

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> – Die Oberbürgermeisterin –		<b>Drucksache</b> <b>DS0474/22</b>	<b>Datum</b> 05.09.2022
<b>Dezernat: VI</b>	<b>Amt 61</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich	

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzung</b> <b>Tag</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Die Oberbürgermeisterin	01.11.2022	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

<b>Beteiligungen</b> <b>Amt 66, FB 02</b>	<b>Beteiligung des</b>	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>
	<b>RPA</b>		x
	<b>KFP</b>		x
	<b>BFP</b>		x
	<b>Klimarelevanz</b>		x

### **Kurztitel**

Variantenentscheidung zur Umgestaltung der Schönebecker Straße zwischen Bleckenburgstraße und den Haltestellen Thiemplatz

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat beschließt die Umgestaltung der Schönebecker Straße zwischen Bleckenburgstraße und den Haltestellen Thiemstraße gemäß der Variante 3 (neuer Gehweg, zwei neue Baumreihen) mit einem voraussichtlichen Gesamtwertumfang für die Landeshauptstadt in Höhe von 606.000,- Euro brutto.
2. Die Verwaltung wird beauftragt auf Basis der Vorzugsvariante die weiteren erforderlichen Planungsschritte einzuleiten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, Fördermittel für die förderfähigen Gesamtkosten in Höhe von 606.000,- EUR aus dem Programm „Sozialer Zusammenhalt“ im Fördergebiet Südost 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...					
20...					
umme:					

## 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...					
<b>Summe:</b>					

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

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	
<input type="checkbox"/>	Nein

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

federführendes(r) Amt/Fachbereich	Amt 61	Sachbearbeiter Herr Herrmann	Unterschrift AL / FBL Herr Dr. Lerm
--------------------------------------	--------	---------------------------------	--

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r)	Unterschrift Rehbaum
---------------------------------------	----------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	08.12.2022
-----------------------------------	------------

## **Begründung:**

### **Veranlassung**

Mit der Drucksache DS0441/15 „Grundsatzbeschluss zur Verkehrsuntersuchung Süd/Südost und Verkehrskonzeption für die Stadtteile Leipziger Straße/Hopfengarten/Salbke und Westerhüsen“ wurde vom Stadtrat die Erarbeitung von Vorplanungen zur Umgestaltung des Straßenzuges Schönebecker Straße, Alt Fermersleben, Alt Salbke und Alt Westerhüsen beschlossen. Ziel ist die städtebauliche Aufwertung sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer. Auch in der vom Stadtrat beschlossenen DS0259/21 „Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030plus“ ist die Maßnahme Ausbau Straßenzug Schönebecker Straße mit Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr enthalten. Der hier in Rede stehende Teilbereich der Schönebecker Straße zwischen Bleckenburgstraße und Haltestellen Thiemstraße ist Bestandteil dieser Beschlüsse.

### **Allgemein**

Die Schönebecker Straße ist als Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion die Haupterschließungsachse für Buckau für den Straßenbahn-, Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr. Der zu untersuchende Planungsabschnitt der Schönebecker Straße von der Budenbergstraße bis zur Haltestelle Thiemstraße (siehe auch Anlage 1) schließt beidseitig an die vor kurzem fertiggestellte Ausbaumaßnahmen an.

Stadteinwärts in Höhe Budenbergstraße erfolgte die straßenbauliche Umgestaltung der Schönebecker Straße im Zusammenhang mit dem Ausbau der Einbindung der neuen Straßenbahntrasse in der Warschauer Straße in die Schönebecker Straße als Bestandteil der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn BA 7 der Magdeburger Verkehrsbetriebe. Stadtauswärts liegen die jüngst für beide Fahrtrichtungen ausgebauten barrierefreien Haltestellen Thiemstraße, an die der Untersuchungsgebiete anschließt.

Der Planungsabschnitt der Schönebecker Straße von der Budenbergstraße bis zu den neuen Haltestellen am Thiemplatz hat eine Länge von ca. 300 m mit einer Straßenraumbreite von ca. 17 m.

Im ca. 12 m breiten Fahrbahnbereich liegt die Straßenbahn in Mittellage und der Gleisbereich wird vom Kfz-Verkehr mit befahren. Besondere Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Stadteinwärts ist ein ca. 2,50 m breiter Gehweg vorhanden, der für „Radfahrer frei“ beschildert ist. Stadtauswärts ist im Untersuchungsabschnitt der Schönebecker Straße zwischen der Budenbergstraße und dem Thiemplatz neben dem Kfz-Fahrstreifen nur ein ca. 1,00 m breiter unbefestigter Randstreifen vorhanden. Fußgänger und Radfahrer nutzen in diese Richtung die kürzere und attraktivere Verbindung über den „Engpass“ Buckau.

