

Landeshauptstadt Magdeburg – Die Oberbürgermeisterin –		Drucksache DS0470/22	Datum 17.10.2022
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Die Oberbürgermeisterin	25.10.2022	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	24.11.2022	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	30.11.2022	öffentlich	Beratung
Stadtrat	08.12.2022	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 66, FB 02, FB 67	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X
	Klimarelevanz		X

Kurztitel

Ausbau der nördlichen Seitenbahn der Brenneckestraße zwischen Blankenburger Straße und Halberstädter Chaussee - Variantenentscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt den Ausbau der nördlichen Seitenbahn der Brenneckestraße zwischen Blankenburger Straße und Halberstädter Chaussee gemäß der Variante 1 (Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg) mit einem voraussichtlichen Gesamtwertumfang in Höhe von 2.234.000,- Euro brutto.
2. Die Verwaltung wird beauftragt auf Basis der Vorzugsvariante die weiteren erforderlichen Planungsschritte einzuleiten. Die bisher eingestellten Kosten in Höhe von 140.000,00 Euro decken die voraussichtlich benötigten Planungsleistungen bis Ende 2025.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, Fördermittel für die förderfähigen Gesamtkosten in Höhe von 2.150.000,- EUR aus dem Programm „Lebendige Zentren“ im Fördergebiet Sudenburg ab PJ 2024 beim Landesverwaltungsamt zu beantragen.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit		Pflichtaufgabe		ja		nein
----------------------	--	----------------	--	----	--	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
		ja, Nr.			nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
	JA		NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
20...					
für					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
<input type="checkbox"/>	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
<input type="checkbox"/>	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)
<input type="checkbox"/>	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)
<input type="checkbox"/>	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
<input type="checkbox"/>	Anlage Kostenberechnung
<input type="checkbox"/>	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
<input type="checkbox"/>	Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

Buchwert in €:

Datum Inbetriebnahme:

Anlage neu

 Ja
 Nein

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
20...					

federführendes(r) Amt/Fachbereich: 61	Sachbearbeiter Anja Meiners	Unterschrift AL / FBL Dr. Matthias Lerm
--	--------------------------------	--

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r): BGV	Unterschrift Jörg Rehbaum
--	------------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle

Begründung:**Veranlassung**

Mit Beschluss-Nr. 1217-036(V1)16 zur DS0341/16 (Haushaltsplan 2017) in Verbindung mit dem interfraktionellen Änderungsantrag DS0341/16/4 (Haushaltsplan 2017 - Prioritätenliste Radverkehrsmaßnahmen) hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 12.12.2016 die Prioritätenliste „Radverkehrsmaßnahmen“ zur Umsetzung beschlossen.

Zur Komplettierung des Radwegenetzes ist der Lückenschluss Radweg Brenneckestraße zwischen Blankenburger Straße und Halberstädter Chaussee (Nordseite) hier ein Schwerpunkt und ist Bestandteil der umzusetzenden Prioritätenliste Geh-, Radwege und Fahrbahnen. Gemäß I0249/21, Anlage 1 ist die Maßnahme als lfd. Nr. 29 in Kategorie „b“ eingeordnet.

- Maßnahmen der Kategorie „a“: Maßnahmen zur baulichen Realisierung 2020
z.B. Geh- und Radweg Kirschweg (Nordseite) von H.-Hesse-Straße bis Harzburger Straße/fertiggestellt, Radweg Königstraße (Nordseite) zwischen Am Fischertor bis Schäferbreite /fertiggestellt
- Maßnahmen der Kategorie „b“: Maßnahmen zur Realisierung ab 2021
z.B. Querungshilfe Leipziger Chaussee/im Bau, Geh- und Radweg Schönebecker Straße (Ostseite) vor dem Gesellschaftshaus/fertiggestellt, Ausbau Friesenstraße (Süd) zwischen Goethestraße und Olvenstedter Straße/fertiggestellt
- Maßnahmen der Kategorie „c“: Maßnahmen zur Realisierung, die nicht in der Investitionsprioritätenliste erfasst sind, z.B. Ausbau Bierer Weg zwischen Leipziger Straße und Dodendorfer Straße/in Planung, Beschluss-Nr. 1123-039(VII)21

