dringlichkeitsliste zur Verbesserung der Barrierefreiheit in der Landeshaupt Stadt Magdeburg Stand: Sep- tember 2015
	Investitionsplan der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co.KG (MVB) (Programmanmeldung 2016 – 2021) Stand: September 2016
	Maßnahmen Haushaltesplan der Landeshauptstand Magdeburg / Tiefbauamt in den Jahren (2016 – 2021) Stand: Dezember 2016

Im Rahmen der Evaluierungsprozesses zum Magdeburger Standard ist abgestimmt worden, dass eine atypische Teilbarrierefreiheit von Haltestellen (z.B. die Lösung an der Haltestelle „Adelheidring“) als eine Sonderbauform einer Straßenbahnhaltestelle als Zwischenlösung aufgenommen werden soll. Es wurde dabei festgelegt, dass die atypische Teilbarrierefreiheit von Haltestellen einer Einzelfallbetrachtung vorbehalten bleiben muss und nicht als Plangra-
fik in den Magdeburger Standard Eingang findet.

Diese Lösung der atypischen Teilbarrierefreiheit von Haltestellen muss daher mit einer Ein-
zelfallbetrachtung einhergehen. Nachfolgende Punkte sind unter Betrachtung des gesamten
Straßenraumes analysiert wurden:

Kriterium	Bemerkung
Bestandteil „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“	Maßnahme im Umsetzungskonzept zum Magdeburger Standard enthalten
Städtebau	Einzugsgebiete wichtiger Einrichtungen, wie Krankenhäuser, Seniorenheime usw.
Einordnung der atypischen Teilbarriere-freiheit am Bei- spiel Haltestelle „Adelheidring“ im Straßenraum möglich	Querschnitte, Führung Rad-/Fußverkehr, Straßenraum
Kfz-Verkehr	Maßnahme zur Verkehrssicherheit, Be- legungs zahlen; Kategorie
ÖPNV	Fahrgastzahlen, Nähe zu anderen barrie- refreien Haltestellen

2 Prüfanträge – Übergangsweise provisorische barrierefreie Haltestellen stadtweit prüfen

Mit Beschluss-Nr. 1420-041(VI)17 zum Antrag A0086/17 hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 18.05.2017 den Oberbürgermeister beauftragt in Verbindung mit dem Änderungsantrag A0086/17/1 zu prüfen:

Der Oberbürgermeister wird mit Blick auf das erfolgreich umgesetzte Exempel einer provisorischen barrierefreien Haltestelle im Bereich Damaschkeplatz beauftragt, im gesamten Stadtgebiet zu prüfen, welche Standorte (Haltestellen) sich für weitere derartige provisorische Übergangslösungen eignen. Dies ist bis Oktober 2017 zu gewährleisten.

Dabei sind aufgrund der besonderen Dringlichkeit von Haltestellen Westfriedhof, Arndtstraße, Thiemstraße, Kroatenweg, Neustädter Friedhof und S-Bahnhof Südost prioritär zu behandeln.

Der Prüfauftrag wurde durch den Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt Magdeburg um die Haltestellen:

- Braunlager Straße
- Olvenstedter Platz (Richtung Innenstadt)
- eine barrierefreie Haltestelle im Bereich Cracau

ergänzt.

Es ist generell festzustellen, dass die provisorische Haltestelle mit überfahrbarem Kap am Adelheidring schnell und kurzfristig realisiert wurde, da hier relativ unkompliziert Geh- und Radwege mit in Anspruch genommen werden konnten und keine umweltrelevanten Eingriffe, wie z.B. das Fällen von Bäumen, erforderlich wurde. Der (wenn auch provisorische) weitere Ausbau von barrierefreien Haltestellen erleichtert grundsätzlich den Zugang zum ÖPNV und ist aus Fahrgastsicht zu begrüßen.