Mit der geplanten Umgestaltung der Schönebecker Straße in dem o.g. Planungsabschnitt werden folgende Veränderungen angestrebt:

- Erneuerung des weitgehend verschlissenen baulichen Zustandes der Gleis-, Fahrbahn- und Seitenanlagen der Schönebecker Straße
- Angleichung der Querschnittsgestaltung der Schönebecker Straße an den Ausbauquerschnitt ab Budenbergstraße stadteinwärts
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr
- Abbau von Behinderungen des Straßenbahnverkehrs durch den Kfz-Verkehr
- Städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes

Der Straßenraum einschl. Gleisbereich soll grundhaft erneuert werden mit Anpassung der Fahrleitungsanlage an die teilweise veränderte Gleislage.

Die Ausbauplanungen folgen lage- und höhenmäßig dem vorhandenen Straßenverlauf. Straßenraumverbreiterungen sind in den untersuchten 3 Varianten nicht vorgesehen. Der Gleismittenabstand beträgt mindestens 3,10 m um der künftigen Wagenkastenbreite der Straßenbahnen von 2,65 m zu entsprechen.

## Variantenbetrachtung

Im Rahmen der Vorplanung wurden 3 Varianten untersucht:

### Variante 1 (siehe auch Anlage 2)

Für die Umgestaltung des Straßenraumes der Schönebecker Straße wird mit Variante 1 folgende Querschnittsgestaltung vorgeschlagen:

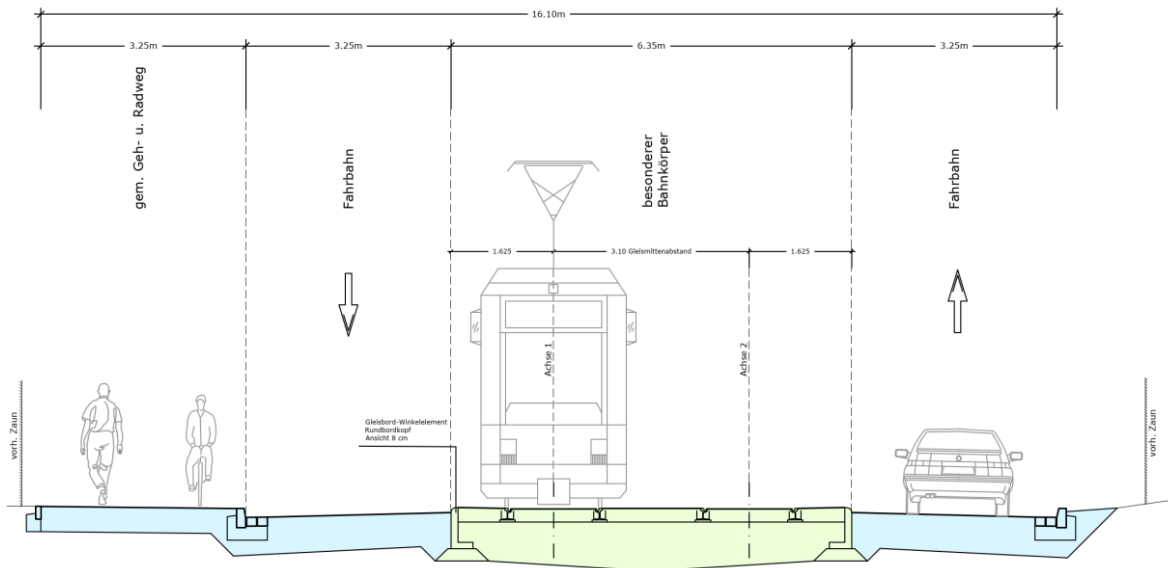


Abb. 1 – Regelquerschnitt Variante 1

Für die Straßenbahn wird ein 6,35 m breiter besonderer Bahnkörper geplant mit beidseitig 3,25 m breitem Kfz-Fahrstreifen. An der Ostseite der Schönebecker Straße wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit 3,25 m Breite einschl. 0,75 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn vorgesehen.

Der Ausbau des Streckenabschnittes schließt an den barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestellen Thiemstraße an. Stadteinwärts wird der Radverkehr vom Radfahrstreifen im Haltestellenbereich in den gemeinsamen Rad-Gehweg geführt. Der Radverkehr stadtauswärts fährt wie bisher durch den Engpass Buckau. Der besondere Bahnkörper für die Straßenbahn hat eine Länge von ca. 250 m und endet stadteinwärts vor der Einmündung des Engpasses Buckau. Am LSA-geregelten Knotenpunkt Schönebecker Straße/Budenbergstraße wird der linksabbiegende Kfz-Verkehr von der Schönebecker Straße in die Budenbergstraße auf den Gleisbereich geführt.

