

## ÖPNV-Schnittstelle Beyendorf

### Vorplanung

Auftraggeber:

**Landeshauptstadt Magdeburg**  
Stadtplanungsamt  
An der Steinkuhle 6  
39128 Magdeburg

Auftragnehmer:

**Ingenieurbüro Buschmann GmbH**  
Verkehrsplanung, Straßen-, Gleis- und Tiefbau • Beratung, Planung, Projektsteuerung, Baubüberwachung  
Eichenweg 24  
39120 Magdeburg  
Tel.: 0391 / 62 134 26  
E-Mail: [info@ing-buero-buschmann.de](mailto:info@ing-buero-buschmann.de)

Magdeburg im Dezember 2022

... Ausfertigung

<b>Inhaltsverzeichnis .....</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Darstellung des Vorhabens.....</b>	<b>3</b>
1.1 Planerische Beschreibung.....	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung .....	4
<b>2 Begründung des Vorhabens .....</b>	<b>6</b>
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorangegangene Untersuchungen und Verfahren	6
2.2 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....	6
2.2.1 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....	7
2.2.2 Fahrzeiten.....	7
2.2.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit .....	8
2.3 Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses.....	8
<b>3 Varianten und Variantenvergleich .....</b>	<b>8</b>
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes .....	8
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten.....	8
3.2.1 Variante 1a .....	8
3.2.2 Variante 1b .....	10
3.2.3 Variante 2 .....	12
3.2.4 Variante 3 .....	14
3.3 Variantenvergleich.....	15
3.3.1 Bewertungsmethodik .....	15
3.3.2 Vorzugsvariante.....	19
3.4 <b>Ausstattungen</b> .....	<b>19</b>
3.4.1 Befestigungen.....	19
3.4.2 Entwässerung.....	19
3.4.3 Straßenbeleuchtung .....	19
3.5 <b>Versorgungsleitungen</b> .....	<b>21</b>
3.6 <b>Baugrund</b> .....	<b>21</b>
3.7 <b>Grunderwerb</b> .....	<b>22</b>
3.8 <b>Investitionskosten</b> .....	<b>22</b>
3.8.1 Ausbaumodule / Bauabschnitte .....	22
<b>4 Prüfergebnis Umsetzbarkeit .....</b>	<b>23</b>

# 1 Darstellung des Vorhabens

## 1.1 Planerische Beschreibung

Die Landeshauptstadt Magdeburg plant den Ausbau des Umfeldes des Haltepunktes Beyendorf der Deutschen Bahn (DB) zu einer multimodalen ÖPNV-Schnittstelle mit einer überdachten Fahrradabstellanlage für 20 Fahrräder. Zu prüfen sind zudem der Bau einer Buswendestelle für niederflurige Gelenkbusse und Park & Ride-Anlagen für 8 – 10 Pkw. Dazu sind im Rahmen einer Vorplanung Ausbauvarianten zu untersuchen, die auch einen Teilausbau einzelner Module der Schnittstelle ermöglichen.

Für den Busverkehr sind die Zufahrtsmöglichkeiten am Knotenpunkt Beyendorfer Straße / Zum Bahnhof, sowie die Begegnungsmöglichkeiten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen in der 300 m langen Straße Zum Bahnhof mit zu untersuchen.

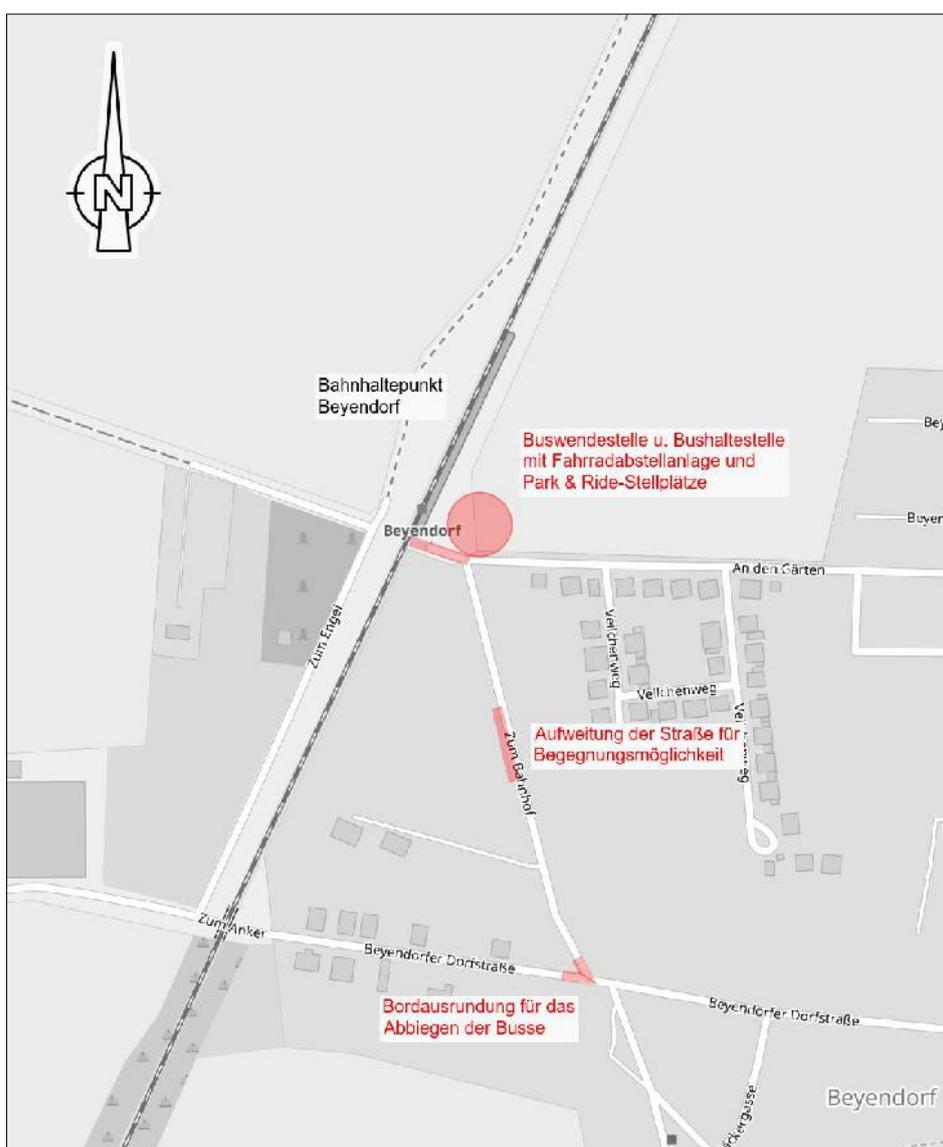


Abb. 01 – Übersichtskarte, © OpenStreetMap

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Haltepunkt Beyendorf ist gegenwärtig nur durch einen ca. 4m breiten Stichweg an die Anliegerstraßen Zum Bahnhof und An den Gärten angebunden. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pkw fehlen und eine Verknüpfung des Haltepunktes mit der Buslinie 66 der MVB, die Beyendorf erschließt, fehlt.



Foto 01 – Haltepunkt Beyendorf, © Ingenieurbüro Buschmann im Jan. 2021



Foto 02 – Stichstraße zum Haltepunkt Beyendorf, © Ingenieurbüro Buschmann im Jan. 2021

Mit der zu prüfenden Verknüpfung des Haltepunktes Beyendorf mit der Buslinie 66 ist direkt am Haltepunkt eine Buswendemöglichkeit geplant, da eine Zu- oder Abfahrt der Buslinie 66 nur über die Straße „Zum Bahnhof“ möglich ist.



Foto 03 – Straße Zum Bahnhof, © Ingenieurbüro Buschmann im Jan. 2021

Dazu ist die 5,50 m breite Fahrbahn der Straße „Zum Bahnhof“ mit einer 6,50 m breiten und 20 m langen Begegnungsstelle des Busverkehrs mit Lkw oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen und einer vergrößerten Bordausrundung am Knotenpunkt Beyendorfer Dorfstraße / Zum Bahnhof zu ertüchtigen.

In kurzer Entfernung zum Bahnsteig des Haltepunktes ist eine überdachte Fahrradabstellanlage für Anlehnbügel für 20 Fahrräder geplant.

Im Falle eines positiven Prüfergebnisses ist in Nähe des Haltepunktes ist neben der Buswendemöglichkeit eine 18 m lange Bushaltestelle mit barrierefreiem Einstieg und Haltestellenausstattung entsprechend des Magdeburger Standards der Barrierefreiheit im ÖSPV geplant, die einen Eingriff in landwirtschaftlich genutzte Fläche erfordert.

