

Erläuterungsbericht

Errichtung von provisorischen
barrierefreien Haltestellen
im Kroatenweg

- Vorplanung -

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Darstellung des Vorhabens	3
1.1 Planerische Beschreibung.....	3
2 Begründung des Vorhabens.....	4
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorangegangene Untersuchungen und Verfahren	4
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeit	4
2.3 Besonderer Naturschutzfachlicher Planungsauftrag	4
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens.....	4
2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung.....	4
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	4
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	5
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	5
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	5
3 Erläuterung der Planungsvariante	5
3.1 Ausstiegshaltestelle Straßenbahn und Bus Braunlager Straße (stadtauswärts).....	5
3.2 Einstiegshaltestellen Straßenbahn Kroatenweg/Sudenburg (Wendeschleife).....	7
3.3 Einstiegshaltestelle Straßenbahn Braunlager Straße (stadteinwärts).....	9
3.4 Ausstattungen	11
3.5 Grunderwerb.....	11
3.6 Umweltverträglichkeit	12
3.7 Wirtschaftlichkeit.....	12
3.8 Baudurchführung	12
3.9 Verfahren	13

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Der Stadtrat hat in der Sitzung vom 8.10.2020 (Beschluss-Nr. 725-021(VII)20) die Umsetzung des provisorischen barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Kroatenweg beschlossen. Im Rahmen einer Vorplanung soll die Möglichkeit eines provisorischen barrierefreien Ausbaus der Haltestellen, als Übergangslösung bis zum vollständigen barrierefreien Ausbau der Haltestellen gemäß Magdeburger Standard, untersucht werden.

Im Bestand befinden sich folgende Verkehrsanlagen: Im Kroatenweg enden die Straßenbahnlinien 1 und 10 der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) in einer Endschleife. Die Straßenbahnlinien werden vom Stadtzentrum über die Halberstädter Straße bis hin zur Endhaltestelle im Kroatenweg geführt. Die Halberstädter Straße bildet eine der wichtigsten Magistralen in der Stadt Magdeburg. Sie verbindet das Stadtzentrum mit dem südwestlich gelegenen Stadtteil Sudenburg und bietet im Bereich der Endhaltestelle Kroatenweg Umsteigemöglichkeiten an der Haltestelle Braunlager Straße zu den Bussen der MVB zu weiterführenden Linien zu den Stadtteilen Ottersleben, Lemsdorf und Reform.

Der Stadtteil Sudenburg ist gekennzeichnet durch dichtbebaute Wohnquartiere mit gastronomischen Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten hauptsächlich auf der Halberstädter Straße.

Die derzeitigen Haltestellen Kroatenweg / Sudenburg sowie Braunlager Straße ermöglichen gegenwärtig nur den Ein- und Ausstieg der Fahrgäste der Straßenbahn über die Fahrbahn mit erheblichen Erschwernissen bzw. ohne Ein- und Ausstiegsmöglichkeit für Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer und andere Fahrgäste. Im Bereich der Haltestelle Kroatenweg / Sudenburg befindet sich neben dem Hauptgleis auch ein Überholgleis. Auf beiden Gleisen findet derzeit der Einstieg statt.

Gemäß Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) beträgt die Länge der barrierefreien Haltestelle 50,00 m zzgl. Rampen (barrierefrei für 1. bis 8. Tür).

Mit einem teilbarrierefreien / provisorischen Ausbau ohne Veränderung der Gleislage der Straßenbahn soll eine verkürzte barrierefreie Einstiegsmöglichkeit mindestens für die 2. Tür eines Straßenbahnzuges erreicht werden, da sich der Einstieg für Rollstuhlfahrer an der 2. Tür des Fahrzeugs befindet. Die Lage der Haltestellen sollte möglichst beibehalten werden. Es soll der barrierefreie Teil der Haltestelle, welcher zur Gewährleistung eines niveaugleichen Ein- und Ausstieges erforderlich ist (Restspalt und Reststufe jeweils $\leq 5,0$ cm) reduziert werden.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorangegangene Untersuchungen und Verfahren

