

Erläuterungsbericht

Umgestaltung Schönebecker Straße
zwischen Bleckenburgstr. und
Haltestellen Thiemplatz

- VORPLANUNG -

Inhaltsverzeichnis Seite

1	Darstellung des Vorhabens	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung.....	3
1.3	Streckengestaltung.....	4
2	Begründung des Vorhabens	5
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorangegangene Untersuchungen und Verfahren	5
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	5
2.3	Besonderer Naturschutzfachlicher Planungsauftrag	5
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	5
2.4.1	Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung.....	5
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	5
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	6
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	6
2.6	Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses	6
3	Varianten und Variantenvergleich	6
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	6
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten.....	7
3.2.1	Variante 1.....	7
3.2.2	Variante 2.....	8
3.2.3	Variante 3.....	8
3.3	Variantenvergleich.....	9
3.3.1	Bewertungsmethodik.....	9
3.3.2	Variantenvergleich der Bewertungskriterien	10
3.3.3	Vorzugsvariante	13
3.4	Investitionskosten.....	13
3.5	Verfahren	13

Anhang

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Landeshauptstadt Magdeburg plant die Umgestaltung des Straßenraumes der Schönebecker Straße und Erneuerung der Verkehrsanlagen mit einem ortsgerechten Straßenausbau und städtebaulicher Aufwertung und Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer im Straßenabschnitt zwischen den geplanten Haltestellen Thiemplatz und der Budenbergstraße.

Die Schönebecker Straße ist als Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion die Haupteerschließungsachse für Buckau für den Straßenbahn-, Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr. Der zu untersuchende Planungsabschnitt der Schönebecker Straße von der Budenbergstraße bis zur Haltestelle Thiemstraße schließt beidseitig an vorhandene Planungen bzw. laufende Ausbaumaßnahmen an.

Stadteinwärts in Höhe Budenbergstraße erfolgt gegenwärtig 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 für den Ausbau der barrierefreien Haltestellen Thiemplatz für beide Fahrtrichtungen durch Planfeststellung bestätigte Planungen vor, an die der Untersuchungsbereich anschließt.

Die vorliegende Vorplanung beinhaltet nur die Planung der Verkehrsanlagen.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Planungsabschnitt der Schönebecker Straße von der Budenbergstraße bis zu den geplanten 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-Fahstreifen 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.



Abb. 1 – Schönebecker Str. Blickrichtung einwärts von der Haltestelle Thiemplatz

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

- Erneuerung des weitgehend verschlissenen baulichen Zustandes der Gleis-, Fahr-
bahn- und Seitenanlagen der Schönebecker Straße
- Angleichung der Querschnittsgestaltung der Schönebecker Straße an den Ausbaue-
querschnitt 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 Straßenentwässerung und Straßenbeleuchtung ist an die neue Straßenraumgestaltung anzupassen.

1.3 Streckengestaltung

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. Die Gleistrassierungen im Ausbaubereich und Fahrbahnverziehungen sind mit 50 km/h befahrbar.

Im Streckenbereich gibt es fünf Grundstückszufahrten, die wie bisher durch Rechtsein- und Rechtsausbiegen angeschlossen bleiben.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorangegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Vorplanung baut auf folgenden Untersuchungen und Verfahren auf:

- Planfeststellungsbeschlüsse für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen Thiemplatz vom 20.03.2019 (stadteinwärts) und 19.08.2014 (stadtauswärts)
- Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn BA 7, Raiffeisenstraße – Warschauer Straße vom 20.12.2016
- Stadtkartenwerk und Luftbilder der Landeshauptstadt Magdeburg

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die Umgestaltung des Untersuchungsbereiches der Schönebecker Straße ist eine Vorprüfung des Einzelfalls zur UVP-Pflicht zu erarbeiten.