In Nähe des Haltepunktes sollen 8 Pkw-Stellplätze, davon 1 Behindertenstellplatz, für den Park & Ride-Verkehr befestigt werden.

Für den direkten Zugang für Fußgänger wird ein 3,50 m breiter Stichweg ausgebaut, der auch als Zufahrt zur Fahrradabstellanlage und für Wartungsfahrzeuge dient.

Die neuen Verkehrsanlagen erfordern den Ausbau bzw. die Erweiterung der Straßenbeleuchtung.

Die Entwässerung der zusätzlichen Verkehrsflächen erfolgt in die benachbarten Grünflächen bzw. neue Verdunstungsmulden.

Eingriffe in Grünbereiche sind durch entsprechende Ersatzmaßnahmen auszugleichen.

## **2 Begründung des Vorhabens**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung, vorangegangene Untersuchungen und Verfahren**

Entsprechend des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg 2018 ist am Haltepunkt der Übergang zwischen SPNV und ÖPNV hinsichtlich einer besseren räumlichen und zeitlichen Verknüpfung zu prüfen (siehe 9.5 Vernetzung, F. 9.5.3).

Dieser Empfehlung entspricht der Stadtratsbeschluss der Landeshauptstadt Magdeburg 098-003(VII)19 zur Erstellung einer Vorplanung für den Ausbau der ÖPNV-Schnittstelle.

### **2.2 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens**

Mit dem Ausbau der ÖPNV-Schnittstelle wird eine stärkere Nutzung des SPNV angestrebt. Die Verknüpfung der stündlich verkehrenden Buslinie 66 mit dem Haltepunkt Beyendorf würde insbesondere für Sohlen und Beyendorf einen direkten Zugang zum SPNV ermöglichen, wäre andererseits jedoch mit einem betrieblichen Mehraufwand und längeren Fahrzeiten für andere Fahrgäste verbunden.

Der Ausbau der überdachten Fahrradabstellanlage und von Park & Ride-Plätzen soll die stärkere Nutzung des ÖPNV anregen.

Die Landeshauptstadt Magdeburg hat die Förderung der Schnittstelle Beyendorf durch das Schnittstellenprogramm der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) angemeldet und beabsichtigt eine entsprechende Antragstellung nach Bestätigung der vorliegenden Vorplanung.

### **2.2.1 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Der Ausbau der Wendeschleife am Ende der Straße „Zum Bahnhof“ würde dazu führen, dass diese Straße von einer Buslinie (Nummer 66 (2021) sowohl in Fahrtrichtung Bördepark wie auch in Fahrtrichtung Westerhüsen im Abstand von einer Stunde befahren wird. Das bedeutet, dass je Stunde vier Busse die Straße befahren (zwei je Richtung). Damit wird die Verkehrsbelegung der Straße geringfügig erhöht. Dieser Umstand wird bei jeder der vier Varianten eintreten.

Verkehrszählungen und Daten zur derzeitigen Verkehrsbelastung liegen nicht vor.

Die Erreichbarkeit des Bahngeländes erfolgt in allen Varianten über eine Grundstückszufahrt im Bereich der früheren Ladestraße und der anschließenden Mischverkehrsfläche entlang der geplanten Fahrradabstellanlage. Am Ende der Mischverkehrsfläche ist eine Aufstellfläche für Wartungsfahrzeuge (8,0 m) vorgesehen. Die Zufahrt kann in Variante 1a, 1b und 2 vorwärts durch einen großen LKW (Variante 3 kleiner LKW) ohne rangieren angefahren werden. Das Wenden von Fahrzeugen ist aufgrund der Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Die Rückwärtsfahrt findet im öffentlichen Verkehrsraum statt. Möglich ist in allen Varianten auch die Rückwärtseinfahrt von Fahrzeugen über die Straße An den Gärten in die Zufahrt.

### **2.2.2 Fahrzeiten**

Durch die MVB wurde im Rahmen der Vorplanung untersucht, die Fahrbeziehung der Buslinie 66 im Bereich Bördepark zu optimieren, um die benötigte Fahrzeit von ca. 2 Minuten zur Bedienung des Bf. Beyendorf zu ermöglichen. Als Grundlage hierfür wurde die zukünftige Linienführung der Buslinien 58 in Verbindung mit der Buslinie 66 nach Westerhüsen West genommen.

„Mit Umsetzung der neuen Wendestelle Westerhüsen West ändern sich die Linienführungen der Buslinien 58 und 66. Diese werden dann umlauftechnisch verbunden, da die Buslinie 66 mit nur einem Fahrzeug nicht umzusetzen ist und von den Pufferzeiten der verbundenen Linie, aktuell die Buslinie 54 zukünftig die Buslinie 58, profitiert. Aus den neuen Linienführungen ergeben sich je Linie und Fahrt ein Mehrbedarf von 915 Metern auf der Linie 58 und 840 Meter auf der Linie 66. Aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und den verkehrlichen Einschränkungen in der Welsleber Straße wurde im Worst Case 18 km/h und Best Case 20 km/h als Reisegeschwindigkeit angenommen.

Daraus resultiert eine Fahrzeitverlängerung im Worst Case von 220 Sekunden auf der Linie 58, 205 Sekunden auf der Linie 66 und im Best Case 202 Sekunden auf der Linie 58 und 188 Sekunden auf der Linie 66. Die sich daraus ergebenden Umlaufzeiten der einzelnen Linien und auch des Linienverbundes beider Linien lassen keine weitere Stichfahrt ohne zusätzliches Fahrzeug zu. Aus diesem Grund kann eine eventuelle Fahrzeioptimierung im

Bereich Bördepark lediglich zu einer Entspannung der Gesamtsituation in den Umläufen führen, nicht jedoch zu einer Fahrzeiterparnis zur Bedienung zusätzlicher Äste.“<sup>1)</sup>

Damit würde unter den derzeit absehbaren Randbedingungen für die Bedienung der Schnittstelle Beyendorf durch die Linie 66 ein zusätzlicher Bus benötigt werden.

### **2.2.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dient der Ausbau einer Begegnungsstelle in der Straße Zum Bahnhof für Bus/Lkw bzw. Lkw/Lkw und die Vergrößerung der Bordausrundung am Knotenpunkt Beyendorfer Straße / Zum Bahnhof.

Die Nutzung der Wendeschleife für Nicht-ÖPNV-Verkehre wurde noch nicht abschließend diskutiert und wird eher kritisch gesehen.

## **2.3 Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses**

Der Ausbau der ÖPNV-Schnittstelle soll die stärkere Nutzung des ÖPNV anregen durch die Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten für das Bike und Ride sowie ggf. Pkw-Stellplätze als Park und Ride Angebot und einer Verknüpfung von Stadtbus und Bahnhofpunkt.

## **3 Varianten und Variantenvergleich**

### **3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Der Haltepunkt Beyendorf und das Untersuchungsgebiet liegen am Nordwestrand der Ortslage Beyendorf. Die Straße Zum Bahnhof ist beidseitig durch 1- bis 3-geschossige Wohnbebauung mit kleineren Gewerbebetrieben geprägt. Die Straße An den Gärten ist nur an der Südseite mit Einfamilienhäusern bebaut. Nördlich der Straße grenzen Ackerflächen an. An der Westseite liegt das Gelände der DB AG, durch einen Geländebruch mit Baum- und Buschbestand höhenmäßig AG von der Ackerfläche getrennt wird.

Diese Fläche ist wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnstrecke und des Haltepunktes aufgeschüttet worden.

### **3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten**

#### **3.2.1 Variante 1a**

In Variante 1a wird die Buswendestelle auf der Ackerfläche angrenzend an den Geländebruch zum Haltepunkt Beyendorf mit einem Wendekreisradius  $R=15$  m und 7,00 m breiter Wendefahrbahn angeordnet.

Die Zu- und Ausfahrt zur Buswendestelle erfolgt in Verlängerung der Straße Zum Bahnhof. Vor der Ausfahrt an der Westseite der Wendeschleife ist die 18 m lange Bushaltestelle vorgesehen, die entsprechend Magdeburger Standard mit Fahrgastunterstand, dynamischer Fahrgastinformation, taktilen Elementen barrierefrei ausgebaut werden soll.