Unter der Beachtung der Prüfaufträge und Hinweise wurde nachfolgende Prüfung durchgeführt:

Haltestelle: Arndtstraße

Lage im Stadtgebiet:



Foto:



- **Bestandteil „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“:**

ja	-	nein	x
Lfd.-Nr.	-		

- **Bestandteil:** Die Haltestelle Arndtstraße ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Umbau Große Diesdorfer Straße zwischen Adelheidring und Mellinstraße“, Zeitraum: nicht vor 2020 in Investplan MVB eingeordnet

- **Städtebau:**

Seniorenheim	Krankenhaus	Friedhof	Öffentliche Einrichtungen
X	-	-	X

- **Einordnung der atypischen Teilbarrierefreiheit am Beispiel Haltestelle „Adelheidring“ im Straßenraum möglich**

erforderlicher Querschnitt:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 5,48m (MD Standard)
- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 4,93m (Mindermaße Adelheidring)

stadtauswärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 4,48m vorhanden
- 4,48m - 1,98m = 2,50m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m; Differenz: 0,45m
- Mitbenutzung von angrenzenden Teilbereichen / Gehweg und baulicher Eingriff wäre erforderlich, da keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden sind
- keine Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen möglich (derzeit Schutzstreifen vorhanden)
- Eingriff schwer möglich aufgrund von Einbauten (Fahrleitungs- und Beleuchtungsmast, Haltestellenunterstand und -ausstattung)

stadteinwärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 5,18m vorhanden
- 5,18m - 1,98m = 3,20m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m

- **Kfz-Verkehr:**

Kategorie	DTV (2017)
Hauptsammelstraße mit Teilfunktion einer Hauptverkehrsstraße	Große Diesdorfer Str. / Arndtstraße stadtauswärts 6.250 Kfz/24h stadteinwärts 3.250 Kfz/24h

- **ÖPNV:**

Fahrgastzahlen	nächste barrierefreie Haltestelle	in m
>5.000	Westring	400

- **Prüfergebnis mit Begründung:**

stadtauswärts >>> keine Empfehlung

- keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden
- bauliche Eingriffe schwer möglich aufgrund von Einbauten

stadteinwärts >>> weitere Prüfung erforderlich

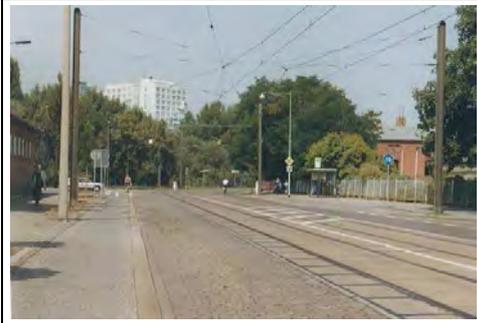
- Bestandsbreiten ausreichend vorhanden
- mittleres Verkehrsaufkommen, hohe Fahrgastzahlen
- Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Umbau Große Diesdorfer Straße“, jedoch nicht kurzfristig in Gesamtmaßnahme umsetzbar

Haltestelle: Am Cracauer Tor

Lage im Stadtgebiet:



Foto:



- Bestandteil „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“:

ja	x	nein	-
Lfd.-Nr.	4		
Ersatzneubau Strombrückenzug, Zeitraum 2017 – 2020			

Bestandteil:

- Städtebau:

Seniorenheim	Krankenhaus	Friedhof	Öffentliche Einrichtungen
-	-	-	x

- Einordnung der atypischen Teilbarrierefreiheit am Beispiel Haltestelle „Adelheidring“ im Straßenraum möglich

erforderlicher Querschnitt:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 5,48m (MD Standard)
- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 4,93m (Mindermaße Adelheidring)

stadtauswärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 4,03m vorhanden
- 4,03m - 1,98m = 2,05m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m; Differenz: 0,90m
- Mitbenutzung von angrenzenden Teilbereichen / Radweg und baulicher Eingriff wäre erforderlich, da keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden sind

stadteinwärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 4,03m vorhanden
- 4,03m - 1,98m = 2,05m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m; Differenz: 0,90m
- Mitbenutzung von angrenzenden Teilbereichen / Radweg und baulicher Eingriff wäre erforderlich, da keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden sind