2.3 Besonderer Naturschutzfachlicher Planungsauftrag

entfällt

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Die Umgestaltung des Straßenraumes Schönebecker Straße entspricht dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 plus (VEP) für die LH Magdeburg, dem Flächennutzungsplan der LH Magdeburg vom 16.02.2018. Zielstellung der Umgestaltung ist die städtebauliche Aufwertung sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität für **alle** Verkehrsteilnehmer und verkehrssichere Führung des stadteinwärtigen Radverkehrs.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Im Straßenzug Schönebecker Straße verkehrt die Straßenbahnlinie 2 mit 6 Zügen pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit. Zusätzlich verkehren vom und zum Betriebshof Südost der MVB die aus- und einrückenden Straßenbahnzüge. Die Straßenverkehrsbelastung des Straßenzuges weist nach den Verkehrszählungen des Stadtplanungsamtes aus dem Jahr 2015 folgende Größen auf:

Straße	Kfz-Verkehrsbelastung im Querschnitt		
	Tagesverkehr	Frühspitzenstunde	Nachmittags-spitzenstunde
Schönebecker Straße nördl. Thiemstr.	18.600	1.032	1.724

Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 4 % des Kfz-Verkehrs.

Die Schönebecker Straße befahren täglich ca. 190 Radfahrer stadteinwärts. Stadtauswärts wird der Radverkehr durch den Engpass Buckau geführt. Das ist die kürzere und verkehrssichere Verbindung zum Thiemplatz.

Die Führungsform für den Radverkehr wurde auf der Grundlage der RASt 06 und der ERA 2010 untersucht (siehe Anhang).

Nach Bild 7 ERA 2010 ergibt sich für eine Verkehrsbelastung von ca. 1.700 Kfz/h im Querschnitt bei Tempo 50 der Belastungsbereich III mit den Führungsformen Radfahrstreifen oder Radweg. Ein gemeinsamer Rad- und Gehweg ist nach den aus 2015 vorliegenden Zählwerten möglich.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Mit der Umgestaltung des Straßenraumes der Schönebecker Straße wird für alle Verkehrsteilnehmer eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch folgende Maßnahmen angestrebt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußgängerverkehr durch Ausbau eines gemeinsamen Rad- und Fußweges mit Regelbreite (Variante 1) oder mit gesonderten Radfahrstreifen (Variante 2 und 3) für den stadteinwärtigen Radverkehr
- Abbau von Behinderungen des Straßenbahnverkehrs durch den Kfz-Verkehr durch Ausbau eines besonderen Bahnkörpers (Variante 1) bzw. durch Vermeidung von Behinderungen des stadteinwärtigen Straßenbahnverkehrs durch Linksabbieger in die Budenbergstraße und gleichzeitiger Leistungsfähigkeitserhöhung für den künftig LSA-geregelten Knotenpunkt (Variante 2).

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die konstruktive Ausbildung des Gleisbereiches wird auf Betontragschicht mit elastischer Schienenfußummantelung und bituminöser Gleiseindeckung vorgeschlagen. Dadurch wird eine Minderung der Schwingungsemission durch die Straßenbahn gegenüber dem vorhandenen Zustand erreicht.

2.6 Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses

entfällt

3 Varianten und Variantenvergleich

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der untersuchte Straßenraum ist durch angrenzende Grünbereiche, zwei anliegenden Einfamilienhausgrundstücke an der Elbseite und die rückseitigen Grundstücksflächen der Wohnbebauung am Engpass eingefasst.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variante 1