---

<sup>1)</sup> Fahrzeitberechnung MVB, E-Mail von 03.02.2022

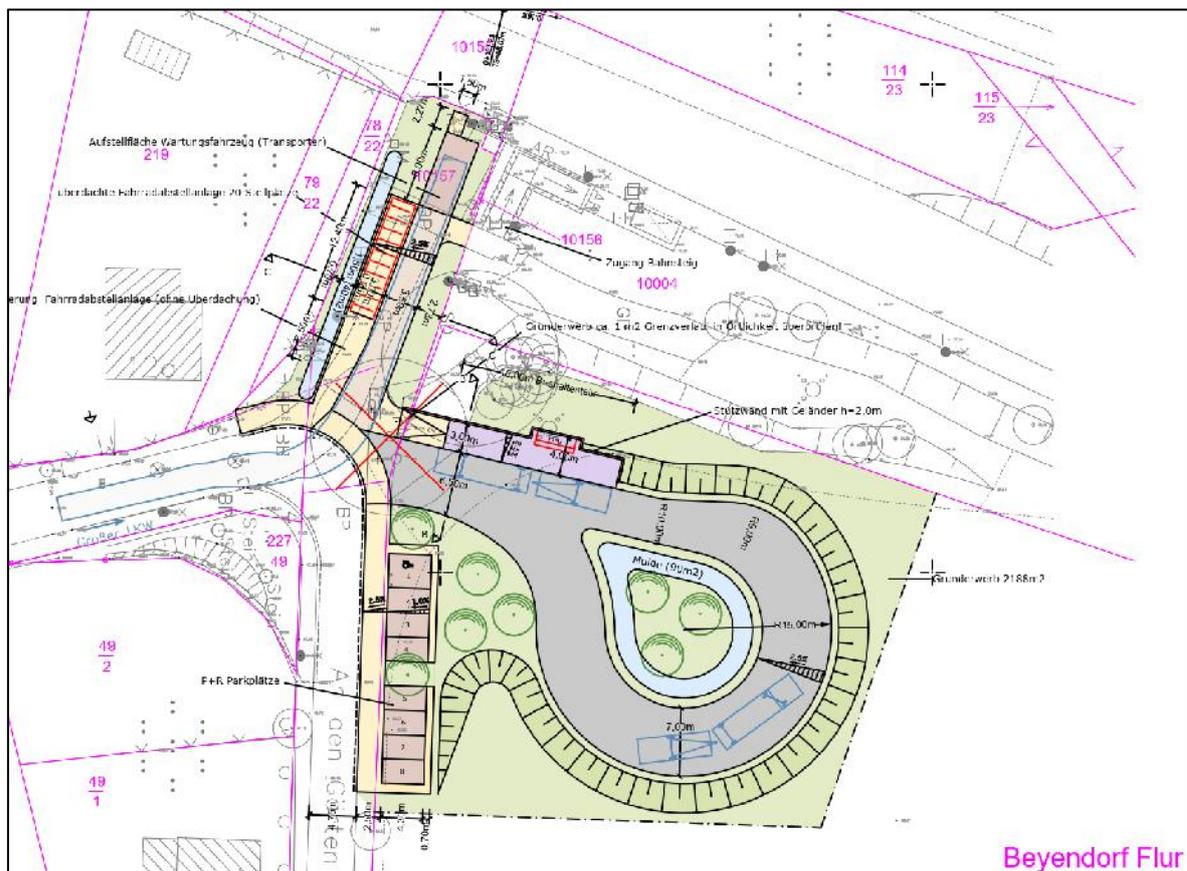


Abb. 02 – Lageplanvariante 1a

Die Lage der Buswendestelle erfordert eine Baumfällung. In das angrenzende Flurstück 10004 der DB AG wird geringfügig ( $1 \text{ m}^2$ ) eingegriffen.

Die Wendestelle kann durch niederflurige Gelenkbusse befahren werden (siehe Schleppkurvennachweis in Unterlage 3.5).

Der Umsteigeweg von der Bushaltestelle zum Haltepunkt beträgt 68 m (von Wartehalle bis Wartehalle).

Südlich der Zufahrt zur Wendestelle sind 8 Pkw-Stellplätze, davon 1 Behindertenstellplatz, mit Senkrechtaufstellung geplant. Die Zufahrt erfolgt von der Straße An den Gärten mit abgesenktem Bord und einem vorgelagerten Gehweg von 2,50 m Breite.

Untersucht wurde auch die Anlage der Park & Ride Stellplätze auf dem Grundstück der DB AG direkt am Haltepunkt sowie in deren Zufahrtsbereich. Durch die Anlage von Parkflächen für den Kfz-Verkehr in diesen Bereichen würde es zu sicherheitsrelevanten Behinderungen von Fußgängern und Radfahrer kommen. Auch wäre die Anlage der Fahrradabstellanlage direkt am Zugang zum Haltepunkt nicht mehr möglich. In Abwägung der unterschiedlichen

Nutzerinteressen wurde die Anlage der Park & Ride Stellplätze direkt am Haltepunkt für alle Varianten verworfen.

Am 3,50 m breiten, neu auszubauenden Stichweg zum Haltepunkt ist eine überdachte Fahrradabstellanlage für 20 Fahrräder vorgesehen. Die Fläche bietet eine Erweiterungsmöglichkeit für zusätzlich 14 Fahrradabstellplätze, jedoch aufgrund der Flächenverfügbarkeit (Aufweitung Zufahrt DB AG) ohne Überdachung. Der Stichweg wird für die Andienung des Bahngeländes für Lkw befahrbar befestigt (Zufahrt Lkw rückwärts wird empfohlen) und erhält am Ende eine Aufstellfläche für Wartungsfahrzeuge.

Alternativ ist auch die Anlage der Fahrradabstellanlage an der Nordseite des Stichweges zum Haltepunkt möglich (siehe Abb. 05).

Die Verkehrsanlagen erfordern eine neue Straßenbeleuchtung.

Für die Begegnung Bus / Lkw bzw. Lkw / landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge ist etwa in der Mitte der Straße Zum Bahnhof eine 20 m lange und 6,50 m breite Begegnungsstelle vorgesehen, die einen Eingriff in den Grünstreifen erfordert.

An der Einmündung Beyendorfer Straße / Zum Bahnhof muss für das Abbiegen der Busse die spitzwinklige Bordausrundung mit einem 3-teiligen Bogen ( $R=20/10/30$ ) ausgebaut werden, einschl. Neubau des Fußweges und Umsetzung / Erneuerung eines Straßenbeleuchtungsmastes.

Es wird vorgeschlagen, dass die Oberflächenentwässerung der neuen Verkehrsanlagen an der ÖPNV-Schnittstelle über Versickerung in Grünbereiche und Entwässerungsmulden erfolgt. Für die Pkw-Stellplätze wird versickerungsfähiges Großfugenpflaster vorgeschlagen. Die Entwässerung der Ausweiche und der Aufweitung des Einmündungsbereiches Beyendorfer Straße / Zum Bahnhof soll über die vorhandenen Straßenentwässerung in das öffentliche Kanalnetz erfolgen.

### **3.2.2 Variante 1b**

Variante 1b unterscheidet sich von Variante 1a durch die etwas weiter östliche Anordnung der Zu- und Ausfahrt zur Buswendestelle. Dadurch kann eine Baumfällung an der Zufahrt zur Buswendestelle vermieden werden. Zudem ist in Variante 1b eine Dreiecksinsel im Bereich der aufzuweitenden Kreuzung Beyendorfer Dorfstraße / Zum Bahnhof enthalten, welche die Querung der Straße zum Bahnhof für zu Fuß gehende sicherer und einfacher macht.