Für die Haltestellen ist mittelfristig ein vollständiger barrierefreier Ausbau im Rahmen einer grundhaften Erneuerung der Straßenbahnanlagen der Wendeschleife Kroatenweg geplant. Hierzu gibt es bereits eine Entwurfsplanung des Ingenieurbüro Buschmann aus dem Jahr 2006 welche jedoch auf ihre Aktualität, auch hinsichtlich einer möglichen Streckenverlängerung nach Ottersleben zu überprüfen ist.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeit

Für die Planungsvariante liegt noch keine Vorprüfung des Einzelfalls zur UVP-Pflicht nach §§ 5 und 9 UVPG vor. Diese ist im nächsten Planungsschritt zu erarbeiten und den Fachbehörden zur Feststellung der UVP-Pflicht vorzulegen.

2.3 Besonderer Naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Entfällt

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Mit dem teilbarrierefreien Ausbau der Haltestellenanlagen ergeben sich keine Nutzungsänderungen zu den vorhandenen ÖPNV-Anlagen und die Maßnahmen stehen in Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan ab 2018 und dem Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg vom Juli 2020.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Ausstiegshaltestellen (Bus und Straßenbahn) Braunlager Straße liegen außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes. Über die Zufahrt von der Halberstädter Straße fährt der Busverkehr der MVB zu den stadtauswärtigen 2 Bushaltestellen sowie der Lieferverkehr des Einkaufsmarktes zwischen Kroatenweg und Halberstädter Straße. Mit dem Ausbau der Haltestellen wird diese Verkehrssituation nicht verändert.

Im Kroatenweg befinden sich die Einstiegshaltestellen der Straßenbahnwendeschleife. Ihre Lage wird mit der teilbarrierefreien Umgestaltung nicht verändert. Die Befahrung des Kroatenweges durch den übrigen Fahrzeugverkehr ist nur für die Fahrtrichtung zur Halberstädter Straße verkehrsrechtlich beschildert und Bestandteil einer Tempo 30 Zone.

Die stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle Braunlager Straße liegt vor dem LSA-regeltem Knotenpunkt Halberstädter Straße / Braunlager Straße. Die Halberstädter Straße ist Bestandteil des Straßenhauptnetzes der Landeshauptstadt Magdeburg und weist eine Verkehrsbelastungen von 10.300 Kfz/Tag auf: Nach der Verkehrsprognose 2030 der Landeshauptstadt Magdeburg wird in der Halberstädter Straße die Verkehrsbelastung im Vergleich zum Jahr 2018 um ca. 12% abnehmen und ist im Abschnitt zwischen den Einmündungen Kroatenweg und Braunlager Straße mit 8.500 Kfz/Tag prognostiziert.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch den teilbarrierefreien Ausbau der Haltestellen im Kroatenweg wird die optische Wahrnehmung der Haltestellen durch den Kfz-Verkehr verbessert sowie eine gesicherte Wartefläche am Überholgleis für die Fahrgäste geschaffen.

An dem vorgeschlagenen Haltestellenkap der Haltestelle Braunlager Straße wird ein gesicherter Fahrgastwechsel ohne Gefährdung durch den Kfz-Verkehr ermöglicht.

Für die Fahrgäste der Straßenbahn stehen nach dem Ausbau zumindest teilweise niveaugleiche Ein- und Ausstiege an allen Haltestellen zur Verfügung.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Gleislage wird an den Haltestellen nicht verändert. Die Haltestellen werden nur geringfügig in ihrer Lage verändert. Damit ist mit keiner Änderung hinsichtlich der Schall- und Schwingungsemissionen durch den Straßenbahnverkehr zu rechnen. Entsprechende gutachterliche Aussagen sind in der nächsten Planungsphase einzuholen.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Die Herstellung barrierefreier Haltestellen entspricht den langfristigen Konzepten der Landeshauptstadt Magdeburg zur Entwicklung des ÖPNV und ist im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gesetzlich gefordert.