### Variante 2 (siehe auch Anlage 3)

In Variante 2 ist folgende Querschnittsgestaltung geplant:

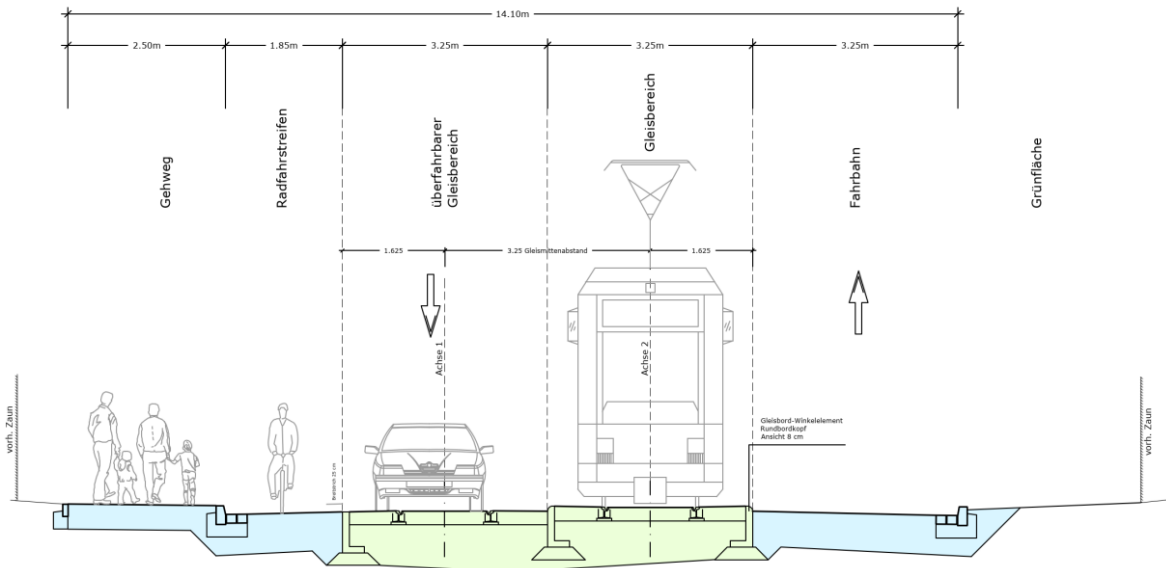


Abb. 2 – Regelquerschnitt Variante 2

Für die Straßenbahn ist nur für das stadtauswärtige Gleis ein 3,25 m breiter besonderer Bahnkörper auf ca. 150 m Länge geplant. Der Kfz-Verkehr stadteinwärts fährt auf dem stadteinwärtigen Gleis. Stadteinwärts wird neben dem Gleisbereich ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen und angrenzend ein 2,50 m breiter Fußweg vorgesehen. Stadtauswärts wird der Radverkehr durch den Engpass Buckau geführt.

Die Verkehrsführung des stadteinwärtsgerichteten Straßenbahn-, Kfz- und Radverkehrs entspricht dem im Bau befindlichen Ausbau der Schönebecker Straße ab Budenbergstraße stadteinwärts.

Die Aufleitung des stadteinwärtsfahrenden Kfz-Verkehrs auf dem Gleisbereich erfolgt signalregelt an der neuen Haltestelle Thiemplatz. An der Budenbergstraße wird zur Vermeidung von Behinderungen zwischen dem stadteinwärtsfahrenden Straßenbahnen und den Linksabbiegern in die Budenbergstraße der Linksabbiegefahrstreifen zwischen die beiden Gleislagen eingeordnet.

Stadtauswärts wird nach der Gleisverziehung des stadtauswärtigen Gleises auf ca. 150 m Länge ein Kfz-Fahrstreifen für den stadtauswärtigen Kfz-Verkehr eingerichtet, der weiter stadtauswärts in den angehobenen Fahrstreifen der neuen Haltestelle Thiemstraße einbindet.

#### Variante 3 (siehe auch Anlage 4)

Die Variante 3 beinhaltet eine Umgestaltung des Straßenraumes, mit der Anlage einer beidseitigen Baumallee, sowie der Anlage des derzeit fehlenden Gehweges neben der stadtauswärtigen Fahrbahn mit einer Breite von 2,25 m. Der Kfz-Verkehr fährt, wie bereits im weiteren stadteinwärtigen Straßenraum, in beiden Fahrrichtungen auf dem Gleisbereich.

