Volksbank eG
www.Volksbank-mit-Herz.de

Verkehrserschließung Olvenstedter Platz Quartier 108

Auftraggeber:

VR-ImmobilienPartner GmbH
Volksbank eG
Am Herzogtore 12
38300 Wolfenbüttel

Auftragnehmer:

Ingenieurbüro Buschmann GmbH
Harnackstraße 7
39104 Magdeburg
Tel. / Fax: 0391 / 62 134 26/25
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de
Internet: www.ing-buero-buschmann.de

Magdeburg im Juni 2018

…Ausfertigung farbig

Inhaltsverzeichnis ..... Seite

1 Aufgabenstellung 3

2 Vorhandene Verkehrssituation und Verkehrsbelastung 4

3 Künftige Verkehrsbelastung 6

3.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung 6

3.2 Verkehrsaufkommen des Hauses 1 6

4 Verkehrsanbindung des Hauses 1 8

4.1 Vorbemerkung 8

4.2 Gestaltungsvariante 1 der Verkehrserschließung mit Endausbau der Straßenbahnhaltestelle 8

4.3 Gestaltungsvariante 2 der Verkehrserschließung mit Endausbau der Straßenbahnhaltestelle 10

4.4 Gestaltungsvariante 3 der Verkehrserschließung Interimslösung 10

5 Resümee 11

1 Aufgabenstellung

An der Nordseite des Olvenstedter Platzes plant die META architektur GmbH im Auftrag des Investors VR-Immobilien Partner GmbH die Neubebauung des Quartiers 108 Stormstraße mit

- einem mehrgeschossigen Gebäude mit Gewerbeunterlagerung, Dienstleistungs- und Wohneinheiten (Haus 1)
- vier mehrgeschossige Wohnblocks (Haus 3, 4, 5 und 6)
- einem öffentlichen Spielplatz
- einem Bestandsgebäude (Haus 2)



Abb. 1 – geplante Bebauung Quartier 108 Stormstraße, © META architektur

Für die Häuser 3, 4, 5 und 6 ist die Verkehrserschließung für den Kfz-Verkehr der Bewohner / Anlieger nur über die Stormstraße geplant.

Das Haus 1 und das Bestandsgebäude Haus 2 sollen für die nicht öffentliche Nutzung durch die Bewohner und Beschäftigten direkt vom Olvenstedter Platz erschlossen werden.

Für die Verkehrserschließung von Haus 1 ergeben sich aus der örtlichen Situation besondere Anforderungen aus dem benachbarten Knotenpunkt Olvenstedter Straße / Stormstraße und aus den Anforderungen für einen perspektivischen barrierefreien Ausbau der Straßenbahn- und Bushaltestellen am Olvenstedter Platz, gemäß den Anforderungen des Magdeburger Standards für die Gestaltung barrierefreier Haltestellen.

Im Rahmen des B-Planverfahrens für die Neubebauung des Quartiers 108 beauftragte die VR ImmobilienPartner GmbH die Ingenieurbüro Buschmann GmbH mit einer Verkehrsuntersuchung zur Verkehrserschließung von Haus 1.
Dabei sind der barrierefreie Ausbau der stadtauswärtigen Straßenbahn- und Bushaltestelle und die Zufahrtsmöglichkeiten zum geplanten öffentlichen Spielplatz für die Wartungsfahrzeuge sowie für die vorhandene Randbebauung an der Nordseite des Olvenstedter Platzes zu berücksichtigen.

Die Verkehrsuntersuchung erfolgte in Abstimmung mit der META architektur GmbH, dem Stadtplanungsamt, dem Tiefbauamt und den MVB.

2 Vorhandene Verkehrssituation und Verkehrsbelastung

An der Nordseite des Olvenstedter Platzes liegt die stadtauswärtige Straßenbahn- und Bushaltestelle, die gegenwärtig im Tagesverkehr von den Straßenbahnlinien 1 und 3 (jeweils im 20-Minuten-Takt) und von der Buslinie 73 und im Nachtverkehr von den Buslinien N6 und N9 bedient wird. Die gemeinsam genutzte Straßenbahn- und Bushaltestelle ist bisher nur auf einer Länge von 23 m barrierefrei ausgebaut



Foto 1 – vorhandene barrierefreie Haltestelle

Für den Kfz-Verkehr (außer Busse der MVB) ist die Einfahrt von der Olvenstedter Straße bzw. Stormstraße gesperrt.
In der Gegenrichtung ist die Zufahrt für Kfz zur Olvenstedter Straße stadteinwärts bzw. Immermannstraße über die LSA-Regelung des benachbarten Knotenpunktes frei.

Nach den Zählungen des Stadtplanungsamtes vom 28.04.2010 ist der stadteinwärtige Kfz-Fahrstreifen im Tagesverkehr mit 300 Kfz/Tag belastet. Davon fahren 250 Kfz/Tag als Geradeausfahrer in die Olvenstedter Straße (davon 44 Busse pro Tag) und 50 Kfz/Tag als Rechtsabbieger in die Immermannstraße. Diese geringe Verkehrsbelastung resultiert aus der Netzstruktur. Die alte Olvenstedter Chaussee ist an der Westseite des Olvenstedter Platzes für den Kfz-Verkehr gesperrt und die Sudermannstraße ist eine Sackgasse.

Die Verkehrsbelastung der Olvenstedter Chaussee stadteinwärts in der Früh- und Nachmittagsspitzenstunde liegt bei

82 Kfz/h	Frühspitze	7:15 – 8:15 Uhr
56 Kfz/h	Nachmittagsspitze	16:15 – 17:15 Uhr

Die Verkehrsstrombelastung des Knotenpunktes Olvenstedter Straße / Stormstraße ist in den Anlagen 4, 5 und 6 dargestellt.

Der Schwerverkehr auf dem stadteinwärtigen Kfz-Fahrstreifen an der Nordseite des Olvenstedter Platzes ist außer dem Busverkehrs der MVB mit nur 2 SV/Tag zu vernachlässigen.

Für den Radverkehr ist die Nordseite des Olvenstedter Platzes eine Netzverbindung zwischen der Olvenstedter Chaussee und der Olvenstedter Straße. Es wurden folgende Radfahrer gezählt:

116 Radfahrer pro Tag	stadtauswärts von der Olvenstedter Straße
195 Radfahrer pro Tag	stadteinwärts

Der stadtauswärtige Radverkehr wird mit über den Gehweg an der Nordseite des Olvenstedter Platzes geführt. Der stadteinwärtige Radverkehr fährt über den stadteinwärtigen Kfz-Fahrstreifen.