3 Erläuterung der Planungsvariante

3.1 Ausstiegshaltestelle Straßenbahn und Bus Braunlager Straße (stadtauswärts)

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Beibehaltung bestehenden Gleislage ergeben sich für die Anlage der Ausstiegshaltestelle Braunlager Straße keine Planungsvarianten. Auch hinsichtlich der Lage der Haltestelle kommt aufgrund der Verknüpfung zu den bestehenden Bushaltestellen keine grundsätzliche Verschiebung in Betracht.

Die Straßenbahnhaltestelle ist entsprechend des „Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr“ mit einer Haltestellenlänge von 50 m und einer barrierefreien Einstiegshöhe von 25 cm nur für die Straßenbahnbedienung geplant. Lagemäßig wird die Haltestelle geringfügig nach Westen in Höhe der Lieferzufahrt zum Einkaufsmarkt verschoben. Für die Gewährleistung der Durchfahrt des Busverkehrs (3,50 m) muss die Fahrgasse im Bereich der Haltestelle nach Süden, unter Inanspruchnahme der vorhanden unbefestigten Fläche verbreitert werden. Vorgeschlagen wird der Einbau von Bahnsteigplatten auf einer Winkelstütze, sodass keine kürzeren Gleisschwellen eingebaut werden müssen. Die Breite der Haltestelle ist mit 3,27 m vorgesehen. An den Zu- und Abgängen sind Rampen mit max. 6 % Längsneigung vorgesehen.



Foto 1 – Ausstiegshaltestelle Braunlager Straße in Richtung Halberstädter Straße

Vorgeschlagen wird auch die barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestelle im Zufahrtsbereich der Ausstiegshaltestelle Braunlager Straße. Die Haltestelle ist mit 18 m barrierefrei geplant und ermöglicht in ihrer Lage die Einfahrt in die bestehenden Fahrgassen der südlichen Bushaltestellen.

Die Straßenbahn- und Bushaltestelle erhalten eine Fußwegverbindung zum Einkaufsmarkt an der Bergstraße. Die geplante Umgestaltung des Marktes ist nachrichtlich im Lageplan dargestellt.

Für einen sicheren Zugang zu den Ausstiegshaltestellen Braunlager Straße wird zwischen Kroatenweg und der Halberstädter Straße einen Fußweg mit einer Breite von 2,50 m vorgeschlagen. Des Weiteren wurde die Anlage eines Zweirichtungsradweges mit einer Breite von 3,0 m für eine direkte Radwegverbindung zwischen den westlichen Wohngebieten am Kroatenweg und der Halberstädter Straße planerisch berücksichtigt. Der Zweirichtungsradweg wird an die Halberstädter Straße am Knoten Braunlager Straße / Bergstraße über die LSA angeschlossen.

Die Entwässerung der neuen befestigten Flächen soll in den Grünstreifen zwischen dem geplanten Radweg und Gehweg erfolgen. In diesen Grünstreifen könnten auch zur städtebaulichen Aufwertung Bäume gepflanzt werden.