Weitere Maßnahmen des o.g. Änderungsantrages (DS0341/16/4) wie Fahrradanhänger, Konzept für Radschnellwege und Fermersleber Weg/Lemsdorfer Weg sind bereits in den Haushalt und zur weiteren Bearbeitung eingesteuert. Die Maßnahme „Ausbau der nördlichen Seitenbahn der Brenneckestraße“ ist somit neben der Maßnahme „Ausbau Fermersleber Weg / Lemsdorfer Weg“ (gemäß I0249/21, Anlage 1, lfd. Nr. 54, Kategorie „b“), wo gegenwärtig die europaweite Ausschreibung zu den Planungsleistungen durchgeführt wird, eine der letzten Maßnahmen aus dem o.g. interfraktionellen Änderungsantrag. Die Maßnahmenliste/Prioritätenliste ist die Arbeits- und Handlungsgrundlage der Verwaltung zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen. Diese wird im Zuge zu den jährlichen Haushaltsbeschlüssen aktualisiert.

Der Ausbau der nördlichen Seitenbahn Brenneckestraße ist ebenfalls Bestandteil der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg. Hier bereits als umzusetzende Maßnahme des Hauptradverkehrsnetzes bis 2012 erfasst (straßenbegleitender Radweg fehlt für eine Richtung).

Des Weiteren ist die Maßnahme Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes VEP 2030 *plus* [SR-Beschluss-Nr. 1399-046(VII)22 zur DS0259/21]. Hier als Maßnahme 10 des Integrierten Maßnahmenkonzeptes „Radwegenetz Lückenschluss: Brenneckestraße“ eingeordnet.

Aufgrund o.g. Systematik wurde planmäßig ein entsprechendes Ingenieurbüro mit der Vorplanung beauftragt.

Notwendigkeit der Maßnahme

Die Brenneckestraße weist als Hauptverkehrsstraße eine wesentliche Verbindungsfunktion zwischen der Bundesautobahn A14, dem Magdeburger Ring und den Stadtteilen Sudenburg, Lemsdorf und Leipziger Straße auf. Sie dient gleichsam der Erschließung der genannten Stadtteile sowie der Erreichbarkeit des Stadtzentrums über den Magdeburger Ring bzw. die Halberstädter Chaussee/Halberstädter Straße. *Siehe Anlage 1 (Übersichtskarte)*

Sie ist überdies „Nebenroute Schwerverkehr“ laut Wirtschaftsverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg.

Die KFZ-Belastung der Brenneckestraße liegt (lt. Erläuterungsbericht SGW) gemäß einer

Verkehrszählung von 2011 bei rd. 1.100 KFZ/h in den morgendlichen und bei rd. 1.230 KFZ/h in den nachmittäglichen Spitzenstunden.

Dies bestätigen im Wesentlichen auch die Verkehrszählungen von 2019 mit rd. 1.070 KFZ/h in den morgendlichen und rd. 1.100 KFZ/h in den nachmittäglichen Spitzenstunden. Diese Nebenroute weist eine Kfz-Verkehrsbelastung von rd. 10.900 KFZ/13h auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei rd.3 % des Kfz-Verkehrs.

Grundlage für die Beurteilung der Notwendigkeit/Erforderlichkeit und der Ausbauf orm der Seitenbereiche bilden u.a. die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

Für den Radverkehr ergibt sich nach ERA 2010 für o.g. Verkehrsbelastungen bei Tempo 50 der Belastungsbereich III mit den Führungsformen Radfahrstreifen, Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg. Die Straße Brenneckstraße ist gemäß Radverkehrskonzeption eine Hauptverbindung des Radverkehrsnetzes in der Landeshauptstadt Magdeburg. Dies ist nach ERA 2010 und der RASt 06 ein Ausschlusskriterium für einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Aus den örtlichen Bedingungen (z.B. direkte Anbindung an den Magdeburger Ring, große verkehrstechnische Bedeutung, Nebenroute Schwerverkehr) ist das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen gemäß ERA 2010 erforderlich. Aufgrund dessen wird als Führungsform der Radweg empfohlen.

Die Unfallstatistik der letzten Jahre (2019 – 2021) zeigt, dass mind. 1-2 Unfälle auf Radfahrende, die in entgegengesetzte Richtung den südlichen Radweg benutzen, zurückzuführen sind. Im Abschnitt zwischen Blankenburger Straße und Halberstädter Chaussee fehlt derzeit auf rd. 750m auf der Nordseite die ausgebaute Seitenbahn. Insbesondere für den Radverkehr ergeben sich daraus unzureichende Verkehrsverhältnisse.