Am 21.09.2017 wurde der Knotenpunkt Olvenstedter Straße / Stormstraße vom Stadtplanungsamt erneut gezählt. Die neuen Zählwerte des Knotenpunktes sind deutlich geringer als die Werte der Zählung vom 28.04.2010 (Anlage 7). Das ist mit hoher Wahrscheinlichkeit vor allem aus Verkehrsverlagerungen im Zusammenhang mit der Vollsperrung der Ernst-Reuter-Allee im Bereich der Eisenbahnüberführung begründet.

Als maßgebende Verkehrsbelastung wird deshalb die Verkehrszählung vom 28.04.2010 der Verkehrsuntersuchung zu Grunde gelegt.

3 Künftige Verkehrsbelastung

3.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Für die Landeshauptstadt Magdeburg gibt es nach Auskunft des Stadtplanungsamtes keine aktuelle Verkehrsprognose.
Die Einschätzung der künftigen Verkehrsbelastung am Olvenstedter Platz basiert deshalb auf den vorhandenen Verkehrszählwerten und dem zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommen aus der Neubebauung aus dem Quartier.

3.2 Verkehrsaufkommen des Hauses 1

Im Haus 1 sind folgende Nutzungen geplant:

EG	Gewerbefläche	mit 570 m² Nutzfläche (teilbar 1-3 Einheiten)
1. OG	3 Gewerbeeinheiten	mit insgesamt 530 m² Nutzfläche
2. OG	3 Gewerbeeinheiten	mit insgesamt 530 m² Nutzfläche
3. OG/SG	1 Gewerbeeinheit	mit 180 m² Nutzfläche
	4 Wohneinheiten	mit 205 m² Nutzfläche

Das Verkehrsaufkommen des Hauses 1 wird nach dem Abschätzungsverfahren der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung nach Bosserhoff[1)] berechnet.
Es wird entsprechend der Lage des Objektes im Wohngebiet mit sehr guter ÖPNV-Erschließung ein Modal-Splitt der Kunden, Besucher und Bewohner mit Anteilen von

45-70%	Fußgänger- und ÖPNV-Nutzer
25-50%	MIV
5%	Radverkehr

erwartet.

Für die Berechnung werden weiterhin angesetzt:

2	Fahrten bzw. Wege pro Kunden / Besucher oder Beschäftigte pro Tag als Ziel- und Quellverkehr
1,1-1,2	Personen / Pkw als durchschnittliche Pkw-Besetzung
2,7	Wege / EW und Tag von und zur Wohnung nach SrV Magdeburg 2013[2)]
2,3	Bewohner / WE

Mit den Ansätzen wird folgendes Verkehrsaufkommen als Summe des Ziel- und Quellverkehrs zum und vom Haus 1 geschätzt:

[1)] Bosserhoff „Verfahren der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung“ Tagungsband AMUS 2000 – Stadt Region Land, Heft 69
[2)] Mobilität in Städten – SrV 2013 Magdeburger Tab. 1(b) und Tab. 19(a)

1. Kunden-, Besucher- und Beschäftigtenverkehr aus der gewerblichen Nutzung

Ge-schoss	Nutzungs-art	Verkaufsfläche/ Nutzfläche	geschätzte Kunden / Besucher pro m² Nutzfl. und Tag	Kunden / Besucher proTag gesamt	geschätzte Beschäftigte	Beschäftigte
EG	3 GE Verkauf / Dienstl.	570 m²	0,50	285	1/70 m²	8
1. OG	3 Arztpra-xen	530 m²	3x 40 Kd./d	120	4/Einheit	12
2. u. 3. OG	4 Büros	710 m²	4x 5 Bes./d	20	4/Einheit	16
	Gesamt			**425**		**36**

Für den Kunden-, Besucher- und Beschäftigtenverkehr wird damit als Summe des Quell- und Zielverkehrs folgende Fahrtenzahl mit Pkw berechnet:

Kundenverkehr EG
285 Kunden x 2 Fahrten/d x 0,25 MIV-Anteil ÷ 1,2 Pkw-Besetzung = 118 Fahrten / Tag

Patienten Arztpraxen 1. OG
120 Pat. x 2 Fahrten/d x 0,25 MIV-Anteil ÷ 1,1 Pkw-Besetzung = 55 Fahrten / Tag

Besucher Büros 2. und 3. OG
20 Besucher x 2 Fahrten/d x 0,50 MIV-Anteil ÷ 1,1 Pkw-Besetzung = 18 Fahrten / Tag

Beschäftigte
36 Beschäftigte x 2 Fahrten/d x 0,50 MIV-Anteil ÷ 1,1 Pkw-Besetzung = 33 Fahrten / Tag

2. Bewohnerverkehr

4 WE x 2,3 EW/WE x 2,7 Wege/EW und Tag x 0,50 MIV-Anteil = 12 Fahrten / Tag

3. Lieferverkehr

Der Lieferverkehr wird mit 5% des Gesamtverkehrs (ca. 12 Fahrten / Tag) geschätzt.

Für das Gesamtverkehrsaufkommen des Hauses 1 ergibt sich als Summe der o.g. Verkehrsanteil im MIV folgende Größe als Summe des Quell- und Zielverkehrs:

248 Kfz-Fahrten pro Tag

Die geplante bauliche Struktur mit

- der begrenzten Vorfläche an der Westseite des Hauses 1
- fehlende Wendemöglichkeiten für Lkw
- dem begrenzten Stellplatzangebot von 34 Stellplätzen in der Tiefgarage des Hauses mit Ein- und Ausfahrt über einen Pkw-Fahrstuhl

ermöglicht keine Zufahrt für Lkw und keinen öffentlichen Pkw-Verkehr von der Olvenstedter Chaussee auf die Grundstücksfläche am Haus 1.

Für den öffentlichen Kfz-Verkehr für Kunden und Besucher werden Tiefgaragenplätze im Nordteil der Bebauungsfläche mit Zu- und Ausfahrt über die Stormstraße vorgesehen. Für den Lieferverkehr mit Lkw wird ein gesonderter Aufstellbereich in der Stormstraße vorgeschlagen.

Die Einzelheiten der Verkehrserschließung werden nachfolgend erläutert.

Die Zufahrt zum Haus 1 von der Olvenstedter Chaussee wird damit beschränkt auf die Bewohner und die Beschäftigten des Hauses 1. Damit wird das Verkehrsaufkommen des Hauses 1 (entsprechend der o.g. Abschätzung) von und zur Olvenstedter Chaussee auf ca. 45 Pkw-Fahrten pro Tag als Summe der Ein- und Ausfahrten.
Der Spitzenstundenverkehr wird mit 10% bis 15% des Tagesverkehrs geschätzt. Das sind ca. 5-7 Fahrten pro Stunde.