- Kfz-Verkehr:

Kategorie	DTV (2015)
Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung	Cracauer Str. / Friedrich-Ebert-Straße stadteinwärts 4.250 Kfz/24h stadtauswärts 3.250 Kfz/24h

- ÖPNV:

Fahrgastzahlen	nächste barrierefreie Haltestelle	in m
<1.000	Heumarkt	400

- Prüfergebnis mit Begründung:

stadtauswärts >>> keine Empfehlung

- Bestandteil der „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“
- Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Ersatzneubau Strombrückenzug“, kurzfristig in Gesamtmaßnahme umsetzbar

stadteinwärts >>> keine Empfehlung

- Bestandteil der „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“
- Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Ersatzneubau Strombrückenzug“, kurzfristig in Gesamtmaßnahme umsetzbar

Haltestelle: Braunlager Straße

Lage im Stadtgebiet:



Foto:



- Bestandteil „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“:

ja	-	nein	x
Lfd.-Nr.	-		

- Städtebau:

Seniorenheim	Krankenhaus	Friedhof	Öffentliche Einrichtungen
-	x	-	x

- Einordnung der atypischen Teilbarrierefreiheit am Beispiel Haltestelle „Adelheidring“ im Straßenraum möglich

erforderlicher Querschnitt:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 5,48m (MD Standard)
- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 4,93m (Mindermaße Adelheidring)

stadteinwärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 4,70m vorhanden
- 4,70m – 1,98m = 2,72m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m; Differenz: 0,23m
- Mitbenutzung von angrenzenden Teilbereichen / Radweg und baulicher Eingriff wäre erforderlich, da keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden sind
- Eingriff schwer möglich aufgrund des vorhandenen Baumbestandes

- Kfz-Verkehr:

Kategorie	DTV (2010)
Hauptsammelstraße mit Teilfunktion einer Hauptverkehrsstraße	Halberstädter Straße / Bergstraße stadteinwärts 6.600 Kfz/24h

- ÖPNV:

Fahrgastzahlen	nächste barrierefreie Haltestelle	in m
>8.000	Südring	1.200

- Prüfergebnis mit Begründung:

stadteinwärts >>> keine Empfehlung

- keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden
- bauliche Eingriffe schwer möglich aufgrund des vorhandenen Baumbestandes
- Haltestelle Kroatenweg ist 100 m entfernt und ist Bestandteil der „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“

Haltestelle: Kroatenweg

Lage im Stadtgebiet:



Foto:



- Bestandteil „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“:

ja	x	nein	-
Lfd.-Nr.	9		
Ausbau Endschleife Kroatenweg, Zeitraum 2016 – 2021			

Bestandteil:

- Städtebau:

Seniorenheim	Krankenhaus	Friedhof	Öffentliche Einrichtungen
-	x	-	-

- Einordnung der atypischen Teilbarrierefreiheit am Beispiel Haltestelle „Adelheidring“ im Straßenraum möglich

erforderlicher Querschnitt:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 5,48m (MD Standard)
- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 4,93m (Mindermaße Adelheidring)

stadteinwärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 5,26m vorhanden
- 5,26m – 1,98m = 3,28m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m

- Kfz-Verkehr:

Kategorie	DTV (2012)
Sammelstraße	Halberstädter Chaussee / Kroatenweg i. R. Kroatenweg 4.000 Kfz/24h

- ÖPNV:

Fahrgastzahlen	nächste barrierefreie Haltestelle	in m
>2.000	Südring	1.300

- Prüfergebnis mit Begründung:

stadteinwärts >>> weitere Prüfung erforderlich

- Bestandsbreiten ausreichend vorhanden
- mittleres Verkehrsaufkommen, mittlere Fahrgastzahlen
- keine barrierefreie Haltestelle in der Nähe
- Bestandteil der „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“, Kurzfristige Umsetzung bereits im Projekt „Ausbau Endschleife Kroatenweg, im Zeitraum 2016 - 2021 geplant, aktuell im Investplan erst nach 2021 eingeordnet

Haltestelle: Neustädter Friedhof

Lage im Stadtgebiet:



Foto:



- **Bestandteil „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“:**

ja	-	nein	x
Lfd.-Nr.	-		

- **Bestandteil:** Die Haltestelle Neustädter Friedhof ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Lüneburger Straße/Lübecker Straße“; nicht vor 2022 in Investplan MVB eingeordnet

- **Städtebau:**

Seniorenheim	Krankenhaus	Friedhof	Öffentliche Einrichtungen
x	-	x	x

- **Einordnung der atypischen Teilbarrierefreiheit am Beispiel Haltestelle „Adelheidring“ im Straßenraum möglich**

erforderlicher Querschnitt:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 5,48m (MD Standard)
- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 4,93m (Mindermaße Adelheidring)

stadtauswärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 4,78m vorhanden
- 4,78m – 1,98m = 2,80m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m; Differenz: 0,15m
- Mitbenutzung von angrenzenden Teilbereichen und baulicher Eingriff wäre erforderlich, da keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden sind
- Beachtung vorhandener Baumbestand

stadteinwärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 5,21m vorhanden
- 5,21m – 1,98m = 3,23m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m

- **Kfz-Verkehr:**

Kategorie	DTV (2016)
Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung	Lübecker Str. / Mittagstraße stadteinwärts 7.350 Kfz/24h stadtauswärts 6.800 Kfz/24h

- **ÖPNV:**

Fahrgastzahlen	nächste barrierefreie Haltestelle	in m
>3.000	Mittagstraße	300

- **Prüfergebnis mit Begründung:**

stadtauswärts >>> weitere Prüfung erforderlich

- keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden,
- Differenz: nur 0,15m
- relativ hohes Verkehrsaufkommen, hohe Fahrgastzahlen

stadteinwärts >>> weitere Prüfung erforderlich

- Bestandsbreiten ausreichend vorhanden
- relativ hohes Verkehrsaufkommen, hohe Fahrgastzahlen

Haltestelle: Olvenstedter Platz (Richtung Innenstadt)

Lage im Stadtgebiet:



Foto:



- Bestandteil „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“:

ja	-	nein	x
Lfd.-Nr.	-		

- Städtebau:

Seniorenheim	Krankenhaus	Friedhof	Öffentliche Einrichtungen
-	-	-	-

- Einordnung der atypischen Teilbarrierefreiheit am Beispiel Haltestelle „Adelheidring“ im Straßenraum möglich

erforderlicher Querschnitt:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 5,48m (MD Standard)
- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 4,93m (Mindermaße Adelheidring)

stadteinwärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 4,14m vorhanden
- 4,14m – 1,98m = 2,16m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m; Differenz: 0,79m
- Mitbenutzung von angrenzenden Teilbereichen/Gehweg und baulicher Eingriff wäre erforderlich, da keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden sind
- Erhöhter baulicher Eingriff erforderlich, aufgrund des vorhandenen Mosaikbelages
- Eingriff schwer möglich aufgrund des vorhandenen Baumbestandes

- Kfz-Verkehr:

Kategorie	DTV (2010)
Hauptsammelstraße	Olvenstedter / Stromstraße stadteinwärts 2.700 Kfz/24h

- ÖPNV:

Fahrgastzahlen	nächste barrierefreie Haltestelle	in m
>4.000	A.-Vater-Straße	600

- Prüfergebnis mit Begründung:

stadteinwärts >>> keine Empfehlung

- keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden
- Erhöhter baulicher Eingriff erforderlich, aufgrund des vorhandenen Mosaikbelages
- Eingriff schwer möglich aufgrund des vorhandenen Baumbestandes