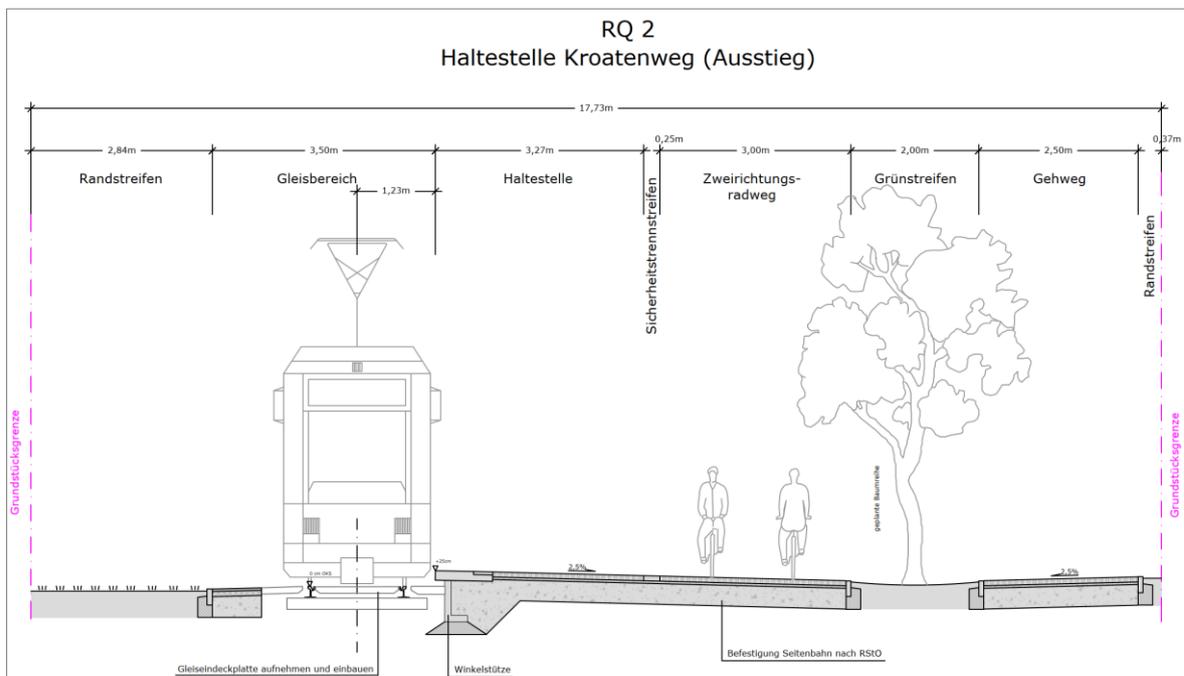


Abb. 01 - Querschnitt RQ2 – stadtauswärtige Haltestelle Braunlager Straße (Ausstieg)

3.2 Einstiegshaltestellen Straßenbahn Kroatenweg/Sudenburg (Wendeschleife)

Entsprechend der Aufgabenstellung, ist ohne Änderung der Gleislage und größere Eingriffe in die Seitenbahn nur ein barrierefreier Zugang über eine Straßenbahnhaltestelle mit angehobener Fahrbahn für das Hauptgleis möglich. Andere Haltestellenlösungen bedin-

gen eine Veränderung der Gleislage (Haltestellenkap) oder starke Eingriffe in die Seitenbahnen mit dem erforderlichen Grunderwerb (Haltestelleninsel).



Foto 2 – Kroatenweg in Richtung Halberstädter Straße

Die Lage der Haltestellen ändert sich gegenüber der Bestandssituation nicht. Für die Anlage von barrierefreien Zugängen an der Haltestelle des Überholgleises wird eine teilangehobene schmale Haltestelleninsel mit einer Breite von 2,27 m vorgeschlagen. Die barrierefreie Länge beider Haltestellen beträgt 17,20 m und ermöglicht für den derzeit eingesetzten NGT einen niveaugleichen Einstieg von der 1. bis zur 3. Tür. Für den künftigen neuen Straßenbahnzug wäre der niveaugleiche Einstieg an der 1. und 2. Fahrzeugtür gewährleistet. Bei beiden Fahrzeugtypen liegen die Türen nicht im Rampenbereich der angehobenen Fahrbahn.

Für die Herstellung der Bahnsteigkante mit 25 cm über Schienenoberkante ist der Tausch der vorhandenen Gleisschwellen erforderlich.