4 Verkehrsanbindung des Hauses 1

4.1 Vorbemerkung

Bei der Verkehrsanbindung des Gebäudekomplexes 1 einschließlich der vorhandenen Randbebauung an der Nordseite des Olvenstedter Platzes ist der barrierefreie Ausbau der Straßenbahn- und Bushaltestelle für den stadtauswärts gerichteten Verkehr gemäß der Ausbauanforderungen des „Magdeburger Standards“ für barrierefreie Haltestellen im ÖPNV zu berücksichtigen.

Das erfordert den barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestelle an der Nordseite des Olvenstedter Platzes mit einer Nutzlänge von 50 m, die auch vom Buslinienverkehr der MVB genutzt werden kann.

Auf Grund der vorhandenen Gleislage kann die Haltestelle nur zwischen dem vorhandenen Fußgängerüberweg an der Westseite des LSA-geregelten Knotenpunktes Olvenstedter Straße / Stormstraße und dem Beginn der Gleiskrümme der Endstelle Olvenstedter Platz eingerichtet werden.

Für die Verkehrserschließung werden drei Varianten vorgeschlagen, die nachfolgend erläutert werden.

4.2 Gestaltungsvariante 1 der Verkehrserschließung mit Endausbau der Straßenbahnhaltestelle

In Variante 1 erfolgt die Verkehrserschließung des Hauses 1 sowie des öffentlichen Spielplatzes und der vorhandenen benachbarten Bebauung über eine 4,50 m breite Mischverkehrsfläche. Die Einfahrt für den Anliegerverkehr erfolgt nur von der Olvenstedter Straße Zufahrt Ost und von der Stormstraße aus.

Die Einfahrt an der Ecke zur Stormstraße wird als Grundstückszufahrt vorgeschlagen. Die Ausfahrt von der Mischverkehrsfläche erfolgt nur an der Sudermannstraße über eine Grundstücksausfahrt.

Die Durchfahrt des Anliegerverkehrs zur Sudermannstraße über die Mischverkehrsfläche von der Olvenstedter- bzw. von der Stormstraße ist möglich.

Der Gesamtverkehr auf der Mischverkehrsfläche wird in gleicher Größe wie die Gegenrichtung des vorhandenen stadteinwärtigen Verkehrs auf der Olvenstedter Chaussee plus dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen aus dem Haus 1 geschätzt mit

279 Kfz/Tag	(256 zur Sudermannstr. + 23 aus Haus 1)
62 Kfz/Stunde	(56 zur Sudermannstr. + 6 aus Haus 1)

Der Busverkehr der MVB fährt dabei nicht über die Mischverkehrsfläche sondern auf dem Gleisbereich.

Die vorhandene LSA-Regelung am Knotenpunkt Olvenstedter Straße / Stormstraße braucht nur geringfügig verändert zu werden, lediglich der Standort des LSA-Registers an der Nordseite des Fußgängerüberweges und die Radfahrerfurt über die Zufahrt Stormstraße sind lagemäßig etwas zu verändern.

Der zusätzliche Verkehr aus dem Haus 1 ist für die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes unerheblich.

Für den Straßenbahn- und Busverkehr wird im Endausbau eine 50 m lange barrierefreie Kaphaltestelle mit einem 24 cm hohen Magdeburger Kombibord über Schienenoberkante vorgeschlagen.

Der Haltestellenbereich mit einer Breite von 3,00 m ist gemäß dem Magdeburger Standard für ÖPNV-Haltestellen auszurüsten und liegt höhenmäßig auf einer Ebene zu der benachbarten Mischverkehrsfläche.

Für die Mischverkehrsfläche einschließlich der Vorfläche zu der Bebauung wird eine Pflasterbefestigung empfohlen, die sich deutlich vom Pflaster des Haltestellenbereiches unterscheiden sollte.

Zwei bis drei Fahrleitungsmaste sind an der Nordseite des Olvenstedter Platzes zu verändern, was im Rahmen der weiteren Planung zu untersuchen ist.

Aufstellflächen für den Liefer- und Entsorgungsverkehr sind in der Stormstraße vor der Zufahrt zur Olvenstedter Straße durch bauliche Veränderung des Fußweges und Nutzung von 4 Schrägparkständen vorgesehen.



Foto 2 – geplante Lieferzone in der Stormstraße

4.3 Gestaltungsvariante 2 der Verkehrserschließung mit Endausbau der Straßenbahnhaltestelle

In Variante 2 erfolgt die Verkehrserschließung des Hauses 1 sowie des öffentlichen Spielplatzes und der vorhandenen Bebauung über eine 3,00 m breite Anliegerfahrbahn. Die Haltestelle wird barrierefrei als Haltestelleninsel gemäß Magdeburger Standard ausgebaut.
Neben dem Kfz-Fahrstreifen ist ein 3,00 m breiter Gehweg vorgesehen, für den Grunderwerb an den Nachbargrundstücken notwendig wird.
An die LSA-Regelung des Knotenpunktes Olvenstedter Straße / Stormstraße sind zusätzlich die LSA-Register am Fußgängerübergang über die neue Anliegerfahrbahn einzubinden.
Im Übrigen entspricht die Variante 2 der Variante 1.

4.4 Gestaltungsvariante 3 der Verkehrserschließung Interimslösung

Die Gestaltungsvariante 3 der Verkehrserschließung als Interimslösung wurde entwickelt, da weder die MVB noch die Landeshauptstadt Magdeburg in den nächsten Jahren die finanziellen Mittel für den Endausbau der stadtauswärtigen Haltestelle gemäß Magdeburger Standard bereitstellen können.
Der vorhandene 23m lange barrierefreie Ausbau wird damit für die nächsten Jahre bestehen bleiben und auf dieser Basis wurde die Interimslösung der Verkehrserschließung des Hauses 1 entwickelt, die einen späteren barrierefreien Endausbau der Haltestellenanlage offen hält.

In der Interimslösung erfolgt die Verkehrserschließung des Hauses 1 nur für die Bewohner und Beschäftigten für den Pkw-Verkehr von der Olvenstedter Chaussee als Linksabbieger und die Ausfahrt vom Haus 1 in die Olvenstedter Chaussee nur als Linksabbieger.