Die südliche Nebenanlage hingegen wurde im Zuge des Ausbaus der Fahrbahn bereits grundhaft hergestellt und wird leider teilweise rechtswidrig in Richtung Halberstädter Straße befahren.

Für den Fußgängerverkehr sind gemäß RASt 06 an angebauten Straßen „Anlagen“ überall erforderlich. Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen diese Grundausrüstung nicht unterbrechen.

Aufgrund o.g. Ausführungen wird die grundhafte Herstellung eines nördlichen Geh- und Radweges als Schutzmaßnahme aller Verkehrsteilnehmer dringend empfohlen.

Alternative Radverkehrsführungen

Alternative Radverkehrsführungen (z.B. über Walmbergsweg) wurden betrachtet. Diese weisen jedoch erhebliche Mehrlängen für den Radverkehr auf (Walmbergsweg, Mehrweglänge von 565m), besitzen keine radfahrfreundlichen Beläge (Walmbergsweg, verfügt tlw. noch über Kopfsteinpflasterbelag) und sind nicht Bestandteil des Hauptradverkehrsnetzes.

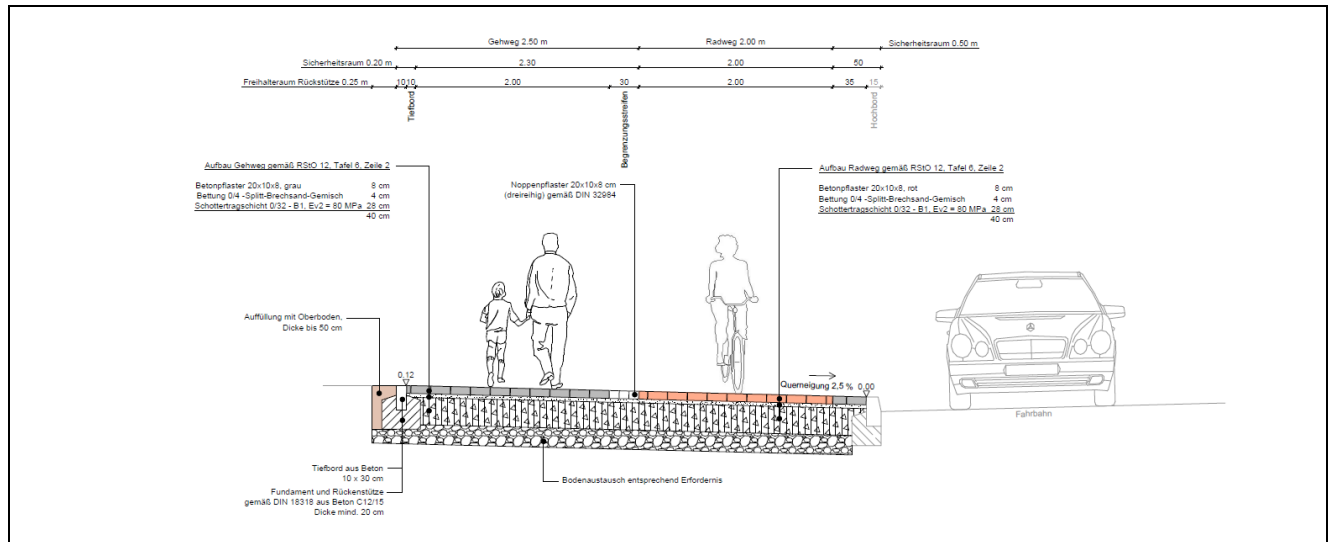
Diese Routen können somit keine echte alternative Radverkehrsführung/radverkehrsfördernde Route abbilden.

Variante 2

reduzierter Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg

Die Variante 2 folgt hinsichtlich der Verkehrsraumaufteilung grundsätzlich der Variante 1. Die bestehende und beizubehaltende Nutzung der Grundstücke von einem Autohändler und einer Baufirma wurde in dieser Variante berücksichtigt. Hierzu würde in diesen Bereichen der Grünstreifen entfallen. Die Geh- und Radwegbreite von insgesamt 4,5m bleibt gewährleistet.