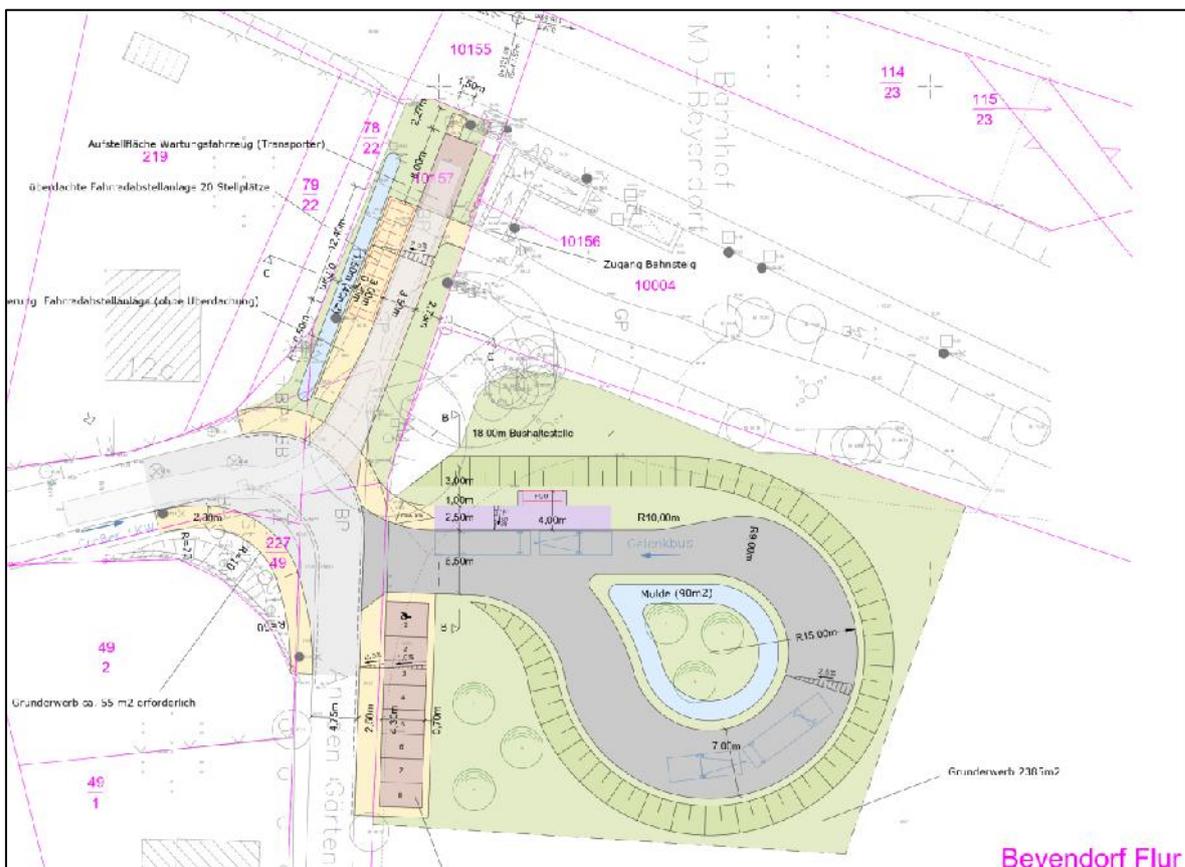


Abb. 03 – Lageplanvariante 1b

Die Zufahrtsmöglichkeit zur Buswendestelle erfordert einen Eingriff in die gegenüberliegende Bordausrundung der Straßen Zum Bahnhof / An den Gärten.

Die Entfernung der Bushaltestelle zum Haltepunkt vergrößert sich durch die Lageveränderung auf 78 m.

Am 3,50 m breiten neu auszubauenden Stichweg zum Haltepunkt ist eine überdachte Fahrradabstellanlage für 20 Fahrräder vorgesehen, mit Erweiterungsmöglichkeiten von zusätzlichen 14 Fahrradabstellplätzen. Der Stichweg wird für die Andienung des Bahngeländes für Lkw befahrbar befestigt und erhält am Ende eine Aufstellfläche für Wartungsfahrzeuge.

Alternativ ist auch die Anlage der Fahrradabstellanlage an der Nordseite des Stichweges zum Haltepunkt möglich (siehe Abb. 05).

Die Verkehrsanlagen erfordern eine neue Straßenbeleuchtung.

Für die Begegnung Bus / Lkw bzw. Lkw / landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge ist etwa in der Mitte der Straße Zum Bahnhof eine 20 m lange und 6,50 m breite Begegnungsstelle vorgesehen, die einen Eingriff in den Grünstreifen erfordert.

An der Einmündung Beyendorfer Straße / Zum Bahnhof muss für das Abbiegen der Busse die spitzwinklige Bordausrundung mit einem 3-teiligen Bogen ( $R=20/10/30$ ) ausgebaut werden, einschl. Neubau des Fußweges und Umsetzung / Erneuerung eines Straßenbeleuchtungsmastes.

Es wird vorgeschlagen, dass die Oberflächenentwässerung der neuen Verkehrsanlagen an der ÖPNV-Schnittstelle über Versickerung in Grünbereiche und Entwässerungsmulden erfolgt. Für die Pkw-Stellplätze wird versickerungsfähiges Großfugenpflaster vorgeschlagen. Die Entwässerung der Ausweiche und der Aufweitung des Einmündungsbereiches Beyendorfer Straße / Zum Bahnhof soll über die vorhandenen Straßenentwässerung in das öffentliche Kanalnetz erfolgen.

### 3.2.3 Variante 2

In Variante 2 wird die Bushaltestelle an der Ostseite der Straße Zum Bahnhof direkt vor der Einmündung in die Straße An den Gärten geplant. Durch die Anordnung der Bushaltestelle ist die Querung der Straße Zum Bahnhof innerhalb des Umsteigeweges zur Bahnhofpunkt Beyendorf notwendig.

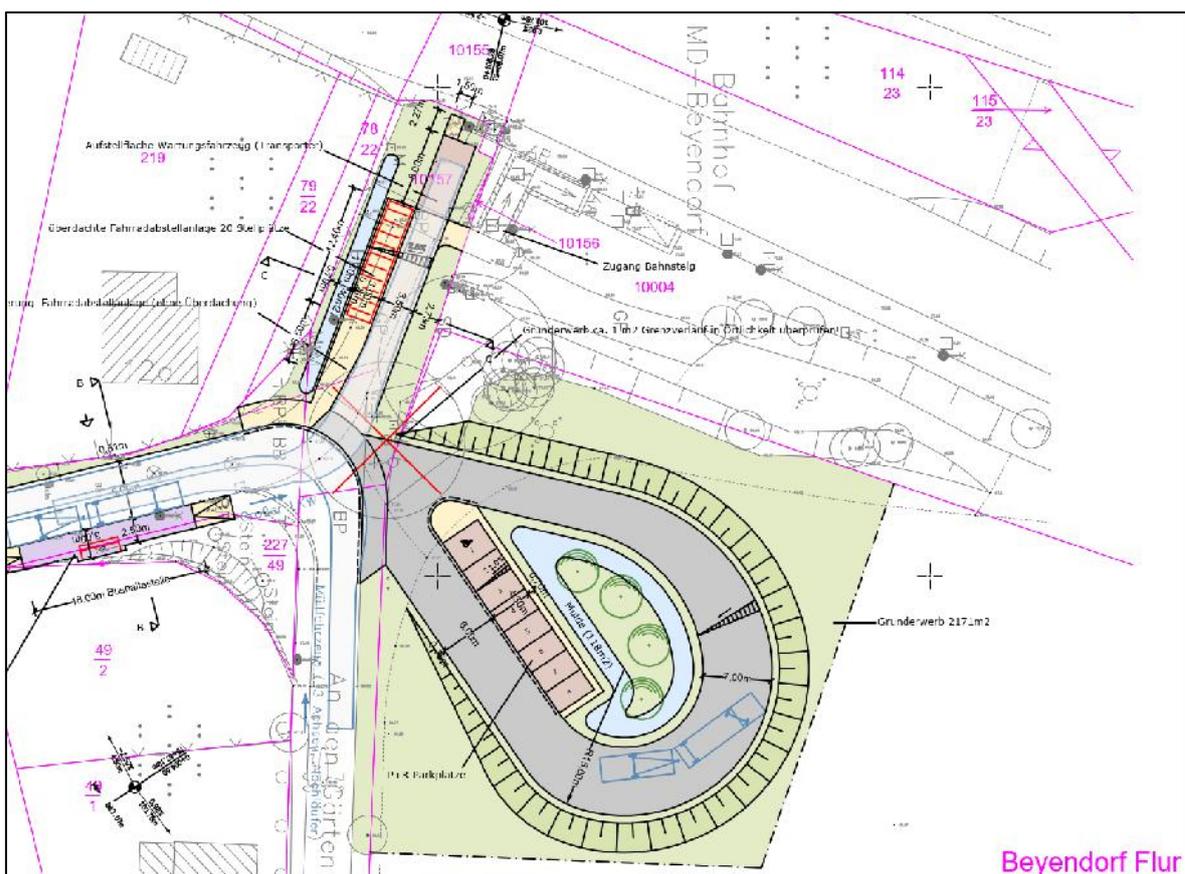


Abb. 04 – Lageplanvariante 2

Der Eingriff in die Ackerfläche kann damit gegenüber den Varianten 1a und 1b reduziert werde. Der Umsteigeweg Bus – Bahn beträgt 87 m.