Die Zufahrt entspricht lagemäßig der vorhandenen Grundstückszufahrt. Veränderungen an der vorhandenen Straßenbahnhaltestelle sind nicht erforderlich.

Die Zu- und Ausfahrt ist dabei zeitweilig durch haltende Straßenbahnen blockiert.

Die Ein- und Ausfahrten sind mit ca. 4-6 Pkw-Fahrten in der Spitzenstunde sehr gering, so dass die Behinderungen in Kauf genommen werden können.

Für Lkw besteht keine Zufahrtsmöglichkeit. Die Zufahrt für Transporter zur Anlieferung ist in begrenztem Umfang möglich.

Die Tiefgaragenzufahrt für die Bewohner und Beschäftigten erfolgt über einen Anforderungsdetektor oder Taster an der Einfahrt

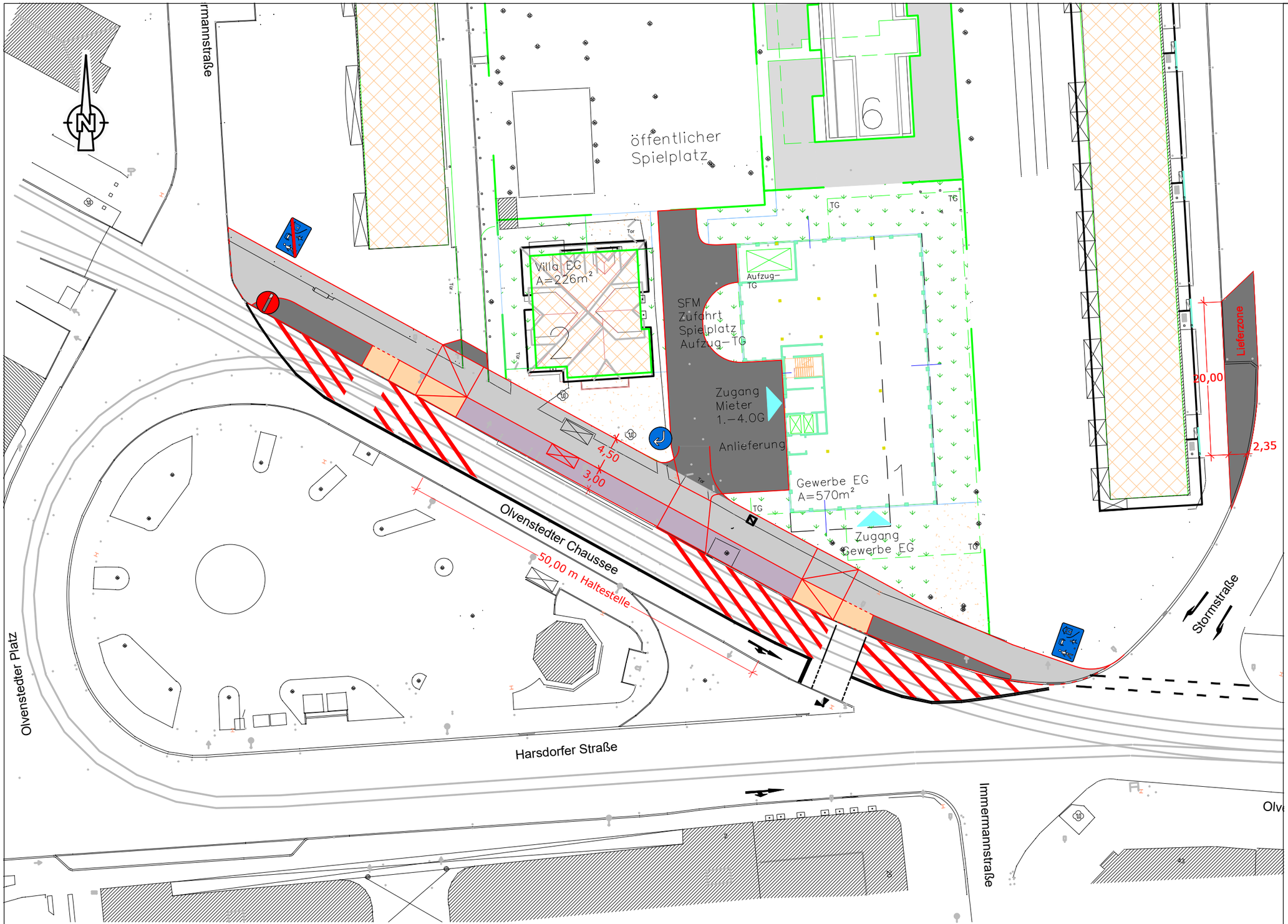
5 Resümee

Aus der Verkehrsuntersuchung ergeben sich folgende Schlussfolgerungen und Empfehlungen:

1. Mit der Bebauung des Hauses 1 ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 248 Kfz-Fahrten pro Tag als Summe des Quell- und Zielverkehrs. Davon kann nur ein geringer Verkehrsanteil von ca. 45 Pkw pro Tag von der Olvenstedter Chaussee zum Haus 1 ein- und ausfahren.
   Der größere Verkehrsanteil des Verkehrsaufkommens des Hauses 1 in Höhe von ca. 200 Pkw/Tag wird als Rechtsein- und Rechtsausbieger zur Tiefgarage an der Stormstraße abgewickelt.
   Bezogen auf den Spitzenstundenverkehr von ca. 10% des Tagesverkehrs hat die zusätzliche Belastung des Knotenpunktes Olvenstedter Straße / Stormstraße / Immermannstraße keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes.
2. Für die Verkehrserschließung des Hauses 1 einschließlich des öffentlichen Spielplatzes und der vorhandenen Bebauung werden 3 Gestaltungsvarianten erarbeitet. Gestaltungsvarianten 1 und 2 berücksichtigen den barrierefreien Ausbau der stadtauswärtigen Straßenbahnhaltestelle gemäß dem „Magdeburger Standard“ mit 50m Haltestellenlänge
   - als Haltestelleninsel mit Anlieferfahrbahn Variante 2
   - als Haltestellenkap mit angrenzender Mischverkehrsfläche Variante 1
   Für die Varianten 1 und 2 stehen seitens der MVB bzw. der Landeshauptstadt Magdeburg in den nächsten Jahren keine finanziellen Mittel für den Ausbau zur Verfügung.
3. In Gestaltungsvariante 3 erfolgt als Interimslösung keine Veränderung an der bestehenden Straßenbahnhaltestelle. Die Verkehrserschließung des Hauses 1 für den Kfz-Verkehr der Bewohner und Anlieger erfolgt über die bestehende Grundstückszufahrt.
4. Zur Förderung des Radverkehrs sollten am Eingang der geplanten Gewerbefläche 5 Anlehnbügel zur Aufstellung von bis zu 10 Fahrrädern vorgesehen werden.