Siehe Anlage 5 (Lageplan Variante 2)



Grünflächen und Baumpflanzungen:

Die Anordnung des fahrbahnseitigen Grünstreifens erfolgt in dieser Variante als reduzierter Grünstreifen zwischen Blankenburger Straße und der Haltestelle Hansapark. Die Anzahl der neu zu pflanzenden Bäume beträgt 35 Stück. Voraussichtlich müssten 57 Bäume gefällt werden.

Eingriff in nicht städtische Grundstücke/Grunderwerb:

Es sind unter anderem folgende Eingriffe in angrenzende Grundstücke (u.a. Rückbau Parkplatz, Werbetafel, Fahnenmaste, Beleuchtung, Einfriedung, Schranken- und/oder Toranlage und Zufahrt) erforderlich. Ferner wird darauf hingewiesen, dass ein Verlust von genutzten Gewerbeflächen (rd. 180 m²) entsteht. Für die Umsetzung müsste nach derzeitigem Planungsstand eine Fläche von rd. 2.500 m² von Privateigentümern angekauft werden.

Oberflächenentwässerung:

Gegenüber der Variante 1 werden weniger Grünflächen angelegt. Daher müsste mehr Oberflächenwasser in den vorhandenen Kanal der SWM eingeleitet werden.

Kosten:

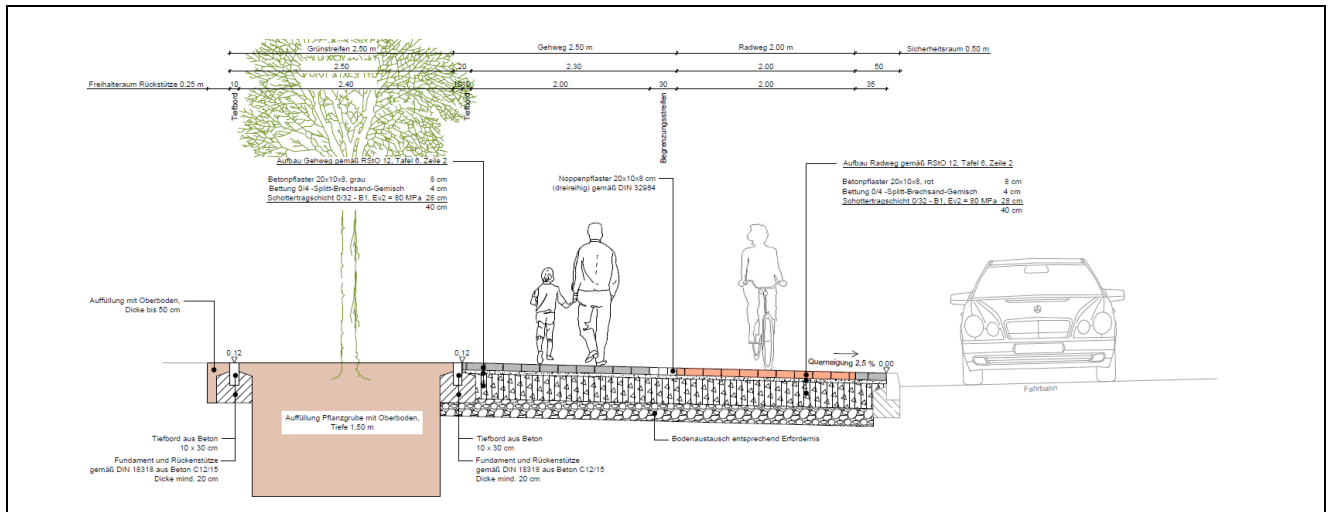
Die Baukosten werden lt. Kostenschätzung mit rd. 1.199.000,- Euro angegeben.

Variante 3

Grünstreifen nördlich des Gehweges

Die Variante 3 sieht vor, den Grünstreifen nicht fahrbahnseitig, sondern auf der Nordseite zwischen dem Gehweg und den anliegenden Grundstücken anzuordnen. Die Geh- und Radwegbreite würde insgesamt 4,5m betragen. Ab der Hausnr. 100 (DEKRA) werden der Geh- und Radweg wie in den anderen Varianten verschmälert.

Siehe Anlage 6 (Lageplan Variante 3)



Grünflächen und Baumpflanzungen:

Die erforderlichen Baumfällungen würden sich auf 39 Bäume reduzieren, da ein Teil des Baumbestandes innerhalb des neu zu errichtenden Grünstreifens bestehen bleiben kann. Rd. 43 neue Bäume könnten gepflanzt werden.