Die Lage der Zufahrt zur Buswendestelle erfordert wie in Variante 1a eine Baumfällung. In das angrenzende Flurstück 10004 der DB AG wird nicht eingegriffen.

Innerhalb der Wendestelle werden 8 Pkw-Stellplätze für Park & Ride eingeordnet. Hier könnten sich Konflikte mit den Busverkehr in der Wendeschleife ergeben.

Am 3,50 m breiten neu auszubauenden Stichweg zum Haltepunkt ist eine überdachte Fahrradabstellanlage für 20 Fahrräder vorgesehen, mit Erweiterungsmöglichkeiten von zusätzlichen 14 Fahrradabstellplätzen. Der Stichweg wird für die Andienung des Bahngeländes für Lkw befahrbar befestigt und erhält am Ende eine Aufstellfläche für Wartungsfahrzeuge.

Alternativ ist auch die Anlage der Fahrradabstellanlage an der Nordseite des Stichweges zum Haltepunkt möglich (siehe Abb. 05).

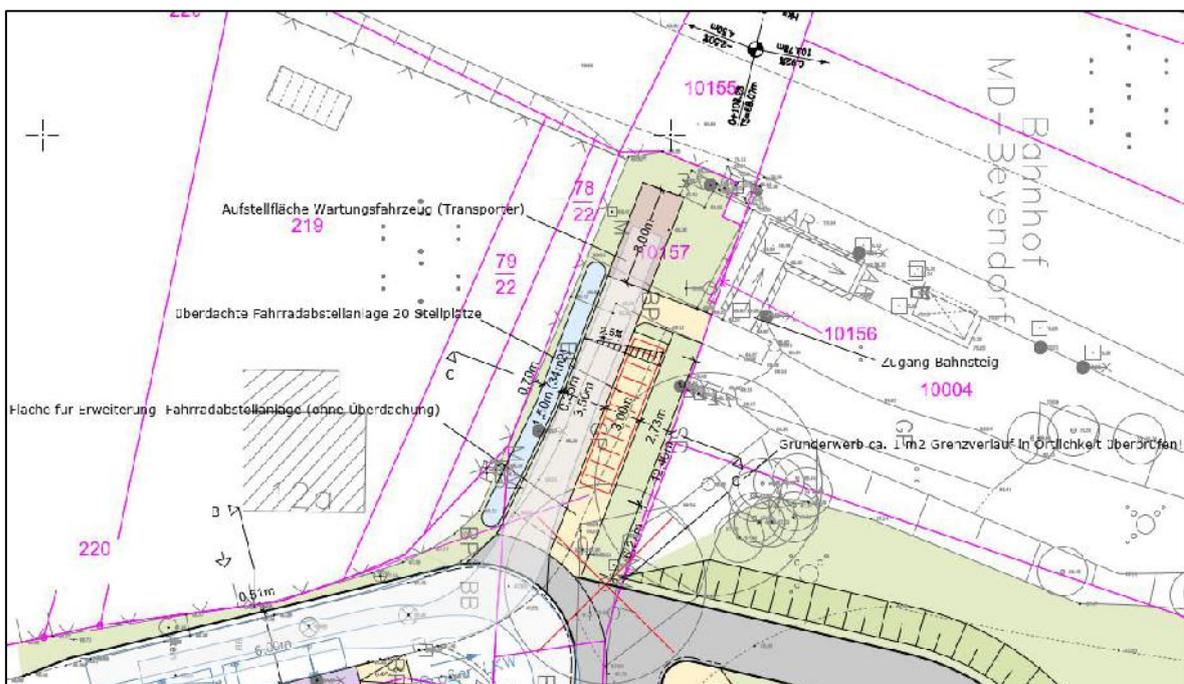


Abb. 05 – Alternativstandort Fahrradabstellanlage an der Nordseite

Die Verkehrsanlagen erfordern eine neue Straßenbeleuchtung.

Für die Begegnung Bus / Lkw bzw. Lkw / landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge ist etwa in der Mitte der Straße Zum Bahnhof eine 20 m lange und 6,50 m breite Begegnungsstelle vorgesehen, die einen Eingriff in den Grünstreifen erfordert.

An der Einmündung Beyendorfer Straße / Zum Bahnhof muss für das Abbiegen der Busse die spitzwinklige Bordausrundung mit einem 3-teiligen Bogen ( $R=20/10/30$ ) ausgebaut

werden, einschl. Neubau des Fußweges und Umsetzung / Erneuerung eines Straßenbeleuchtungsmastes.

Es wird vorgeschlagen, dass die Oberflächenentwässerung der neuen Verkehrsanlagen an der ÖPNV-Schnittstelle über Versickerung in Grünbereiche und Entwässerungsmulden erfolgt. Für die Pkw-Stellplätze wird versickerungsfähiges Großfugenpflaster vorgeschlagen. Die Entwässerung der Ausweiche und der Aufweitung des Einmündungsbereiches Beyendorfer Straße / Zum Bahnhof soll über die vorhandenen Straßenentwässerung in das öffentliche Kanalnetz erfolgen.

### 3.2.4 Variante 3

In Variante 3 wird die Bushaltestelle an der Westseite der Straße Zum Bahnhof direkt am Stichweg und Zugang zum Haltepunkt angeordnet. Diese Lage hat die geringsten Umsteigege mit 66 m.

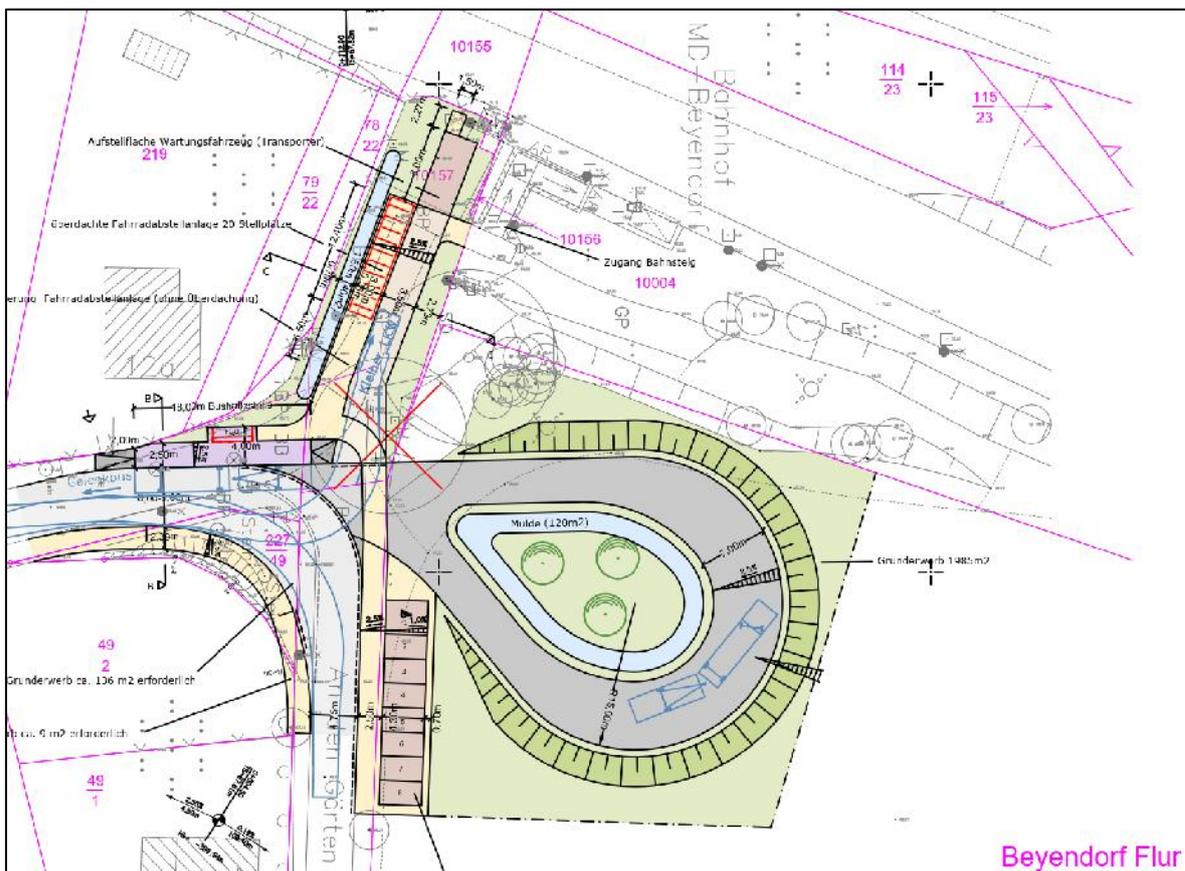


Abb. 06 – Lageplanvariante 3

Dazu wird die Straße Zum Bahnhof am Nordende etwas verschwenkt mit baulichen Maßnahmen an der gegenüberliegenden Bordausrundung. Die ebenfalls erforderliche Verschwenkung des Stichweges erfordert eine Baumfällung.