Magdeburg den: 14.06.2018 .....

Dipl.-Ing. H. D. Buschmann
Beratender Ingenieur



Legende

- bauliche Änderung/ Änderung Markierung
- Verkehrsberuhigter Bereich Fahrtrichtung nur stadtauswärts
- barrierefreie Strab-/ Bushaltestelle mit Magdeburger Kombibord
- Gehweg
- übrige Pflasterflächen
- Verbot der Einfahrt
- vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts
- Beginn eines verkehrsberuhigten Bereiches
- Ende eines verkehrsberuhigten Bereiches

Kartengrundlage
Vermessung vom 21.03.2017 erstellt vom IBD
Ingenieurbüro Drüsedau, Magdeburg

Planung
Quartier 108 Stormstraße
Meta architektur GmbH, Magdeburg
vom Mai 2018

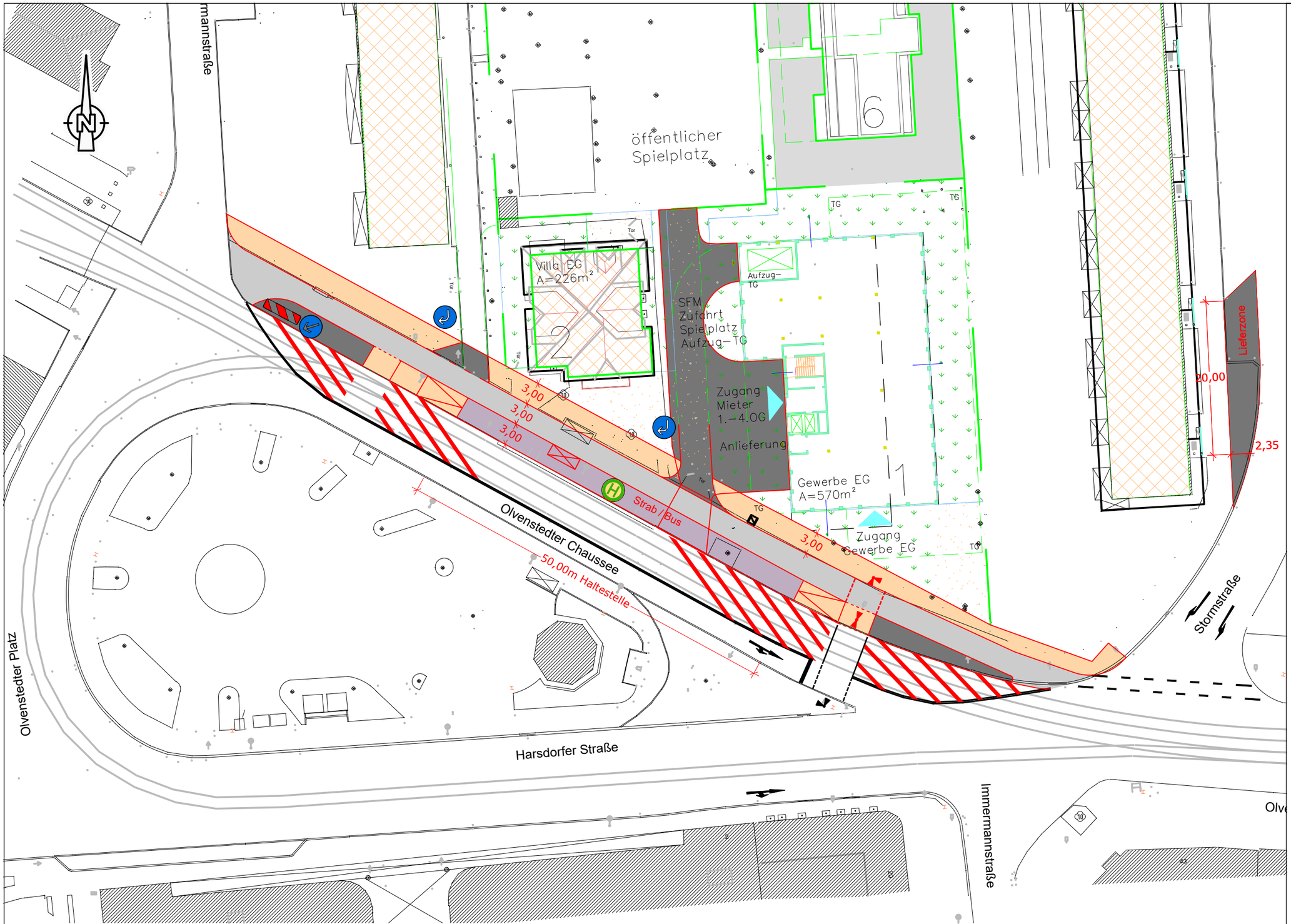
Verkehrserschließung
Olvenstedter Platz
Quartier 108

Gestaltungsvorschlag Variante 1
mit barrierefreien Haltestellenausbau

Anlage: 1
Maßstab 1:500

Magdeburg 13. Juni 2018

Ingenieurbüro Buschmann GmbH
Verkehrsplanung, Straßen -, Gleis - und Tiefbau • Beratung, Planung, Projektsteuerung, Bauüberwachung
Harnackstraße 7, 39104 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26, Fax: 0391/6 21 34 25



Legende

- bauliche Änderung/ Änderung Markierung
- Kfz-Fahrbahn Tempo 30 Fahrtrichtung nur stadtauswärts
- barrierefreie Strab-/ Bushaltestelleninsel mit Magdeburger Kombibord
- Gehweg
- übrige Pflasterflächen
- Bake mit Vorgeschriebener Vorbeifahrt rechts
- vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts

Kartengrundlage
Vermessung vom 21.03.2017 erstellt vom IBD
Ingenieurbüro Drüsedau, Magdeburg

Planung
Quartier 108 Stormstraße
Meta architektur GmbH, Magdeburg
vom Mai 2018

Verkehrserschließung
Olvenstedter Platz
Quartier 108

Gestaltungsvorschlag Variante 2
mit barrierefreier Haltestelleninsel

Anlage: 2
Maßstab 1:500

Magdeburg 13. Juni 2018

Ingenieurbüro Buschmann GmbH
Verkehrsplanung, Straßen -, Gleis - und Tiefbau • Beratung, Planung, Projektsteuerung, Bauüberwachung
Harnackstraße 7, 39104 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26, Fax: 0391/6 21 34 25