Eingriff in nicht städtische Grundstücke/Grunderwerb:

Es sind unter anderem folgende Eingriffe in angrenzende Grundstücke (u.a. Rückbau Parkplatz, Werbetafel, Fahnenmaste, Beleuchtung, Einfriedung, Schranken- und/oder Toranlage und Zufahrt) erforderlich. Ferner wird darauf hingewiesen, dass ein Verlust von genutzten Gewerbeflächen (rd. 340 m²) entsteht. Für die Umsetzung müsste nach derzeitigem Planungsstand eine Fläche von rd. 3.150 m² von Privateigentümern angekauft werden.

Oberflächenentwässerung:

Aufgrund der neuen Grünflächen und Baumscheiben bietet auch diese Variante die Möglichkeit, den Großteil des anfallenden Regenwassers oberflächennah zu versickern.

Kosten:

Es werden lt. Kostenschätzung Baukosten in Höhe von rd. 1.301.000,- Euro erwartet.

Variantenvergleich

Die Variantenentscheidung wird geprägt durch die Faktoren wie Verkehrsqualität, Baumbilanz, Entwässerung, Grunderwerb/Flächenverbrauch, Kosten. Der Variantenvergleich für die spezifische Maßnahme deckt mit den aufgeführten Kriterien die Bandbreite verkehrsplanerischer Aspekte und relevanter Umweltschutzbelange weitestgehend ab. Generell wird ein solcher Vergleich in der Regel auf das betreffende Bauprojekt zugeschnitten.

Bewertung		Variantenvergleich		
Kriterium	Gewichtung in %	Variante 1	Variante 2	Variante 3
		Grünstreifen zw. Fahrbahn und Radweg	reduzierter Grünstreifen zw. Fahrbahn und	Grünstreifen inördlich des Gehweges
1. Verkehrsqualität	20	3	2	2
Verkehrsraumbreiten				
Einschränkungen				
2. Baumbilanz	25	2	1	3
Baumfällungen		59	57	39
Baumpflanzungen		53	35	43
Differenz		-6	-22	4
3. Entwässerung	30	3	2	2
Versickerungspotent.				
4. Grunderwerb/ Flächenverbrauch	10	2	3	1
mind.		2900	2500	3150
max.		3950	3550	4200
Eingriff Autohaus		340	180	340
5. Kosten	15	1	3	2
Bruttobaukosten		1.335.825,34	1.199.370,42	1.300.828,03
Summe	100	2,35	2	2,15

Im vorliegenden Variantenvergleich wurden die den Umweltschutz betreffenden Kriterien „Baumbilanz“ und „Entwässerung“ am höchsten mit 25% und 30% gewichtet und spiegeln somit eine den heutigen fachlichen und (kommunal-)politischen Anforderungen entsprechende Herangehensweise wider.

Neugestaltung des Geh- und Radweges/Verkehrsqualität:

Hinsichtlich der Neugestaltung des Geh- und Radweges in der Brenneckestraße ist die **Variante 1** zu favorisieren, da hier der größtmögliche Straßenraum für Fußgänger und Radfahrer entsteht. Des Weiteren können die neuen Bäume gleichmäßig und in einer Flucht angeordnet werden, so dass mit den bereits vorhandenen Bäumen auf der Südseite insbesondere im westlichen Ausbaubereich ein ausgeprägter Allee-Charakter entsteht.

Kostenfaktor:

Erhält der Kostenfaktor eine höhere Wertigkeit, ist die **Variante 2** zu bevorzugen. Auch hier steht den Fußgängern und Radfahrern der größtmögliche Verkehrsraum zu Verfügung. Aufgrund der Reduzierung der Grünflächen und Baumstandorte ist der Allee-Charakter auf den ca. 100 m langen Abschnitt östlich des Hansaparks beschränkt. Die Variante bietet die schlechtesten Voraussetzungen, das anfallende Oberflächenwasser abzuleiten.

Umwelttechnische Belange/Baumbilanz:

Unter Berücksichtigung der umwelttechnischen Belange kann die **Variante 3** gewählt werden. Hier sind deutlich weniger Bäume zu fällen und keine Medien umzuverlegen. Aus gestalterischer Sicht ist zu bemerken, dass kein ausgeprägter Allee-Charakter zu erwarten ist,

da die Nordseite eine andere Aufteilung als die Südseite der Brenneckestraße erhält. Zudem ist zu bedenken, dass der Bedarf an nicht städtischen Flächen bei dieser Variante am größten ist.