Die Park & Ride-Stellplätze werden wie in Variante 1a und 1b an der Nordseite der Straße An den Gärten vorgesehen.

Am 3,50 m breiten neu auszubauenden Stichweg zum Haltepunkt ist eine überdachte Fahrradabstellanlage für 20 Fahrräder vorgesehen, mit Erweiterungsmöglichkeiten von zusätzlichen 14 Fahrradabstellplätzen. Der Stichweg wird für die Andienung des Bahngeländes für Lkw befahrbar befestigt und erhält am Ende eine Aufstellfläche für Wartungsfahrzeuge.

Die Verkehrsanlagen erfordern eine neue Straßenbeleuchtung.

Für die Begegnung Bus / Lkw bzw. Lkw / landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge ist etwa in der Mitte der Straße Zum Bahnhof eine 20 m lange und 6,50 m breite Begegnungsstelle vorgesehen, die einen Eingriff in den Grünstreifen erfordert.

An der Einmündung Beyendorfer Straße / Zum Bahnhof muss für das Abbiegen der Busse die spitzwinklige Bordausrundung mit einem 3-teiligen Bogen ( $R=20/10/30$ ) ausgebaut werden, einschl. Neubau des Fußweges und Umsetzung / Erneuerung eines Straßenbeleuchtungsmastes.

Es wird vorgeschlagen, dass die Oberflächenentwässerung der neuen Verkehrsanlagen an der ÖPNV-Schnittstelle über Versickerung in Grünbereiche und Entwässerungsmulden erfolgt. Für die Pkw-Stellplätze wird versickerungsfähiges Großfugenpflaster vorgeschlagen. Die Entwässerung der Ausweiche und der Aufweitung des Einmündungsbereiches Beyendorfer Straße / Zum Bahnhof soll über die vorhandenen Straßenentwässerung in das öffentliche Kanalnetz erfolgen.

### **3.3 Variantenvergleich**

#### **3.3.1 Bewertungsmethodik**

Für den qualitativen Variantenvergleich der 4 Varianten wurde eine integrative Vorgehensweise gewählt. Kriterien aus drei 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 gemäß der Aufgabenstellung des Stadtplanungsamtes mit Themenblöcken mit folgenden Kriterien bewertet:

- I. Infrastruktur und städtebauliche Gestaltung
  - Weglänge Umsteiger Bus-Bahn MIV
  - Weglänge B&R
  - Weglänge P&R
  - Auswirkungen auf den Individualverkehr
  - Ruhender Verkehr

- Zeitbedarf und An- Abfahrt Bushaltestelle
- Sicherheitsaspekte
- Erforderlicher Grunderwerb
- Baukosten
- Unterhaltskosten

## 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 Punktsummen 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.

Kriterien	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2	Variante 3
<b>I Infrastrukturplanung</b>				
<b>Weglänge Umsteiger Bus-Bahn</b>	70 m (+)	79 m (0)	87 m (-)	69 m (+)
<b>Weglänge B&amp;R</b>	38 m Bahn (+) 36 m Bus (+)	38 m Bahn (+) 44 m Bus (0)	38 m Bahn (+) 50 m Bus (-)	38 m Bahn (+) 31 m Bus (+)
<b>Weglänge P&amp;R</b>	80 m Bahn (0) 44 m Bus (0)	84 m Bahn (0) 36 m Bus (+)	80 m Bahn (0) 49 m Bus (-)	82 m Bahn (0) 40 m Bus (0)
<b>Auswirkungen auf den Individualverkehr</b>	Keine (0)	fehlende Sichtbeziehung zwischen Haltestelle und Ausweiche > Gefahr der Gegenüberstellung ohne Begegnungsmöglichkeit (- -)	Es kommt zu Behinderungen während der Bedienung der Bushaltestelle und Einschränkungen der Sicht auf den Gegenverkehr (- -)	Es kommt zu Behinderungen während der Bedienung der Bushaltestelle (-)
<b>Ruhender Verkehr</b>	Einordnung von 8 Stellplätzen (+)			
<b>Zeitbedarf (An- Abfahrt Bushaltestelle von Einmündung Beyendorfer Dorfstr.)</b>	140 s (0)	142 s (0)	139 s (0)	138 s (0)
<b>Sicherheitsaspekte</b>	Keine Straßenquerung für Zugang Bushaltestelle (0) Keine Konflikte durch Lage der P&R Stellplätze (0)	Keine Straßenquerung für Zugang Bushaltestelle (0) Keine Konflikte durch Lage der P&R Stellplätze (0)	Ungünstige Straßenquerung für Zugang zur Bushaltestelle (-) Konfliktpotenzial durch Lage P&R Stellplätze in der Wendeschleife (-)	Keine Straßenquerung für Zugang Bushaltestelle (0) Keine Konflikte durch Lage der P&R Stellplätze (0)
<b>Zufahrt DB Gelände Erreichbarkeit Aufstellfläche Wartungsfahrzeug</b>	Zufahrt mit großem LKW ohne Wendemöglichkeit / Wendemanöver mit Rückwärtsfahrt im öffentlichen Straßenraum (0)	Zufahrt mit großem LKW ohne Wendemöglichkeit / Wendemanöver mit Rückwärtsfahrt im öffentlichen Straßenraum (0)	Zufahrt mit großem LKW ohne Wendemöglichkeit / Wendemanöver mit Rückwärtsfahrt im öffentlichen Straßenraum (0)	Zufahrt mit kleinem LKW ohne Wendemöglichkeit / Wendemanöver mit Rückwärtsfahrt im öffentlichen Straßenraum (-)
<b>Erreichbarkeit Bahngelände entlang des Bahnsteigs (frühere Ladestraße)</b>	Die Erreichbarkeit des Bahngeländes über eine Zufahrt von der Straße An den Gärten und einer Mischverkehrsfläche entlang der früheren Ladestraße ist gegeben (0)	Die Erreichbarkeit des Bahngeländes über eine Zufahrt von der Straße An den Gärten und einer Mischverkehrsfläche entlang der früheren Ladestraße ist gegeben (0)	Die Erreichbarkeit des Bahngeländes über eine Zufahrt von der Straße An den Gärten und einer Mischverkehrsfläche entlang der früheren Ladestraße ist gegeben (0)	Die Erreichbarkeit des Bahngeländes über eine Zufahrt von der Straße An den Gärten und einer Mischverkehrsfläche entlang der früheren Ladestraße ist gegeben (0)
<b>Erforderlicher Grunderwerb</b>	2203 m <sup>2</sup> (-) Grunderwerb Bahngelände 1 m <sup>2</sup> (-)	2455 m <sup>2</sup> (- -) kein Grunderwerb Bahngelände außer Flurstück 227/49 1 m <sup>2</sup> (0)	2205 m <sup>2</sup> (-) Grunderwerb Bahngelände 1 m <sup>2</sup> (-)	2145 m <sup>2</sup> (-) kein Grunderwerb Bahngelände außer Flurstück 227/49 1 m <sup>2</sup> (0)
<b>Baukosten</b>	Bei allen Varianten besteht kein grundsätzlicher Unterschied			
<b>Unterhaltskosten</b>	Bei allen Varianten besteht kein grundsätzlicher Unterschied			