Der Radverkehr wird stadteinwärts über einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen vor der neuen Baumreihe geführt. Stadtauswärts erfolgt die Führung des Radverkehrs wie in den Varianten 1 und 2 über den Engpass.

Am LSA-geregelten Knotenpunkt Schönebecker Straße / Budenbergstraße wird der linksabbiegende Kfz-Verkehr von der Schönebecker Straße in die Budenbergstraße auf den Gleisbereich geführt.

Für die Umgestaltung des Straßenraumes der Schönebecker Straße wird mit Variante 3 folgende Querschnittsgestaltung vorgeschlagen:

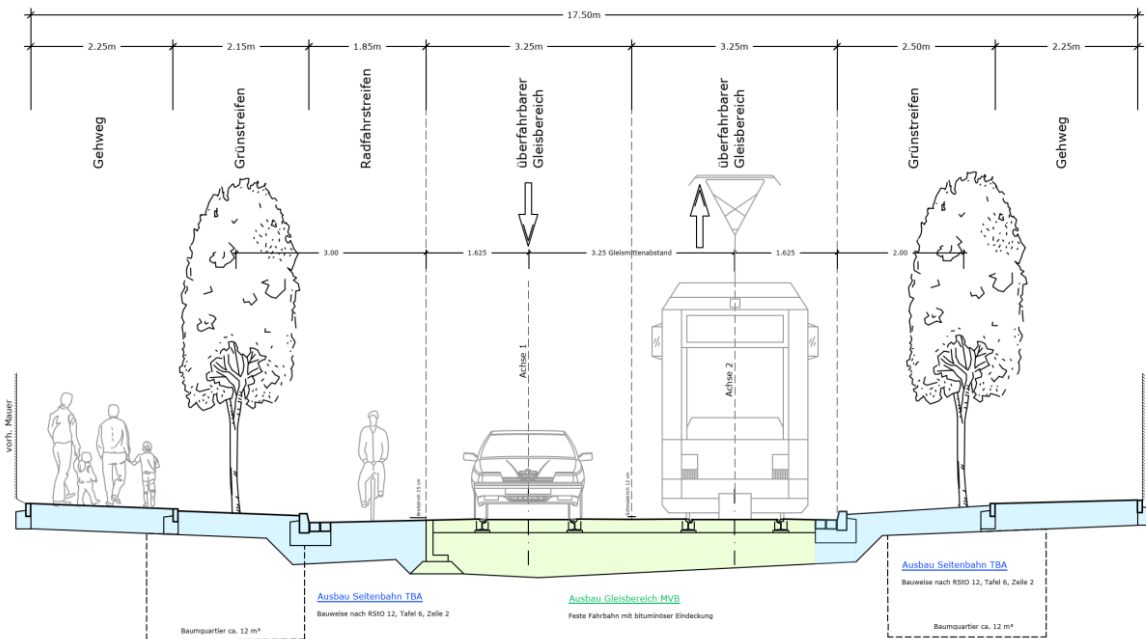


Abb. 3 – Regelquerschnitt Variante 3

Die vorgesehene Baumallee nähert sich durch ihre Anlage am Fahrbahnrand der Fahrleitungsanlage der Straßenbahn. Entsprechend sind schmalkronige Sorten als Pflanzungen vorzusehen.

### Variantenvergleich/Vorzugsvariante

Die Variantenentscheidung wird geprägt durch die Faktoren

- Infrastruktur und städtebauliche Gestaltung sowie
- Umweltverträglichkeit

Im als Anlage 5 beigefügten Erläuterungsbericht sind in einer Übersicht auf den Seiten 11 und 12 die Kriterien der Themenblöcke und die Bewertung dieser Kriterien dargestellt. Im Ergebnis des Variantenvergleiches wird die Variante 3 als Vorzugsvariante bewertet.

Die Vorteile der Variante 3 gegenüber den anderen beiden Varianten liegen vor allem in

- der Aufwertung der städtebaulichen Gestaltung durch die Einfassung der Verkehrsanlage mit einer beidseitigen Baumreihe mit Grünstreifen
- der Verstetigung des Verkehrsablaufes des Kfz-Verkehrs durch gemeinsame Nutzung des Gleisbereiches durch Kfz- und Straßenbahn ohne Überholmöglichkeiten
- vor der Budenbergstraße erfolgt in Variante 3 kein ungesichertes Auffahren des Linksabbiegers auf den Gleisbereich wie in Variante 1

Durch eine straßenbahnabhängige LSA-Steuerung am Knoten Schönebecker Straße / Budenbergstraße ist das Freiräumen der Linksabbieger für den jeweiligen Straßenbahnzug einzurichten.