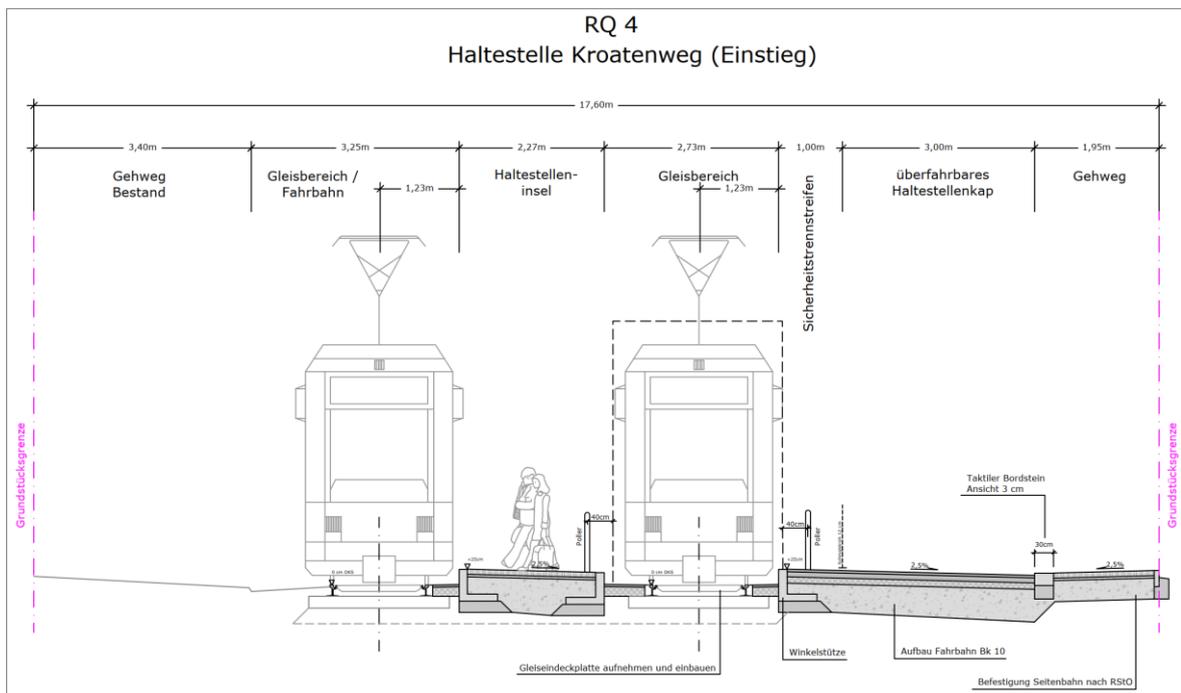


Abb. 02 - Querschnitt RQ4 – Einstiegshaltestelle Sudenburg (Kroatenweg)

Zusätzliche Flächen werden mit der vorgeschlagenen Planungsvariante nicht versiegelt. Die Entwässerung erfolgt wie bisher über Straßenabläufe in das öffentliche Kanalnetz.

3.3 Einstiegshaltestelle Straßenbahn Braunlager Straße (stadteinwärts)

Für die stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle kommen 2 grundsätzliche Varianten in Betracht.

1. Straßenbahnhaltestelle mit angehobener Fahrbahn
2. Straßenbahnhaltestelle als Kap

Bei der Straßenbahnhaltestelle mit angehobener Fahrbahn müsste durch die Anlage des 1,0 m breiten Sicherheitsstreifens zwischen der Bahnsteigkante und dem Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs in die Seitenbahnen eingegriffen werden. Dadurch müssten die vorhandenen Bäume am Fahrbahnrand für den Haltestellenbau gefällt werden. Diese Variante wurde verworfen, sodass nur die Variante mit der Haltestelle als Kap weiter planerisch betrachtet wurde.



Foto 3 – Halberstädter Straße in Richtung Braunlager Straße

Die vorgeschlagene Haltestellenlösung sieht die Anlage eines Haltestellenkaps 1,23 m von der Gleisachse auf einer Länge von 34 m vor. Der Kfz-Verkehr fährt im Haltestellenbereich über den Gleisbereich. Die Profilverfreiheit für den Kfz-Verkehr ist auch im Haltestellenbereich gewährleistet. In Höhe der vorhandenen markierten Fußgängerquerung vor der Haltestelle erfolgt die Verschwenkung vom außenliegenden Fahrstreifen stadteinwärts auf den Gleisbereich mit einer Beschilderung „Vorfahrt Strab“. Die Bushaltestelle verbleibt vor der Straßenbahnhaltestelle. Durch den betrieblichen Fahrerwechsel erfolgt hier eine längere Verweildauer der Busse an der Haltestelle, sodass eine gemeinsame Nutzung der barrierefreien Straßenbahnhaltestelle durch den Bus aufgrund der Behinderung des Kfz-Verkehrs ausscheidet.

Der Wartebereich für die Fahrgäste besitzt eine Breite von 3,45 m. Vorgeschlagen wird die Baumscheiben der Bestandsbäume zu vergrößern und die Haltestelle in diese zu entwässern. In die neue Haltestellenfläche ist der Fahrgastunterstand aus dem Gehweg zu versetzen.