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

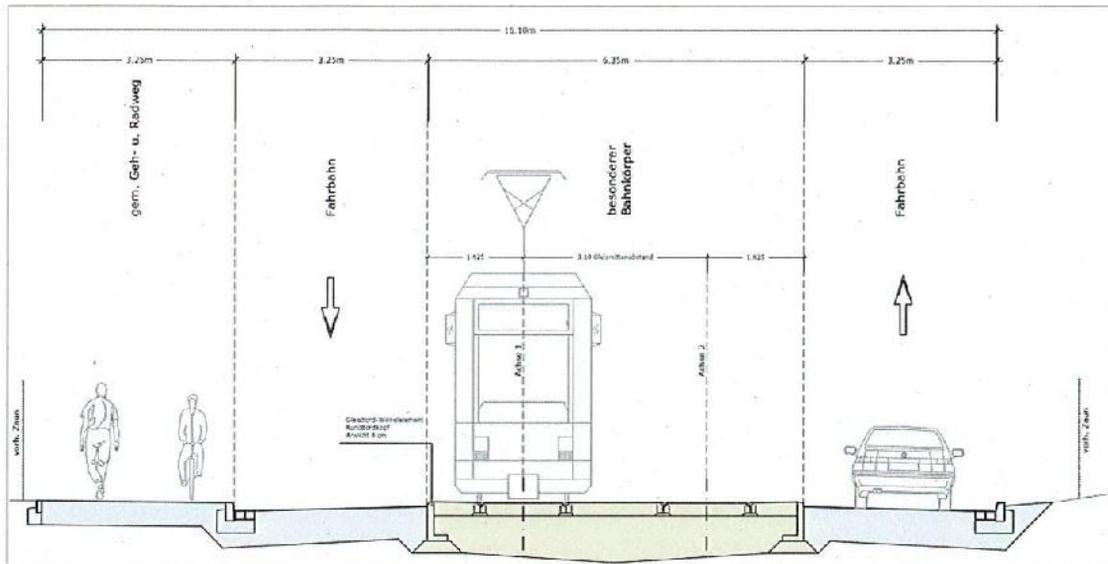


Abb. 1 – Regelquerschnitt Variante 1

Für die Straßenbahn wird ein 6,35 m breiter besonderer Bahnkörper geplant mit beidseitig 3,25 m breitem Kfz-Fahrfstreifen. 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 links-abbiegende Kfz-Verkehr von der Schönebecker Straße in die Budenbergstraße auf den Gleisbereich geführt.

3.2.2 Variante 2

In Variante 2 ist folgende Querschnittsgestaltung geplant:

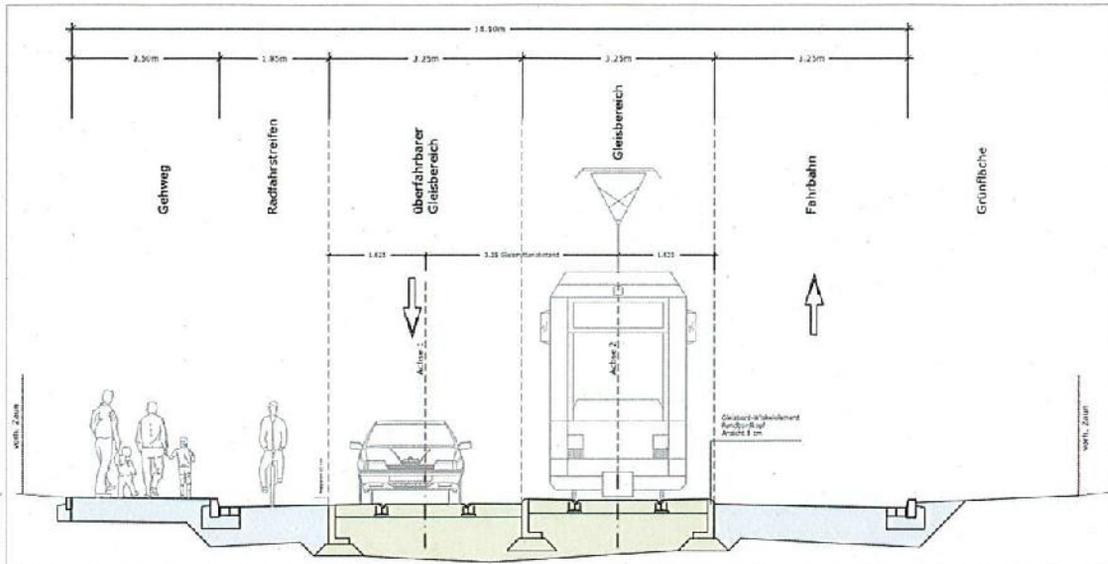


Abb. 2 – Regelquerschnitt Variante 2

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 mit auf dem stadteinwärtigem 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.