Bewertungspunkte I	2	-1	-7	1
<b>II Umweltverträglichkeit</b>				
<b>Klima</b>	Die Unterschiede zwischen den vier Varianten sind bezogen auf die klimatischen Auswirkungen zu gering, so dass dieses Schutzgut nicht für den Variantenvergleich genutzt werden kann			
<b>Grundwasser</b>	Die Unterschiede zwischen den vier Varianten sind bezogen auf die Auswirkungen auf das Grundwasser zu gering, so dass dieses Schutzgut nicht für den Variantenvergleich genutzt werden kann			
<b>Oberflächenwasser</b>	Oberflächengewässer sind vom Vorhaben nicht betroffen			
<b>Flächenverbrauch</b>	Grunderwerb: 2.188 m <sup>2</sup> Ackerfläche (-)	Grunderwerb: 2.385 m <sup>2</sup> Acker und 55 m <sup>2</sup> Grünfläche (- -)	Grunderwerb: 2.171 m <sup>2</sup> Ackerfläche (-)	Grunderwerb: 1.985 m <sup>2</sup> Ackerfläche und 136 m <sup>2</sup> Grünfläche (-)
<b>Boden mit Versiegelung</b>	Versiegelung von Grünflächen = 257,33 m <sup>2</sup> (- -) Versiegelung von Ackerflächen = 649,26 m <sup>2</sup> (- -) Gesamte Neuversiegelung = 906,59 m <sup>2</sup>	Versiegelung von Grünflächen = 154,34 m <sup>2</sup> (-) Versiegelung von Ackerflächen = 535,90 m <sup>2</sup> (- -) Gesamte Neuversiegelung = 690,24 m <sup>2</sup>	Versiegelung von Grünflächen = 140,51 m <sup>2</sup> (-) Versiegelung von Ackerflächen = 615,20 m <sup>2</sup> (- -) Gesamte Neuversiegelung = 755,71 m <sup>2</sup>	Versiegelung von Grünflächen = 305,93 m <sup>2</sup> (- -) Versiegelung von Ackerflächen = 453,68 m <sup>2</sup> (-) Gesamte Neuversiegelung = 804,61 m <sup>2</sup>
<b>Bodenverdichtungen im Bereich von Baunebenflächen</b>	Die möglichen Bodenverdichtungen sind abhängig von der Bautechnologie und im gegenwärtigen Planungsstadium nicht abschließend zu bilanzieren. Es sind die Auswirkungen bei allen vier Varianten in etwa gleich und können daher für eine Differenzierung nicht herangezogen werden.			
<b>Erholungsnutzung (Schutzgut Mensch)</b>	Es bestehen keine Unterschiede in der Betroffenheit des Schutzgutes Mensch zwischen den vier Varianten.			
<b>Wohnnutzung</b>	Keine Beeinträchtigung Wohngebäude durch Haltestellenlage (+ +)	Keine Beeinträchtigung Wohngebäude durch Haltestellenlage (+ +)	Beeinträchtigung Wohngebäude durch Haltestellenlage (-)	Starke Beeinträchtigung Wohngebäude durch Haltestellenlage (- -)
<b>Verlust von Lebensräumen</b>	Fällung einer Baumgruppe an der Zufahrt zur Buswendestelle. Es handelt sich um ca. 13 Bergahorne mit einem Stammumfang von max. 30 – 40 cm (nicht geschützt nach der Baumschutzsatzung) (- -)	Bei dieser Variante ist keine Baumfällung notwendig. (o)	Fällung einer Baumgruppe an der Zufahrt zur Buswendestelle. Es handelt sich um ca. 13 Bergahorne mit einem Stammumfang von max. 30 – 40 cm (nicht geschützt nach der Baumschutzsatzung) (- -)	Fällung einer Baumgruppe an der Zufahrt zur Buswendestelle. Es handelt sich um ca. 13 Bergahorne mit einem Stammumfang von max. 30 – 40 cm (nicht geschützt nach der Baumschutzsatzung) (- -)
<b>Beeinträchtigung von Lebensräumen</b>	Bezogen auf die Beeinträchtigung benachbarter Lebensräume sind alle vier Varianten in etwa gleich. Es sind in der Umgebung nur die Gehölze / Gebüsche in Richtung Haltepunkt vorhanden, die bei allen Varianten in etwa gleich stark beeinträchtigt werden.			
<b>Zerschneidung von Funktionsbeziehungen</b>	Die Beeinträchtigung durch die Zerschneidung von Funktionsbeziehungen oder Wanderwegen kann bei allen vier Varianten vernachlässigt werden.			
<b>Schutzgebiete</b>	Schutzgebiete sind vom Vorhaben nicht betroffen.			
<b>Landschaft</b>	Es bestehen keine Unterschiede in der Betroffenheit des Schutzgutes Landschaft zwischen den vier Varianten.			
<b>Bewertungspunkte II</b>	-5	-3	-7	-8
<b>Summe Bewertungspunkte I-II</b>	-3	-4	-14	-7
<b>Rang</b>	1	2	4	3

Nach der formalen Bewertung des Variantenvergleiches sind die Varianten 1a und 1b am höchsten bewertet.

### **3.3.2 Vorzugsvariante**

Als vorläufige Vorzugsvarianten werden im Ergebnis der Vorplanung die Varianten 1a und 1b favorisiert. Die endgültige Vorzugsvariante wird nach dem Ämterumlauf in der Stadtverwaltung und nach der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange festgelegt.

## **3.4 Ausstattungen**

### **3.4.1 Befestigungen**

In allen Varianten wurde für die Befestigung der Fahrbahn der Straße Zum Bahnhof ein bituminöser Oberbau der Belastungsklasse 1,8 entsprechend Tabelle 2 der RStO gewählt.

Die Buswendeschleife wird nach Belastungsklasse 3,2 nach RStO befestigt.

Für die Mischverkehrsflächen an der Fahrradabstellung ist eine Pflasterbauweise nach RStO mit einem Aufbau für die Belastungsklasse 1,0 vorgesehen.

Die Gehwege werden mit Betonpflaster nach RStO hergestellt.

Für die Borde und Rinnen sind Betonelemente vorgesehen.

### **3.4.2 Entwässerung**

Die zu entwässernde befestigte Fläche der Fahrbahn der Straße Zum Bahnhof vergrößert sich nur geringfügig, sodass nur eine marginale Erhöhung der Einleitmenge in den Regenwasserkanal DN 300 erfolgt.

Für die Flächenbefestigungen an der Fahrradabstellanlage und der Buswendeschleife mit den P+R Stellplätzen wird eine Versickerung des Oberflächenwassers über Mulden/Grünflächen vorgeschlagen.

Bezüglich der Genehmigungsfähigkeit der vorgeschlagenen Entwässerungslösung wurde beim Umweltamt eine entsprechende Voranfrage gestellt. Auf die Anfrage gibt es von der Unteren Wasserbehörde eine positive Rückantwort.

„Der gewählten Entwässerungslösung für die ÖPNV-Schnittstelle Beyendorf kann seitens der Unteren Wasserbehörde vom Grundsatz her zugestimmt werden.“<sup>2)</sup>

### **3.4.3 Straßenbeleuchtung**

In Abstimmung mit dem Tiefbauamt, Sachgebiet Straßenbeleuchtung sind für die Fahrradabstellanlage und die Wendeschleife Leuchten vom Typ:

---

<sup>2)</sup> Antwort Umweltamt, Untere Wasserbehörde zur Voranfrage Entwässerung, E-Mail vom 10.08.2022

"ALFONS I" mit Radwegoptik  
des Herstellers Leipziger Leuchten GmbH

vorgesehen.

Die Leuchten sind zusätzlich mit einem intelligente Lichtsteuerungssystem  
"Cleverlight" mit PIR auszurüsten.



Abb. 07 – Leuchte Alfonso I

Als neue Lichtmaste werden verzinkte konische Stahlrohrlichtmaste verwendet, die in vorgefertigte Beton-Lichtmastfundamente zu setzen sind.

Die neuen Lichtmaste werden im Abstand von 0,20 m in den rückwärtigen Grünstreifen der Seitenbahnen positioniert.

Die elektrische Verkabelung der Straßenbeleuchtungsanlage erfolgt mittels Erdkabel NYY-J 5 x 16mm<sup>2</sup> im Kabelgraben in einer Verlegetiefe von mind. 0,60 m unter OK Oberfläche. Im Bereich von Straßenquerungen und Überbauungen erfolgt die Erdkabelverlegung im Schutzrohr DN 100.

Die elektrische Einspeisung erfolgt von der nächsten Leuchte der Bestandsanlage auf der Südseite der Straße An den Gärten.

Die lichttechnische Auslegung der Straßenbeleuchtungsanlage erfolgt gemäß der Straßenbeleuchtungsnorm EN 13201 entsprechend der Beleuchtungssituation E1 mit der Beleuchtungsklasse S3.

### 3.5 Versorgungsleitungen

Für den Planungsraum erfolgte eine Leitungsbestandsabfrage entsprechend der TÖB Liste des Tiefbauamtes vom 24.06.2021. Demnach befinden sich im unterirdischen Bauraum folgende Ver- und Entsorgungsleitungen:

- Niederspannungsleitungen der SWM
- Mittelspannungsleitungen der SWM
- Trinkwasserleitungen der SWM
- Abwasserkanäle der SWM/AGM
- Erdkabel/Kabelkanäle/Freileitungen der Telekom
- Stadtbeleuchtung-Erdkabel des TBA

Für die notwendige Aufweitung der Einmündung Beyendorfer Dorfstraße/Zum Bahnhof ist ein Freileitungsmast der SWM abzubrechen. Die 1 kV Kabel sind als Erdverlegung in Schutzverrohrung (im Fahrbahnbereich) umzuverlegen.