Haltestelle: Thiemstraße

Lage im Stadtgebiet:



Foto:



- Bestandteil „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“:

ja	x	nein	-
Lfd.-Nr.	7		
Stadtaus- u. stadteinwärtige Haltestelle Thiemstraße, 2016 – 2021			

Bestandteil:

- Städtebau:

Seniorenheim	Krankenhaus	Friedhof	Öffentliche Einrichtungen
X	-	-	X

- Einordnung der atypischen Teilbarrierefreiheit am Beispiel Haltestelle „Adelheidring“ im Straßenraum möglich

erforderlicher Querschnitt:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 5,48m (MD Standard)
- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 4,93m (Mindermaße Adelheidring)

stadtauswärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 5,05m vorhanden
- 5,05m – 1,98m = 3,07m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m

stadteinwärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 4,50m vorhanden
- 4,50m – 1,98m = 2,52m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m; Differenz: 0,43m
- Mitbenutzung von angrenzenden Teilbereichen/Gehweg und baulicher Eingriff wäre erforderlich, da keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden sind
- Eingriff schwer möglich aufgrund von Einbauten (Fahrleitungsmast)

- Kfz-Verkehr:

Kategorie	DTV (2013)
Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung	Schönebecker / Thiemstraße stadteinwärts 9.100 Kfz/24h stadtauswärts 8.600 Kfz/24h

- ÖPNV:

Fahrgastzahlen	nächste barrierefreie Haltestelle	in m
>1.000	Neue Straße (stadteinwärts)	400

- Prüfergebnis mit Begründung:

stadtauswärts >>> keine Empfehlung

- Bestandteil der „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“
- Baurecht liegt vor, Finanzierung ist gesichert
- Baumaßnahme wird derzeit ausgeschrieben

stadteinwärts >>> keine Empfehlung

- Bestandteil der „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“
- Planfeststellungsverfahren erforderlich
- Bau voraussichtlich ab 2019/20

Haltestelle: S-Bahnhof Südost

Lage im Stadtgebiet:



Foto:



- **Bestandteil „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“:**

ja	-	nein	x
Lfd.-Nr.	-		

- Anmerkung: Die Haltestelle S-Bahnhof Südost ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Umgestaltung des Straßenraumes Schönebecker Straße/Alt Fermersleben/Alt Salbke/Alt Westerhüsen“; DS 0444/15; SR-Beschluss-Nr. 1448-042(VI)17; Zeitraum offen

- **Städtebau:**

Seniorenheim	Krankenhaus	Friedhof	Öffentliche Einrichtungen
-	-	-	x

- **Einordnung der atypischen Teilbarrierefreiheit am Beispiel Haltestelle „Adelheidring“ im Straßenraum möglich**

erforderlicher Querschnitt:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 5,48m (MD Standard)
- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 4,93m (Mindermaße Adelheidring)

stadtauswärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 4,17m vorhanden
- 4,17m – 1,98m = 2,19m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m; Differenz: 0,76m
- Mitbenutzung von angrenzenden Teilbereichen/Gehweg und baulicher Eingriff wäre erforderlich, da keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden sind
- Eingriff schwer möglich aufgrund von Einbauten (Litfaßsäule, Haltestellenunterstand und-ausstattung)

stadteinwärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 4,04m vorhanden
- 4,04m – 1,98m = 2,06m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m; Differenz: 0,89m
- Mitbenutzung von angrenzenden Teilbereichen/Gehweg und baulicher Eingriff wäre erforderlich, da keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden sind
- Eingriff schwer möglich aufgrund von Einbauten (Beleuchtungsmast, Haltestellenunterstand und-ausstattung)

- **Kfz-Verkehr:**

Kategorie	DTV (2013)
Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung	Alt Salbke / Welsleber Straße stadteinwärts 7.800 Kfz/24h stadtauswärts 7.200 Kfz/24h