3.2.3 Variante 3

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 stadteinwärtigem Straßenraum in beiden Fahrtrichtungen 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 dem Engpass.

Am LSA-geregelten Knotenpunkt Schönebecker Straße / Budenbergstraße wird der links-abbiegende 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:

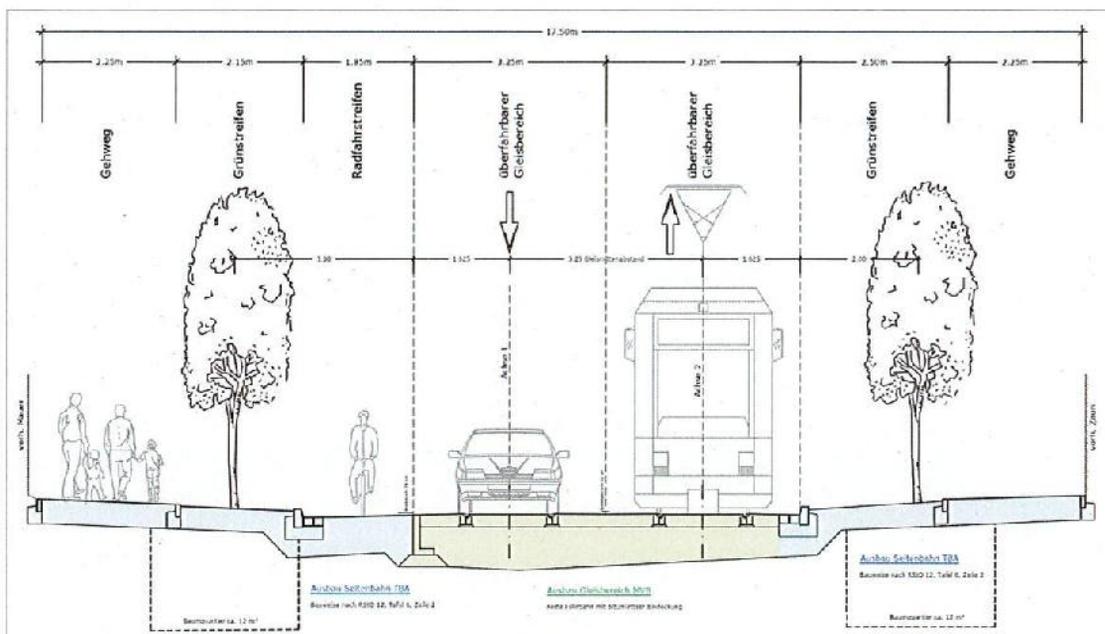


Abb. 3 – Regelquerschnitt Variante 3

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

3.3 Variantenvergleich

3.3.1 Bewertungsmethodik

Für den qualitativen Variantenvergleich der 3 Varianten wurde eine integrative Vorgehensweise gewählt. Kriterien aus verschiedenen Fachdisziplinen sichern eine ausgewogene Bewertung der Varianten. Die Bewertungen wurden in den Themenblöcken

- Infrastruktur und städtebauliche Gestaltung
- Umweltverträglichkeit

zusammengefasst.