Legende

- bauliche Änderung/ Änderung Markierung
- Verkehrsberuhigter Bereich Fahrtrichtung nur stadtauswärts
- barrierefreie Strab-/ Bushaltestelle mit Magdeburger Kombibord
- Gehweg
- übrige Pflasterflächen
- Verbot für Fahrzeuge aller Art
- mit Zusatz "Bewohner frei"
- vorgeschriebene Fahrtrichtung links

Kartengrundlage
Vermessung vom 21.03.2017 erstellt vom IBD
Ingenieurbüro Drüsedau, Magdeburg

Planung
Quartier 108 Stormstraße
Meta architektur GmbH, Magdeburg
vom Mai 2018

Verkehrserschließung
Olvenstedter Platz
Quartier 108

Gestaltungsvorschlag Variante 3
Interimslösung

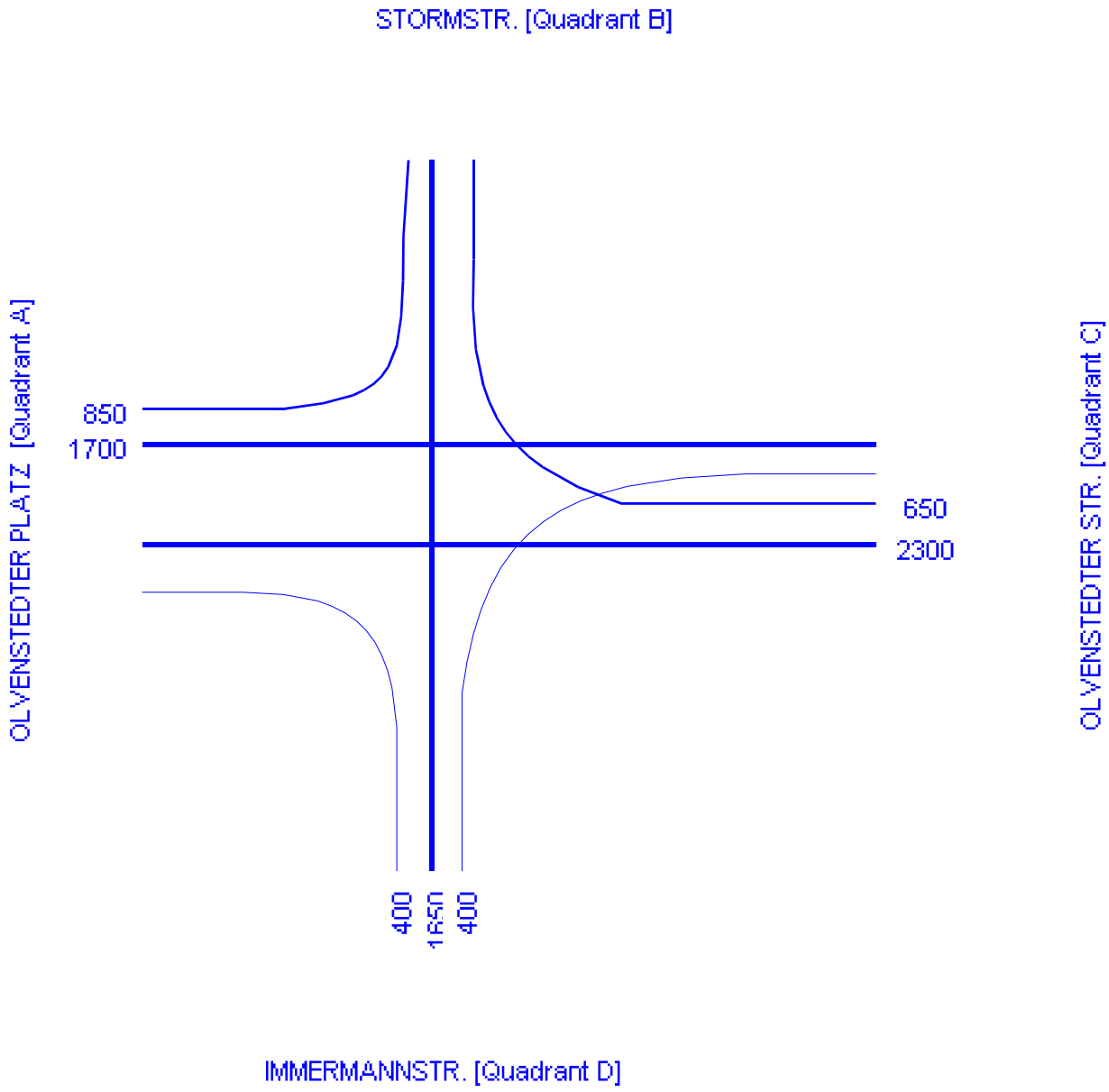
Anlage: 3
Maßstab 1:500

Magdeburg 13. Juni 2018

Ingenieurbüro Buschmann GmbH
Verkehrsplanung, Straßen -, Gleis - und Tiefbau · Beratung, Planung, Projektsteuerung, Bauüberwachung
Harnackstraße 7, 39104 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26, Fax: 0391/6 21 34 25

Landeshauptstadt MAGDEBURG

Kurzbezeichnung: OLSTSTORM (AAA)	Olvenstedter Straße / Stormstraße	gedruckt von: Friedrich
	Strombelastungsplan	gedruckt am: 30.03.2012
Zählzeit: 06:00-19:00 Uhr	Zählzeit: 28.04.2010 (Mittwoch)	Zählintervall: 15 Minute(n)