Weitere größere Konflikte des vorgehenden Ausbaues mit Versorgungsleitungen sind nicht erkennbar.

Die Leitungsbestandspläne für die einzelnen Varianten und die Stellungnahmen der TÖB befinden sich in Unterlage 8.

### 3.6 Baugrund

Zur Abschätzung der Baugrundsituation am Standort wurde ein Baugrundgutachten (Unterlage 7) erstellt mit dem Ergebnis, dass der Standort grundsätzlich für die Baumaßnahme geeignet ist.

Allgemein kann von mäßigen Eigenschaften des Untergrundes bezüglich der Tragfähigkeit ausgegangen werden. Die zu erwartende  $E_{v2}$ -Werte auf Planumsebene liegen zwischen 12 bis 19 MN/m<sup>2</sup>.

Bei der Bauausführung besteht eine Aufweichungsgefährdung, sodass eine Planumsstabilisierung durch 0,20 m Mehraushub empfohlen wird. Das Aushubmaterial ist insgesamt der Zuordnungsklasse Z1.1 zuzuordnen und kann auf Deponien der Deponiekategorie 0 entsorgt werden.

Zur Entwässerung des Oberflächenwassers wird aus ökologischer Sicht eine Versickerung über die angrenzenden Grünflächen (Mulden oder Flächenversickerung) angestrebt. Hierzu ist in der nächsten Planungsphase weitere baugrundtechnische Untersuchungen erforderlich (Versickerungsversuch usw.). Bezüglich der Genehmigungsfähigkeit einer möglichen Versickerung gibt es von der Unteren Wasserbehörde eine positive Rückantwort auf eine entsprechende Voranfrage.

### 3.7 Grunderwerb

#### Modul 1 Fahrradabstellanlage

In allen Varianten ist kein Grunderwerb erforderlich.

#### Modul 1+2 Fahrradabstellanlage und Park & Ride – Abstellanlage

In den Varianten 1, 1b und 3 ist Grunderwerb von 230 m<sup>2</sup> landwirtschaftlichen Fläche erforderlich.

#### Modul 1+2+3 Fahrradabstellanlage, Park & Ride – Abstellanlage und Buswendestelle mit Bushaltestelle

Bei alle Planungsvarianten ist der Erwerb einer landwirtschaftlichen Fläche in der Größe von 2136 bis 2428 m<sup>2</sup> erforderlich.

In den Varianten 1a und 2 ist zusätzlich ein minimaler Anschnitt der DB Fläche von 1m<sup>2</sup> (Flurstück 10004) notwendig.

Die Inanspruchnahme des Flurstückes 227/49 für die Aufweitung der Einmündung der Straße An den Gärten ist in den Varianten 1b, 2 und 3 notwendig. Entsprechend der vorhandenen Datenlage befindet sich auch dieses Grundstück im Eigentum der DB Netz AG. Im Gegensatz zu anderen hier erwähnten bahneigenen Grundstücken wird es nicht für den Bahnverkehr genutzt, sodass ein Ankauf wohl einfacher als bei für den Bahnverkehr genutzten Grundstücken sein könnte.

Eine Inanspruchnahme des Flurstückes 49/2 (Grenzverlauf in Örtlichkeit prüfen) ist nach derzeitigen Planungsstand in den Varianten 2 (2 m<sup>2</sup>) und 3 (9 m<sup>2</sup>) erforderlich.

In allen Varianten ist für die notwendige Aufweitung zur Gewährleistung der Busbefahrung der Einmündung zur Beyendorfer Dorfstraße Grunderwerb von ca. 15 m<sup>2</sup> erforderlich.

### 3.8 Investitionskosten

Für die vier Varianten ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede für die Investitionskosten (siehe Kostenschätzungen Unterlage 10).

Die Gesamtkosten werden mit 627 T€ (incl. 19% MwSt.) geschätzt.

Grunderwerb ist für alle Ausbauvarianten erforderlich.

#### 3.8.1 Ausbaumodule / Bauabschnitte

Die Varianten 1a, 1b und 3 ermöglichen den getrennten Ausbau der Module in 3 Bauabschnitten, die jeweils mit auf dem Lageplan der Varianten dargestellt sind.

1. Fahrradabstellanlage
2. Park & Ride – Abstellanlage

### 3. Buswendestelle mit Bushaltestelle

In Variante 2 erfolgt muss der Bau der P+R Stellplätze zusammen mit der Buswendeschleife erfolgen.

Mit dem Ausbau des Moduls Buswendestelle mit Bushaltestelle sind jeweils auch die Baumaßnahmen zur Bordausrundung an der Einmündung Beyendorfer Straße / Zum Bahnhof, die Begehungsmöglichkeit in der Straße Zum Bahnhof zu realisieren.

## 4 Prüfergebnis Umsetzbarkeit

Gemäß Stadtratsbeschluss Nr. 098-003(VII)19 ist zunächst das Modul Fahrradabstellanlage zu errichten, wohingegen für die Module „Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit“ und „P&R-Platz“ der Aufwand zu ermitteln ist. Neben der hier beigefügten Kostenschätzung, welche die Investitionskosten enthält, sind zudem auch die jeweiligen Betriebskosten zu betrachten.

Für das Modul P&R-Platz fällt die Schätzung der Investitionskosten im Rahmen der Vorplanung mit 56.000 € deutlich niedriger aus als eine vorherige grobe Kostenschätzung ohne Lageplanvarianten in Höhe von ca. 291.000 €. Die voraussichtlichen Betriebskosten betragen ca. 700 Euro/Jahr (1,50m /m<sup>2</sup>). Insofern besteht ein positives Prüfergebnis, eine zeitnahe Umsetzung wird empfohlen.

Für das Modul Buswendeschleife mit Haltestelle liegt die Schätzung der Investitionskosten aus der Vorplanung mit 381.000 € etwa in der Größenordnung der vorherigen Kostenschätzung ohne Lageplanvarianten in Höhe von 426.000 €. Bei der Ermittlung der Betriebskosten sind neben dem Unterhalt der Verkehrsanlage in Höhe von ca. 2.700 € pro Jahr auch die Kosten für die zu ändernde Linienführung der Buslinie 66 zu berücksichtigen. Aus einer Zuarbeit der MVB (siehe Punkt 2.2.2) geht hervor, dass die zur Bedienung der Schnittstelle Beyendorf erforderliche Stichfahrt derzeit, wie auch nach vollständiger Umsetzung des im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018 enthaltenen Zielnetzes nicht ohne ein zusätzliches Fahrzeug (Bus) möglich ist. Damit einher ginge neben den zusätzlichen Investitionskosten zur Beschaffung eines Busses in Höhe von:

12 Meter Standardlinienbus

- Akku-Betrieb ca. 450.000 – 550.000 Euro (ohne Förderung)
- Wasserstoffantrieb ca. 850.000 – 950.000 Euro (ohne Förderung)

Aufgrund der anzunehmenden Zeitspanne der Umsetzung ist bei der Fahrzeugbeschaffung die Clean Vehicles Direktive (CVD) für Fahrzeugbeschaffung anzusetzen. Demnach können nur Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken beschafft werden.

Die MVB-Betriebskosten für den zusätzlichen Bus belaufen sich auf:

- Fahrzeugbetriebskosten/Jahr = 550.781,00 Euro/Jahr
- Personalkosten (mit Vertreterregel) = 126.000 Euro/Jahr

Das Potenzial an möglichen Umstiegen zwischen der Buslinie 66 und der verkehrenden Eisenbahnlinie RB43 wird aufgrund der verhältnismäßig geringen Einwohner\*innenzahl entlang der Linie 66 eher gering eingeschätzt. Daher wird empfohlen, die Buswendeschleife vorerst noch nicht umzusetzen und eine Neubewertung der Situation nach Umsetzung des o.g. Zielnetzes vorzunehmen. In diese Neubewertung können dann auch die Auswirkungen der kurz vor Redaktionsschluss dieses Berichtes verkündeten Ansiedlung der Firma Intel auf dem Eulenberg und der damit eingehenden in Untersuchung befindlichen Anpassung des ÖPNV-Angebotes einfließen.

Magdeburg den: 02.12.2022

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