Für das geplante Bauvorhaben wurden für die Themenblöcke folgende Kriterien bewertet:

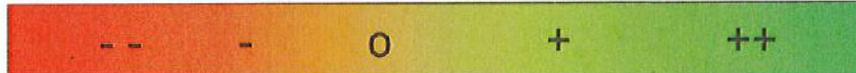
I. Infrastruktur und städtebauliche Gestaltung

- Städtebauliche Gestaltung
- MIV
- ÖPNV
- Fußgänger
- Radfahrer
- Ruhender Verkehr
- Flächenverfügbarkeit
- Verkehrssicherheit

II. Umweltverträglichkeit

- Schutzgut Mensch
- Schutzgut Boden und Wasserhaushalt
- Schutzgut Pflanzen und Tiere
- Schutzgut Erholung und Landschaftsbild
- Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Innerhalb der Themenblöcke erfolgte die Bewertung der einzelnen Kriterien in Abhängigkeit der Wirkungen und der Zielerreichung des jeweiligen Kriteriums. Dies erfolgte unter Betrachtung der unterschiedlichen Ausprägungen (Vor- und Nachteile) der einzelnen Varianten auf einer fünfklassigen Skala mit den nachfolgend dargestellten Benotungsmöglichkeiten.



Anschließend wurden die Bewertungen der jeweiligen Variante zusammengefasst, wobei die qualitative Bewertung der Kriterien in Punkte umgerechnet wurden (++ = 2 Punkte bis -- = -2 Punkte).

Für die Wertsynthese wurden die Punkte der Themenblöcke additiv zusammengefasst und eine Gleichgewichtung der Punktsommen der Themenblöcke gewählt, da hierdurch eine etwa gleichrangige Bedeutung der unterschiedlichen Konfliktfelder am besten wiedergegeben werden kann.

Eine Redundanz innerhalb der Bewertung wurde vermieden. Jede Ausprägung wurde einmal in die Bewertung einbezogen.

3.3.2 Variantenvergleich der Bewertungskriterien

In der folgenden Tabelle sind in einer Kurzübersicht die Kriterien der Themenblöcke und die Bewertung dieser Kriterien dargestellt.