- **ÖPNV:**

Fahrgastzahlen	nächste barrierefreie Haltestelle	in m
<1.000	Blumenberger Straße	400

- **Prüfergebnis mit Begründung:**

stadteinwärts, stadtauswärts >>> keine Empfehlung

- keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden
- bauliche Eingriffe schwer möglich aufgrund von vorhandenen Einbauten
- geringe Fahrgastzahlen

Haltestelle: Westfriedhof

Lage im Stadtgebiet:

Foto:



- Bestandteil „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“:

ja	x	nein	-
	x		
Lfd.-Nr.	1		

Bestandteil:

Haltestelle Westfriedhof, Zeitraum 2017-2021, frühzeitige Realisierung schwer ohne Einbindung in Gesamtkontext „Umbau Große Diesdorfer Straße“ möglich

- Anmerkung: Die Haltestelle Westfriedhof ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Umbau Große Diesdorfer Straße zwischen Adelheidring und Mellinstraße“, I 0075/17 „Haltestelle Westfriedhof – Sachstand“, Zeitraum: nicht vor 2020 in Investplan MVB eingeordnet

- Städtebau:

Seniorenheim	Krankenhaus	Friedhof	Öffentliche Einrichtungen
-	-	x	x

- Einordnung der atypischen Teilbarrierefreiheit am Beispiel Haltestelle „Adelheidring“ im Straßenraum möglich

erforderlicher Querschnitt:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 5,48m (MD Standard)
- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 4,93m (Mindermaße Adelheidring)

stadtauswärts / stadteinwärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 4,45m vorhanden
- 4,45m - 1,98m = 2,47m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m; Differenz: 0,48m
- Mitbenutzung von angrenzenden Teilbereichen / Radweg und baulicher Eingriff wäre erforderlich, da keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden sind
- Verlegung von Radverkehrsanlagen (stadtauswärts) erforderlich
- Ggf. Verlegung der Haltestelle stadtauswärts gegenüber der Haltestelle stadteinwärts prüfen

- Kfz-Verkehr:

Kategorie	DTV (2012)
Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung	Große Diesdorfer / Seehäuser Straße stadteinwärts 5.400 Kfz/24h stadtauswärts 5.500 Kfz/24h

- ÖPNV:

Fahrgastzahlen	nächste barrierefreie Haltestelle	in m
<1.000	Hannoversche Straße	900

- Prüfergebnis mit Begründung:

stadtauswärts/-einwärts >>> **weitere Prüfung erforderlich**

- keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden
- Eingriffe in angrenzende Bereiche (z.B. Radweg) möglich
- mittleres Verkehrsaufkommen
- hohe Priorität
- Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Umbau Große Diesdorfer Straße“, jedoch nicht kurzfristig in Gesamtmaßnahme umsetzbar

Haltestelle: Zollhaus

Lage im Stadtgebiet:



Foto:



- **Bestandteil „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“:**
Bestandteil:

ja	x	nein	-
Lfd.-Nr.	4		
Ersatzneubau Strombrückenzug, Zeitraum 2017 – 2020			

- **Städtebau:**

Seniorenheim	Krankenhaus	Friedhof	Öffentliche Einrichtungen
X	-	-	X

- **Einordnung der atypischen Teilbarrierefreiheit am Beispiel Haltestelle „Adelheidring“ im Straßenraum möglich**

erforderlicher Querschnitt:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 5,48m (MD Standard)
- Gleismitte bis Bord/Gehweg: 4,93m (Mindermaße Adelheidring)

stadtauswärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 5,35m vorhanden
- 5,35m - 1,98m = 3,37m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m

stadteinwärts:

- Gleismitte bis Bord/Gehweg: rd. 5,60m vorhanden
- 5,60m - 1,98m = 3,62m Fahrbahnbreite übrig
- erforderliche Mindestfahrbahnbreite: 2,95 m