Ableitung des Oberflächenwassers/Entwässerung:

Der Ableitung des Oberflächenwassers/Entwässerung wird eine große Bedeutung beigemessen (Gewichtung 30%), da die Umsetzung ohne die Zustimmung der SWM und der Unteren Wasserbehörde gefährdet ist. Vorabstimmungen ergaben, dass das anfallende Oberflächenwasser möglichst in anliegende Grünflächen eingeleitet werden sollte. Das Anlegen von Versickerungseinrichtungen (Sickerschächte, Rigolen etc.) ist aufgrund der Erfahrungswerte im Baugebiet nicht Erfolg versprechend. Die Einleitung von zusätzlichem Oberflächenwasser in den vorhandenen Regenwasserkanal ist auf das notwendigste Minimum zu beschränken.

Die geplanten Grünflächen können gemäß überschläglichen wassertechnischen Berechnungen das anfallende Oberflächenwasser unter der Voraussetzung eines versickerungsfähigen Bodens aufnehmen. Durch eine Ausmuldung der Grünfläche kann zudem ein Speicherraum für das anfallende Wasser geschaffen werden.

Aufgrund der neuen Grünflächen und Baumscheiben bietet die **Variante 1** die beste Möglichkeit, den Großteil des anfallenden Regenwassers oberflächennah zu versickern. Gegenüber der Variante 1 werden bei **Variante 2** weniger Grünflächen angelegt. Daher müsste mehr Oberflächenwasser in den vorhandenen Kanal der SWM eingeleitet werden. Aufgrund der neuen Grünflächen und Baumscheiben bietet auch die **Variante 3** die Möglichkeit, den Großteil des anfallenden Regenwassers oberflächennah zu versickern. Die Querneigung der Flächen müsste jedoch angepasst und nach Osten gerichtet werden. In den Zufahrtbereichen (Neigung nach Westen gerichtet) sind ebenfalls entsprechende Anpassungen einzuplanen.

Empfehlung einer Vorzugsvariante

Die Varianten 1 bis 3 sind lt. Variantenvergleich mit 2,0 (Variante 2), 2,15 (Variante 3) und 2,35 Punkten (Variante 1) sehr nah beieinander, so dass eine Entscheidung zur Vorzugsvariante schwerfällt, da alle ihre Vor- und Nachteile haben.

Der Ableitung des Oberflächenwassers/Entwässerung sowie der entsprechenden Genehmigungsfähigkeit wird jedoch seitens der Verwaltung eine große Bedeutung beigemessen (Gewichtung 30%). Erfahrungsgemäß wird es keine Genehmigung der Einleitung des auf dem geplanten Geh- und Radweg anfallenden Regenwassers in die Kanalisation geben, so dass eine Versickerung vor Ort in den geplanten Grünstreifen anzustreben ist.

So dass unter Berücksichtigung:

- minimalste Einleitung von zusätzlichem Oberflächenwasser in den vorhandenen Regenwasserkanal und gute Möglichkeit zur oberflächennahen Regenwasserversickerung
- größtmöglicher Straßen- und Sicherheitsraum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- ausgeprägter Alleecharakter
- gleichförmige Straßenraumaufteilung

die **Variante 1** (Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg) **als Vorzugsvariante** empfohlen wird.

Qualifizierung der Vorzugsvariante

Die Variante 1 (Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg) wurde als Vorzugsvariante weiter qualifiziert (Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg, im Bereich Halberstädter Chaussee / Brenneckstraße Überführung des Radweges in einen Radfahrstreifen).

Wie bereits ausgeführt sieht die Variante 1 vor, dass der Geh- und Radweg von der Blankenburger Straße bis zur Hausnr. 100 (DEKRA) mit einer Regelbreite von 4,5m (2,0m Radweg und 2,5m Gehweg) errichtet wird. Ab der Hausnr. 100 müssen die Geh- und Radwegbreiten aufgrund der vorhandenen Bebauung auf 1,80m für den Gehweg und 1,50m für den Radweg reduziert werden. Dies wäre jedoch keine ausreichende Breite, um den Radweg in der Regelbreite zu realisieren. Gemäß ERA 2010 beträgt die Regelbreite von Radwegen 2,00m, bei geringem Radverkehr 1,60m.