Kriterium / Varianten	Variante 1	Variante 2	Variante 3
0. Allgemeine Beschreibung			
0.1 Querschnitt - Skizze			
0.2 Querschnitt - Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung des Straßenraumes Strab besonderer Bahnkörper Führung Radverkehr stadteinwärts auf gemeinsamen Geh- und Radweg, stadtauswärts durch Engpass 	<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung des Straßenraumes Strab/Kfz auf gemeinsamen Fahrstreifen stadteinwärts Aufstellung Linksabbieger im Engpass zw. den Gleisbereichen Radfahrstreifen, stadteinwärts 	<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung des Straßenraumes Strab/Kfz auf gemeinsamen Fahrstreifen Radfahrstreifen, stadteinwärts 2 neue Baumreihen Neuer Gehweg an Nordseite
I Infrastruktur und städtebauliche Gestaltung			
Städtebauliche Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> Keine wesentliche Veränderung (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine wesentliche Veränderung (0) 	<ul style="list-style-type: none"> städtebauliche Aufwertung Straßenraum gegenüber Bestand (++)
MIV	<ul style="list-style-type: none"> gesonderter Kfz-Fahrstreifen je Richtung (0) Abbiegemöglichkeiten wie Bestand (0) Überholmöglichkeit Strab in beiden Fahrrichtungen (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Gesonderter Kfz-Fahrstreifen nur stadtauswärts (-) Abbiegemöglichkeiten wie Bestand (0) Überholmöglichkeit Strab nur stadtauswärts (-) 	<ul style="list-style-type: none"> Kein gesonderter Kfz-Fahrstreifen (-) Abbiegemöglichkeiten wie Bestand (0) Keine Überholmöglichkeit Strab (-)
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> Vergrößerung Gleismittenabstand für künftige Straßenbahnzüge (+) Besonderer Bahnkörper auf 250m Länge (++) Anordnung Spuraufteilung Kfz wie im Bestand am Engpass/Budenbergstraße (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Vergrößerung Gleismittenabstand für künftige Straßenbahnzüge (+) Besonderer Bahnkörper nur stadtauswärts auf ca. 100m Länge (+) Linksabbieger Kfz nicht im Gleisbereich am Engpass/Budenbergstraße (++) 	<ul style="list-style-type: none"> Vergrößerung Gleismittenabstand für künftige Straßenbahnzüge (+) Kein Besonderer Bahnkörper (0) Alle Verkehrsströme Kfz auf Gleisbereich im Bereich Engpass/Budenbergstraße (-)
Fußgänger	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinsamer Geh- Radweg nur auf der Nordseite (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Separater Gehweg auf Nordseite (++) 	<ul style="list-style-type: none"> Beidseitige Gehwege (++)
Radfahrer	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr stadteinwärts auf gem. Rad-Gehweg (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Führung stadteinwärts auf Radfahrstreifen einseitl. von Thiemstr. bis Benediktiner Straße (++) 	<ul style="list-style-type: none"> Führung stadteinwärts auf Radfahrstreifen einseitl. von Thiemstr. bis Benediktiner Straße (++)
Ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> keine Veränderungen zum Bestand (0) Halten und Liefen nicht möglich (-) 	<ul style="list-style-type: none"> keine Veränderungen zum Bestand (0) Halten und Liefen nicht möglich (-) 	<ul style="list-style-type: none"> keine Veränderungen zum Bestand (0) Halten und Liefen an Grundstückszufahrten bei Verbotung der Zufahrten möglich (0)
Flächenverfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> Grunderwerb nur im sehr geringen Umfang erforderlich (0) 	<ul style="list-style-type: none"> kein Grunderwerb erforderlich (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Grunderwerb nur im sehr geringen Umfang erforderlich (0)
Leistungsfähigkeit	<ul style="list-style-type: none"> grundsätzlich gemäß RAS 06 gegeben (0) 	<ul style="list-style-type: none"> grundsätzlich gemäß RAS 06 gegeben (0) 	<ul style="list-style-type: none"> grundsätzlich gemäß RAS 06 gegeben (0)
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verstopfung des Verkehrsflusses (0) Keine Zusammenführung Verkehrsströme Kfz/Strab nach Haltestelle Thiemplatz stadteinwärts (0) Konflikte des Verkehrsstroms bei der Zufahrt in die Linksabbiegespur Engpass/Budenbergstraße (-) 	<ul style="list-style-type: none"> Teilweise Verstopfung des Verkehrsflusses stadteinwärts (Strab ist Pulkfahrer) (+) Zusammenführung Verkehrsströme Kfz/Strab nach Haltestelle Thiemplatz stadteinwärts (-) Keine Konflikte der Verkehrsströme im Bereich Engpass/Budenbergstraße (++) 	<ul style="list-style-type: none"> Verstopfung des Verkehrsflusses (Strab ist Pulkfahrer) (++) Zusammenführung Verkehrsströme Kfz/Strab nach Haltestelle Thiemplatz stadteinwärts (-) Keine Konflikte der Verkehrsströme im Bereich Engpass/Budenbergstraße (+)

Summe der Bewertungspunkte für Infrastruktur u. städtebaul. Gestaltung (Summe aller + und -)	0	3	2
II Umweltverträglichkeit			
Schutzgut Mensch			
Beeinträchtigung schutzwürdiger Bereiche (z.B. Schulen, Klinikum)	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber Bestand (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber Bestand (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber Bestand (0)
Schallbelastung Wohngebiete	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung Schallemission durch elast. Schienenlagerung und Verstopfung Verkehrsablauf gegenüber Bestand (+) 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung Schallemission durch elast. Schienenlagerung und Verstopfung Verkehrsablauf gegenüber Bestand (+) 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung Schallemission durch elast. Schienenlagerung und Verstopfung Verkehrsablauf gegenüber Bestand (+)
Schutzgut Boden und Wasserhaushalt			
Neuersiegelung	<ul style="list-style-type: none"> Keine Neuversiegelung von Flächen (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Neuversiegelung von Flächen (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Teilweise Entseelung von Flächen (Baumscheiben/Grünstreifen) (+)
Schutzgut Pflanzen und Tiere			
Schutzgebiete (gem. § 21 NatSchV LSA)	<ul style="list-style-type: none"> Keine (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine (0)
Verlust / Beeinträchtigung von Gehölzbeständen	<ul style="list-style-type: none"> Keine (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine (0)
Schutzgut Erholung und Landschaftsbild			
Beeinträchtigung / Verlust von Straßenbäumen Baumpflanzungen	<ul style="list-style-type: none"> Nein (0) Keine (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Nein (0) Keine (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine (0) 33 Baumpflanzungen (++)
Schutzgut Kultur- und Sachgüter			
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen (0) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Auswirkungen (0)
Summe der Bewertungspunkte für Umweltverträglichkeit (Summe aller + und -)	1	1	4
Zusammenfassung			
Summe der Bewertungspunkte für Infrastruktur und städtebauliche Gestaltung	0	3	2
Summe der Bewertungspunkte Umweltverträglichkeit	1	1	4
Summe aller Bewertungspunkte	1	4	6
Rang	3	2	1