- **Kfz-Verkehr:**

Kategorie	DTV (2014)
Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung	Zollbrücke / Zollstraße stadteinwärts 10.950 Kfz/24h stadtauswärts 8.900 Kfz/24h

- **ÖPNV:**

Fahrgastzahlen	nächste barrierefreie Haltestelle	in m
>1.000	Heumarkt	400

- **Prüfergebnis mit Begründung:**

stadtauswärts >>> keine Empfehlung

- Bestandteil der „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“
- Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Ersatzneubau Strombrückenzug“, kurzfristig in Gesamtmaßnahme umsetzbar

stadteinwärts >>> keine Empfehlung

- Bestandteil der „Sofort“-Maßnahmen gemäß Beschlusslage zum „Magdeburger Standard“
- Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Ersatzneubau Strombrückenzug“, kurzfristig in Gesamtmaßnahme umsetzbar

3 Prüfergebnis – Übergangsweise provisorische barrierefreie Haltestellen stadtweit prüfen

Als Prüfergebnis ist festzuhalten, dass die Haltestellen:

- Haltestelle Am Cracauer Tor (stadteinwärts, stadtauswärts)
- Haltestelle Thiemstraße (stadteinwärts, stadtauswärts)
- Haltestelle Zollhaus (stadteinwärts, stadtauswärts)

bereits kurzfristig z.B. in einer Gesamtmaßnahme oder anderweitig umgesetzt werden, für einen kurzfristigen provisorischen Ausbau somit nicht in Frage kommen.

Die Haltestellen:

- Haltestelle Arndtstraße (stadteinwärts)
- Haltestelle Kroatenweg (stadteinwärts)
- Haltestelle Neustädter Friedhof (stadteinwärts, stadtauswärts)
- Haltestelle Westfriedhof (stadteinwärts, stadtauswärts)

sollten detaillierter untersucht werden. Teilweise sind ausreichende Bestandsbreiten vorhanden und eine kurzfristige provisorische Umsetzung grundlegend denkbar.

Insbesondere wären jedoch die Finanzierung sowie weitere bauliche Belange (z.B. mögliche Verlagerung von Radverkehrsanlagen, genaue Lage der Haltestellen, ggf. Verschiebung der Haltestellen, genaue Bestandsbreiten und Bestandshöhen, Entwässerungslösungen, ggf. erforderliche Lichtsignalanlagen (LSA), Sicherstellung von Bestandszufahrten) sowie Baum-erhalt und Geschwindigkeitsreduzierungen auf 20-30 km/h abzu prüfen.

Des Weiteren muss weiterhin die Verkehrssicherheit aufgrund der erforderlichen Spurver-schwenkungen gewährleistet werden.

Für die Haltestellen

- Braunlager Straße (stadteinwärts)
- Olvenstedter Platz (stadteinwärts)
- S-Bahnhof Südost (stadteinwärts, stadtauswärts)

sind keine ausreichenden Bestandsbreiten vorhanden. Darüber hinaus ist auch ein erhöhter baulicher Eingriff erforderlich aufgrund von örtlichen Gegebenheiten (z.B. Mosaikpflasterbe-lag, vorhandene Einbauten) notwendig oder der vorhandene Baumbestand ist zu beachten.

Impressum

Landeshauptstadt Magdeburg

Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt/Abteilung Verkehrsplanung
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg



Unter Mitwirkung von:

Landeshauptstadt Magdeburg

Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Tiefbauamt
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg

Behindertenbeauftragter Hans-Peter Pischner

Alter Markt 6
39090 Magdeburg

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG

Abteilung Verkehrsplanung
Otto-von-Guericke-Straße 25
39104 Magdeburg

Eigenbetrieb Stadtgarten und Friedhöfe Magdeburg

Große Diesdorfer Str. 160
39110 Magdeburg

Landeshauptstadt Magdeburg Umweltamt

Julius-Bremer-Straße 8-10
39104 Magdeburg

Stand: 22. August 2017