Aufgrund dessen wird für den entsprechenden Bereich eine fahrbahnahe Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen vorgesehen. Diese sind gemäß ERA 2010 mind. 1,85m breit. Diese Bauart wurde bereits an den Verkehrsknoten Leipziger Straße / Wiener Str. und Leipziger Straße / Fermersleber Weg realisiert.

Diese alternative Radverkehrsführung in der Zufahrt der Brenneckestraße auf die Halberstädter Chaussee (Skizze) soll in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Eine Überarbeitung der Vorplanung ist entbehrlich. *Siehe Anlage 4 (Lageplanausschnitt Variante 1 - alternativ)*

Projektstudie zur Untersuchung einer Straßenbahnnetzerweiterung nach Ottersleben

Gegenwärtig wird die Untersuchung zur Straßenbahnnetzerweiterung nach Ottersleben gemäß SR-Beschluss-Nr. 725-021(VII)20 vom 15.10.2020 vorgenommen. Ziel ist es, an der Wendeschleife Kroatenweg eine mögliche Trassenverlängerung der Straßenbahn nach Süden zu berücksichtigen. Aufgrund dessen ist ggf. mit Umsetzung der Verlängerung mit Anpassungen im Kreuzungsbereich Halberstädter Chaussee/Brenneckestraße zu rechnen.

Ausbau barrierefreie Haltestellen

Gemäß der Prioritätenliste zur Herstellung barrierefreier Bushaltestellen [Beschluss-Nr. 1248-041(VII)21 zur DS0280/21 vom 02.12.2021] ist die Haltestelle Hansapark (Richtung Westen) bereits in der Priorität „0“ enthalten. D.h. dass diese Haltestelle bereits im Rahmen der hiesigen Maßnahme „Ausbau der nördlichen Seitenbahn der Brenneckestraße zwischen Blankenburger Straße und Halberstädter Chaussee“ zeitlich und planerisch untersetzt ist. Auf eine zusätzliche Einordnung in die Prioritätenliste wurde somit verzichtet.

Eingriffe in nicht städtische Grundstücke/Grunderwerb

Auch in der weiter qualifizierten Vorzugsvariante sind Eingriffe in angrenzende Grundstücke erforderlich sowie der Eingriff in genutzte Gewerbeflächen. Für die Umsetzung müsste in Gänze nach derzeitigem Planungsstand eine Fläche von rd. 2.900 m² von Privateigentümern angekauft werden. Für den zu tätigen Grunderwerb wurden Kosten in Höhe von rd. 300.000,- Euro (Kaufpreis, Notar- und Vermessungskosten, Grunderwerbssteuer, Bearbeitungsgebühren etc.) geschätzt.

Während eines ersten Planungsprozesses wurden bereits angrenzende Eigentümer um Zustimmung zum Grunderwerb bzw. um Bauerlaubnisse gebeten. Es erfolgte keine Zustimmung der Eigentümer. Aufgrund dessen werden auch die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens und ein etwaiges nachfolgendes Enteignungsverfahren notwendig.

Ein Stadtratsbeschluss mit Variantenentscheidung zur aktuellen Drucksache (DS0470/22) bildet hierbei eine erste Grundlage für den entsprechenden Verfahrensweg (Planrechtfertigung).

Kosten

Baukosten

Für den Ausbau der nördlichen Seitenbahn der Brenneckestraße zwischen Blankenburger Straße und Halberstädter Chaussee, Vorzugsvariante 1 (Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg) wurden Baukosten gemäß Kostenschätzung i.H.v. 1.335.825,34 Euro (brutto) angenommen. *Siehe Anlage 8 (Kosten)*

Die Anpassung nach Preisindex (Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle/Saale, Genesis-Online, Stand: 05.09.2022) ergibt:

Baukosten brutto	= 1.335.830,- EUR
Preisindex 11/2019 (118,7) bis 05/2022 (150,7) = 32,0 %	= <u>427.466,- EUR</u>
	= <u>1.763.296,- EUR</u>

Planungskosten

Planungskosten werden für die Leistungsphasen 3 bis 9 mit rd. 170.700,- EUR ermittelt.