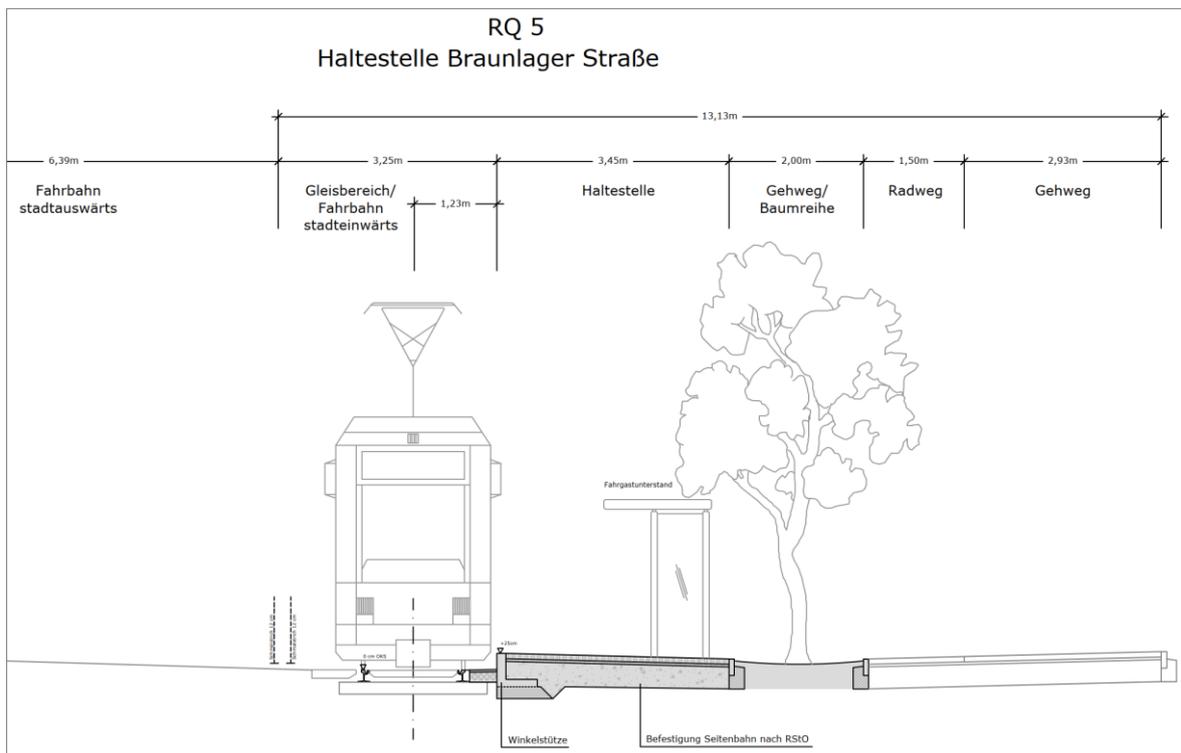


Abb. 03 - Querschnitt RQ5 – Haltestelle Braunlager Straße stadteinwärts

3.4 Ausstattungen

Die Haltestellen werden mit Papierkörben, Haltestellenschild, Rollstuhlfahrerpiktogramm an der 2. Tür und Blindenleitsystem ausgestattet. An der Einstiegshaltestelle Braunlager Straße (stadteinwärts) ist durch die MVB die Errichtung einer Dynamischen Fahrgastinformation geplant. In dem Sicherheitsstreifen der angehobenen Fahrbahn an der Einstiegshaltestelle Kroatenweg/Sudenburg sind entsprechend des Magdeburger Standard Poller vorgesehen.

Der vorhandene Fahrgastunterstand an der Einstiegshaltestelle Kroatenweg/Sudenburg wird nicht verändert. Der vorhandene Unterstand der Einstiegshaltestelle Braunlager Straße (stadteinwärts) wird aus dem Gehweg in die Wartefläche verschoben.