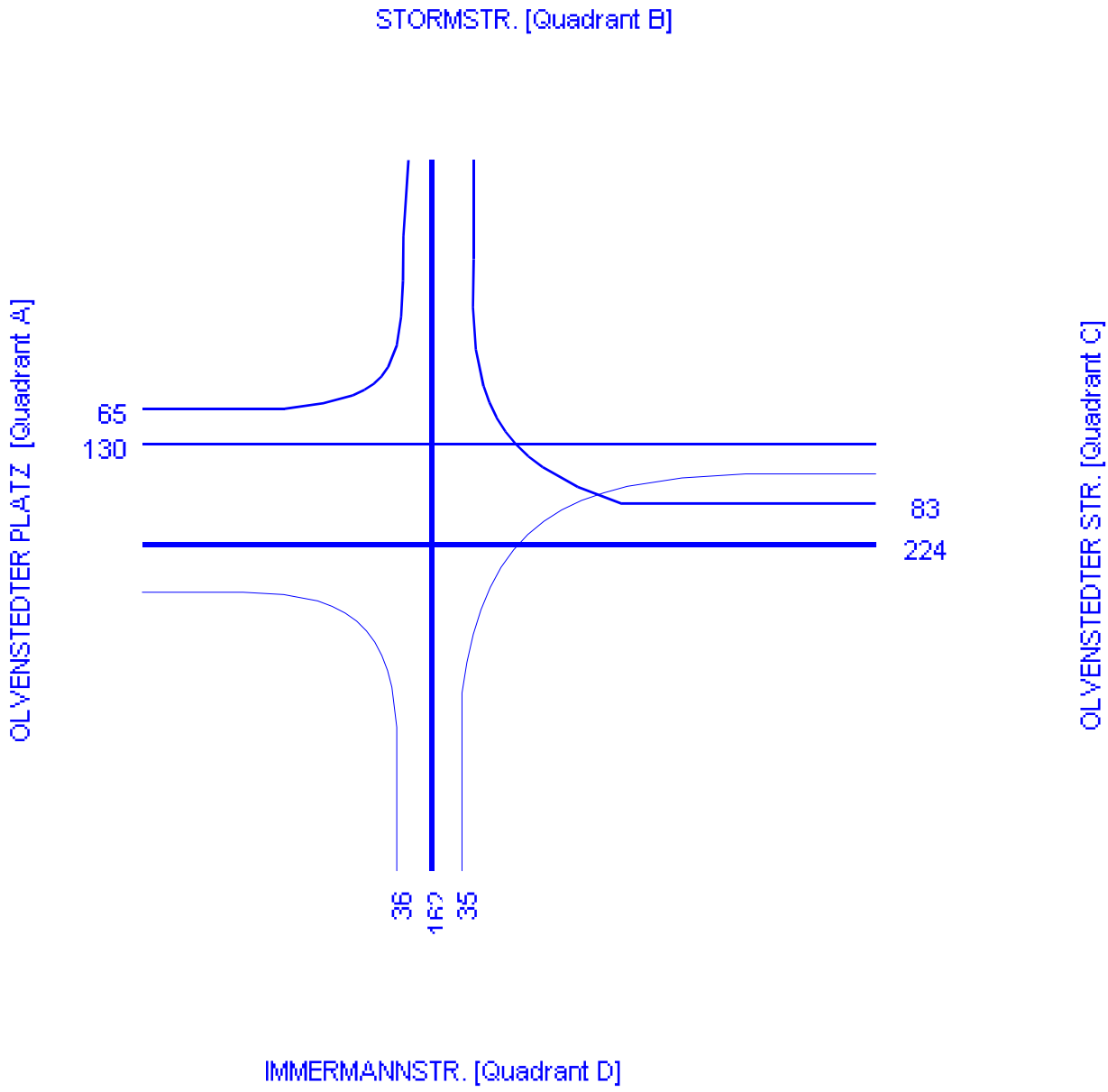


Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	Maßstab: 1mm = 3000 Kfz/24h	
	Stadtplanungsamt Magdeburg	Seite 1 / 1

Copyright (C) 1987-2001 GEVAS software GmbH

Landeshauptstadt MAGDEBURG

Kurzbezeichnung: OLSTSTORM (AAA)	Olvenstedter Straße / Stormstraße	gedruckt von: Friedrich
Auswertebereich: 07:15-08:15 Uhr	Strombelastungsplan	gedruckt am: 30.03.2012
Zählzeit: 06:00-19:00 Uhr	Zähldatum: 28.04.2010 (Mittwoch)	Zählintervall: 15 Minute(n)