3.3.3 Vorzugsvariante

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.

3.4 Investitionskosten

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 Kostenschätzung in Unterlage 7).

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.

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 Vollsperrungen von 4 Tagen und für den grundhaften Ausbau des Anschlussbereiches an der Budenbergstraße sind jedoch Vollsperrungen von ca. 4 Wochen notwendig.

3.5 Verfahren

Nach dem Ämterumlauf und der Stellungnahme der MVB zur Vorplanungsunterlage vom Mai 2021 wird von allen Ämtern/MVB, bis auf Amt 66.32 – Lichtsignalanlagen die Variante 3 als Vorzugsvariante gesehen, welche planerisch weiter zu verfolgen ist. Die Stellungnahmen der beteiligten Ämter sind der Vorplanungsunterlage Unterlage 8 beigefügt.

Als nächster Planungsschritt sind auf der Grundlage der Vorplanung die Unterlagen der Entwurfsplanung zu erarbeiten. Hierbei ist auch die Straßenbeleuchtungsanlage zu planen. Die Möglichkeit der Nutzung vorhandener Kombimaste für die Straßenbeleuchtung ist dabei zu prüfen.

Mit der Festlegung der verkehrlichen Vorzugsvariante sind die Versorgungsträger zur Abschätzung der erforderlichen Leitungsmaßnahmen mit Beginn der Entwurfsplanung zu beteiligen.

Die Planungen der Gleisanlagen der Straßenbahn müssen im Rahmen der Genehmigungsplanung von der Technischen Aufsichtsbehörde für Bahnanlagen (TAB) des Landes Sachsen-Anhalts genehmigt werden.

Magdeburg den: 09.12.2021

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

Führung Radverkehr in der Schönebecker Straße

1. Grundlagen

- RASt 06 Pkt. 6.16.4
- ERA 2010 Pkt. 2.3
- Verkehrszählungen SPA 14.04.2015

2. Verkehrsbelastung

- | | |
|---|--------------|
| • Kfz-Verkehr (Querschnitt): | 1.700 Kfz/h |
| • Radverkehr pro Richtung: | 20 R/h |
| • Fußgängerverkehr (Elbseite) Schätzwert: | 20 F/h |
| - Schätzwert Fußgänger und Radfahrer | ca. 40 F+R/h |

3. Vorauswahl zur Führungsform

Nach Bild 7 ERA 2010 ergibt sich für eine Verkehrsbelastung von ca. 1.700 Kfz/h bei Tempo 50 der Belastungsbereich III mit den Führungsformen Radfahrstreifen, Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg.

Die Anlage eines gemeinsamen Rad- und Gehweges liegt von der Frequentierung des Rad- und Gehweges und den verfügbaren Breiten der Seitenstreifen her nach Bild 15 ERA im Grenzbereich.

Die Radverkehrsstärke ist witterungsbedingt und saisonal stark schwankend.

Im Hinblick auf die angestrebte Erhöhung des Radverkehrs wird ein gemeinsamer Rad- und Gehweg an der Elbseite der Schönebecker Straße nicht empfohlen.