Der Bewertung der Variante 3 als Vorzugsvariante folgen auch das Tiefbauamt, das Stadtplanungsamt sowie die Magdeburger Verkehrsbetriebe. Aufgrund von Sicherheitsbedenken der Magdeburger Verkehrsbetriebe zur Fahrstreifenbreite im Kurvenbereich sind bei der weiteren Planung kleine Veränderungen zu berücksichtigen:

Der stadtauswärtige Gehweg wird von 2,25 m auf 2,00 m Breite verringert. Die gewonnene Breite wird der Fahrbahn als Krümmenverbreiterung nach Westen zugeschlagen. Die beiden Richtungsfahrstreifen werden gleichmäßig auf 3,375 m vergrößert mit der Verschiebung des westlichen Fahrbahnrandes. Die geplanten Gleisachsen werden dabei nicht verändert. Daraus ergibt sich der in Anlage 6 dargestellte Regelquerschnitt, der für die weitere Planung maßgeblich ist.

## Kosten

Für die Varianten 1 und 2 ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede für die Investitionskosten, die mit ca. 2,8 Mio. € incl. MwSt. geschätzt werden. Die Investitionskosten für die Variante 3 werden auf ca. 2,6 Mio. € geschätzt (siehe Anlage 7 Kostenschätzung). Damit ist Variante 3 auch bezüglich der zu erwartenden Kosten die Vorzugsvariante. Auf die Landeshauptstadt entfallen ca. 606.000 €. Die übrigen Kosten sind von den Magdeburger Verkehrsbetrieben zu tragen.

Die Kosten beinhalten nur Leistungen der Verkehrsanlagen. Kosten für technische Anlagen und Leitungsumverlegungen sind in den ausgewiesenen Kosten nicht enthalten und können erst nach den entsprechenden Planungen ausgewiesen werden.

### Fördermittelanträge

Auf Grundlage der Vorplanung ist nunmehr möglich, einen Antrag im Programm „Sozialer Zusammenhalt“ im Fördergebiet Südost 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. 606.000,- EUR
2/3 der förderfähigen Gesamtkosten:	rd. 404.000,- 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 (Beantragung beim Land bis 11/2023), würde die Bewilligung voraussichtlich 12/2024 erfolgen.

### Weiteres Vorgehen/ Zeitplan

Bei einer Beantragung wie zuvor dargestellt ergibt sich der Zeitplan wie folgt:

- bis 06/2025 Erstellung Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie zusätzliche Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren
- 07/2025 bis 01/2027 Durchführung Planfeststellungsverfahren, ggf. weitere Verfahren
- 02/2027 bis 07/2027 Erstellung Ausführungsplanung
- 08/2027 bis 03/2028 Ausschreibung/Vergabe Bauleistungen

Unter der Voraussetzung der gesicherten Finanzierung (auch der Planungsleistungen), könnte mit der Realisierung ab **2028** begonnen werden.

### Baudurchführung

Die Baudurchführung erfordert für alle Varianten die Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs über ein Gleis während der Bauzeit, um den Gleisanschluss zum Betriebshof Südost zu gewährleisten. Für den Einbau von Bauweichen für den eingleisigen Betrieb sind jedoch Vollsperrungen von 4 Tagen und für den grundhaften Ausbau des Anschlussbereiches an der Budenbergstraße von ca. 4 Wochen notwendig.

### Begründung Klimarelevanz

Maßnahmen/n des „Maßnahmenkatalog zum Masterplan 100% Klimaschutz“ für die Landeshauptstadt Magdeburg:

- C. 3.1 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (hier: Führung stadteinwärts auf neuem, ca. 300 m langem Radfahrstreifen)
- C.4.1 Wettbewerbsfähige Reisezeiten im öffentlichen Personennahverkehr (hier: Straßenbahn als Pulkführer vor motorisiertem Individualverkehr)



**Anlagen:**

- DS0474/22 - Anlage 1 Übersichtskarte
- DS0474/22 - Anlage 2 Lageplan Variante 1
- DS0474/22 - Anlage 3 Lageplan Variante 2
- DS0474/22 - Anlage 4 Lageplan Variante 3
- DS0474/22 - Anlage 5 Erläuterungsbericht
- DS0474/22 - Anlage 6 Regelquerschnitt Variante 3
- DS0474/22 - Anlage 7 Kostenschätzung Variante 3
- DS0474/22 - Anlage 8 Ergebnis der Klimarelevanzprüfung