Bei einer Realisierung des Rad- und Fußweges zwischen Kroatenweg und Halberstädter Straße ist die Errichtung einer Beleuchtungsanlage planerisch zu untersuchen. Entsprechende Kosten sind vorsorglich in der Kostenberechnung berücksichtigt.

3.5 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Maßnahmen wird kein Grunderwerb erforderlich.

3.6 Umweltverträglichkeit

Mit der aufgezeigten Lösung zum teilbarrierefreien Ausbau der Haltestellen ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen zur Bestandssituation hinsichtlich der Umweltauswirkungen.

Durch die Anlage des Rad- und Fußweges zwischen Kroatenweg und Halberstädter Straße werden derzeit unbefestigte Grünflächen neu versiegelt und es muss 1 Baum gefällt werden. Dazu sind entsprechende Landschaftspflegerische Fachplanungen in der Entwurfsplanung zu erarbeiten.

Für die Planungsvariante liegt noch keine Vorprüfung des Einzelfalls zur UVP-Pflicht nach §§ 5 und 9 UVPG vor. Diese ist im nächsten Planungsschritt zu erarbeiten und den Fachbehörden zur Feststellung der UVP-Pflicht vorzulegen.

3.7 Wirtschaftlichkeit

Für die Planungsvariante wurde eine Kostenschätzungen (siehe Unterlage 6) getrennt für die einzelnen Teilmaßnahmen aufgestellt. Die ermittelten Schätzkosten belaufen sich auf:

- Ausstiegshaltestelle Strab Braunlager Str. (stadtauswärts)	135 T€
- Ausstiegshaltestelle Bus Braunlager Str. (stadtauswärts)	50 T€
- Rad- und Gehwegverbindung	178 T€
- Einstiegshaltestellen Strab Kroatenweg/Sudenburg (Wendeschleife)	248 T€
- Einstiegshaltestelle Straßenbahn Braunlager Straße (stadteinwärts)	178 T€

Die Gesamtkosten belaufen sich demnach auf 789 T€ bei der Umsetzung aller Teilmaßnahmen.

Nach der Analyse des Leitungsbestandes sind mit keinen größeren Aufwendungen für Leitungsumverlegungen bzw. Leitungssicherungen durch den Haltestellenbau zu rechnen.

Die Nebenkosten werden derzeit mit 20 % der Herstellungskosten geschätzt und sind wie auch die Mehrwertsteuer von 19 % in den Gesamtkosten enthalten.

3.8 Baudurchführung

Die bauliche Realisierung der stadtauswärtigen Ausstiegshaltestellen Braunlager Straße kann unter Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs mit Einsatz von Sicherungspos-ten erfolgen.

Für die Herstellung der Bahnsteigkante der beiden Einstiegshaltestellen im Kroatenweg müssen die vorhandenen Gleisschwellen durch kürzere ersetzt werden. Um die hierfür erforderliche Bauzeit zu reduzieren wird vorgeschlagen, die Gleise durch vormontierte Gleisjoche mit neuen Schienen und Schwellen in einer kurzen Sperrpause nachts auszutauschen. Die Realisierung wird in 2 Bauphasen vorgeschlagen, mit der Errichtung jeweils eine Haltestelle unter Aufrechterhaltung des Individualverkehrs.

Für die bauliche Realisierung der stadteinwärtigen Haltestelle Braunlager Straße ist ebenfalls eine kurze Sperrpause nachts des Straßenbahnverkehrs zum Tausch der Gleisschwellen erforderlich. Für den Kfz-Verkehr wird eine Führung unter Inanspruchnahme des stadtauswärtigen überbreiten Fahrstreifens und einer Absicherung gegenüber dem Straßenbahnverkehr mittels einer Baustellen-LSA vorgeschlagen.

3.9 Verfahren

Angestrebt wird das Baurecht über eine Plangenehmigung nach § 28 Abs. 1a PBefG.

Die Ausführungsplanung für den provisorischen Haltestellenausbau müssen im Rahmen der Genehmigungsplanung von der Technischen Aufsichtsbehörde für Bahnanlagen (TAB) des Landes Sachsen-Anhalt genehmigt werden.

Magdeburg den: 01.06.2021

.....
Dipl.-Ing. (FH) E. Buschmann