Für die Planung sind gegenwärtig finanzielle Mittel in Höhe von 140.000,- EUR eingestellt. Davon wurden für die Leistungsphasen 1 bis 2 bereits rd. 23.000,- Euro verwendet, so dass die restlichen 117.000,- EUR für einen Teil der weiteren Planungsphasen zur Verfügung stehen.

Die nach Konkretisierung der Planung (Leistungsphase 3 und 4) vorliegenden Bau- und weiteren Planungskosten (z.B. Bauüberwachung) werden anschließend, d.h. voraussichtlich 2023 mit einer Finanzierungsdrucksache für 2024ff. eingestellt.

Investitionskosten

Planungskosten Lph. 3-9:	170.700,- EUR
Baukosten	1.763.300,- EUR
Grunderwerb:	300.000,- EUR
<u>Investitionskosten gesamt (Brutto):</u>	<u>2.234.000,- EUR</u>

Fördermittelanträge

Fördermittelanträge aus EFRE und Stadtumbau Ost wurden in den Jahren 2017 bis 2019 gestellt, jedoch nicht bewilligt. Es ist nunmehr möglich, einen Antrag aus dem Programm „Lebendige Zentren“ im Fördergebiet Sudenburg ab PJ 2024 beim Landesverwaltungsamt mit einer 2/3 Förderung zu beantragen. Hierbei sind Bau- und Planungskosten (mit Ausnahmen) sowie Grunderwerbskosten generell förderfähig, Entwicklungspflege ist hingegen u.a. nicht förderfähig.

Förderfähige Gesamtkosten:	rd. 2.150.000,- EUR
2/3 der förderfähigen Gesamtkosten:	rd. 1.433.333,- EUR

Aufgrund des Gesamt-Leistungsumfanges (über 500.000,- €) ist hierzu ein Grundsatzbeschluss durch den Stadtrat erforderlich, dieser ist Grundlage für die Beantragung o.g. Fördermittel. Bei Beantragung bis 01/2023 für das PJ 2024, könnte die Bewilligung frühestens ab 2025 erfolgen.

Weiteres Vorgehen/ Zeitplan

In der weiterführenden Planung wäre - unabhängig der Variante - die nähere Betrachtung des Verkehrsknotens Bereich Halberstädter Chaussee / Brenneckstraße hinsichtlich des Erhalts seiner Leistungsfähigkeit notwendig, weil sich bspw. die Fußverkehrsfurten verlängern oder eine separate Grünphase für den rechtsabbiegenden Radverkehr empfohlen wird.

- bis 08/2023 Erstellung Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie zusätzliche Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren
- 09/2023 bis 03/2025 Durchführung Planfeststellungsverfahren, ggf. weitere Verfahren
- 04/2025 bis 09/2025 Erstellung Ausführungsplanung
- 10/2025 bis 05/2026 Ausschreibung/Vergabe Bauleistungen

Unter der Voraussetzung der gesicherten Finanzierung (auch der Planungsleistungen), könnte mit der Realisierung ab **2026** begonnen werden.

Begründung Klimarelevanz

Das Vorhaben „Ausbau der nördlichen Seitenbahn der Brenneckestraße zwischen Blankenburger Straße und Halberstädter Chaussee“ wird Maßnahmen aus dem „Maßnahmenkatalog zum Masterplan 100% Klimaschutz“ und/oder einer Maßnahme aus dem „Klimaanpassungskonzept für die Landeshauptstadt Magdeburg“ zugeordnet.

Das Ergebnis der Klimarelevanzprüfung / Vorprüfung ist in der *Anlage 9* dargestellt.

Anlagen:

- DS0470/22 - Anlage 1 Übersichtskarte
- DS0470/22 - Anlage 2 Erläuterungsbericht
- DS0470/22 - Anlage 3 Lageplan Variante 1
- DS0470/22 - Anlage 4 Lageplanausschnitt Variante 1
alternative Radverkehrsführung/Radfahrestreifen im Bereich
Halberstädter Chaussee/Brenneckstraße
- DS0470/22 - Anlage 5 Lageplan Variante 2
- DS0470/22 - Anlage 6 Lageplan Variante 3
- DS0470/22 - Anlage 7 Regelquerschnitt Variante 1
- DS0470/22 - Anlage 8 Kosten
- DS0470/22 - Anlage 9 Ergebnis der Klimarelevanzprüfung