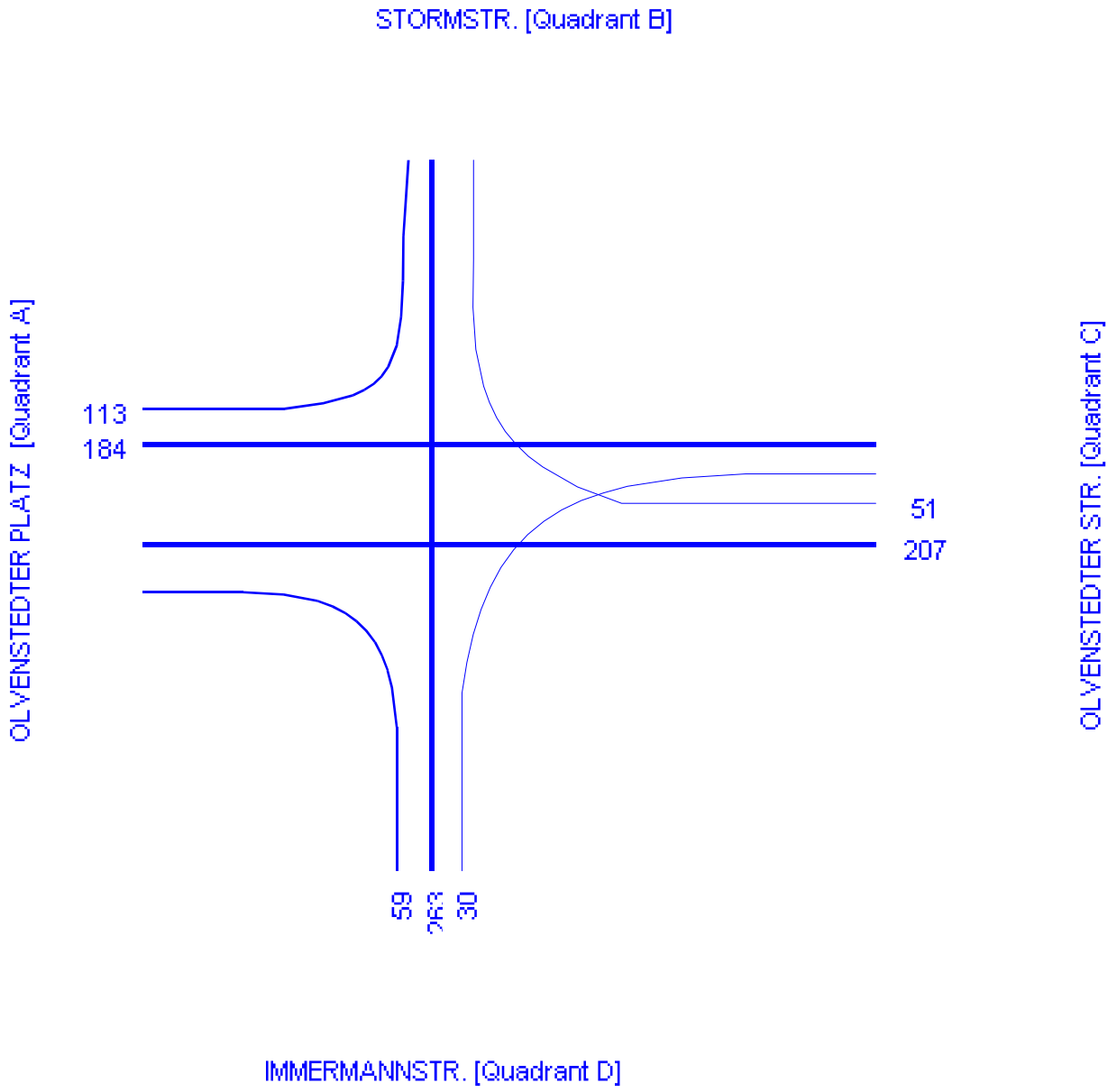


Max. gleitende Stunde: FZ/H	Maßstab: 1mm = 300 FZ/H	
	Stadtplanungsamt Magdeburg	Seite 1 / 1

Copyright (C) 1987-2001 GEVAS software GmbH

Landeshauptstadt MAGDEBURG

Kurzbezeichnung: OLSTSTORM (AAA)	Olvenstedter Straße / Stormstraße	gedruckt von: Friedrich
Auswertebereich: 16:15-17:15 Uhr	Strombelastungsplan	gedruckt am: 30.03.2012
Zählzeit: 06:00-19:00 Uhr	Zähldatum: 28.04.2010 (Mittwoch)	Zählintervall: 15 Minute(n)

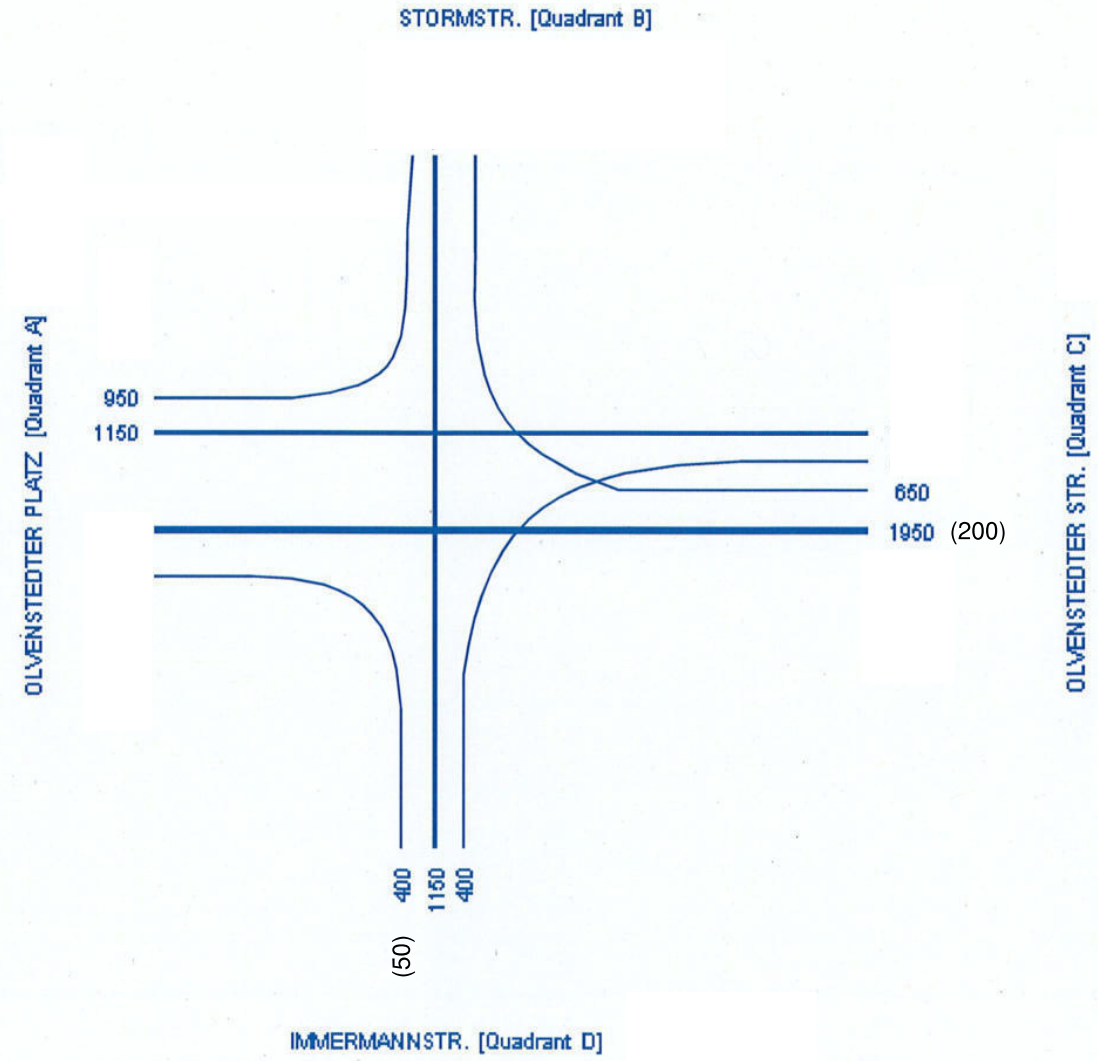


Max. gleitende Stunde: FZ/H	Maßstab: 1mm = 300 FZ/H	
	Stadtplanungsamt Magdeburg	Seite 1 / 1

Copyright (C) 1987-2001 GEVAS software GmbH

Landeshauptstadt MAGDEBURG

Kurzbezeichnung: OLSTRSTORM (AAA)	Olvenstedter Straße / Stormstraße - BM EÜERA+Olv. Str.	gedruckt von: Friedrich
DTV-BGL: Gesamtzählung * 1.2	Strombelastungsplan	gedruckt am: 30.01.2018
Zählzeit: 06:00-19:00 Uhr	Zähldatum: 21.09.2017 (Donnerstag)	Zählintervall: 15 Minute(n)



davon (200) Kfz / 24 h aus Zufahrt Olvenstedter Platz Nordseite einschl. 80 Busse

davon (50) Kfz / 24 h aus Zufahrt Olvenstedter Platz Nordseite

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)		Maßstab: 1mm = 2000 Kfz/24h
	Stadtplanungsamt Magdeburg	Seite 1 / 1

CROSSIG-Verkehrszählung V1.0.4
Copyright (C) 1987-2018 GEVAS software GmbH