



## 2. Trassenuntersuchung

Bei der Untersuchung wurden für die möglichen Linienführungen die jeweiligen Vor- und Nachteile herausgearbeitet.

Basis für die verkehrsplanerischen Betrachtungen sind die prognostizierten Verkehrsbelastungen von ca. 12 000 Kfz/d im Jahre 2015. (Anlage 1)

Die neue Strasse ist als anbaufreie bzw. angebaute Hauptverkehrsstraße ( BIII ; CIII ) einzustufen. Die angewendeten Regelquerschnitte für die Straße und die Brücken orientieren sich an den gültigen Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Neben einer 7,50 m Fahrbahn in der freien Landschaft fand in der Planung auch ein gemeinsamer Fuß- und Radweg Berücksichtigung.

Bei der Bearbeitung wurde dem unterschiedlichen Charakter des Trassenbereiches Rechnung getragen und der Untersuchungsraum in folgende drei Abschnitte gegliedert (Anlage 2 )

Abschnitt 1: Varianten zur südliche Elbquerung

Abschnitt 2: Ortsumfahrung der Ortsteile Prester, Neugrüneberg und Puppendorf

Abschnitt 3: Anbindung der Umgehungstrasse an die Berliner Chaussee

Die Trassenvarianten in den einzelnen Abschnitten sind mit allen Varianten der angrenzenden Abschnitte entsprechend den Abwägungsergebnissen kombinierbar .

### ▪ Trassenführung Abschnitt 1:

Für diesen Abschnitt wurden 5 Varianten entwickelt. Die Anbindung an die geplante Entlastungsstraße ist in allen Varianten gegeben.

Die Variante 1.1 dehnt sich über eine Länge von ca. **2960 m** aus und führt von der Ottersleber Straße , die Anlagen der DB AG gradlinig unterquerend, in Form einer S-Kurve in östliche Richtung auf die Straße Alt Salbke nördlich der Ferdinand-Schrey-Straße Im Bereich der Straße Alt Salbke ist eine neue plangleiche Kreuzung zu bauen. Auf der Ostseite der neu zugestaltenden Kreuzung ist Gebäudeabriss und die Umsiedlung eines Speditionsbetriebes und auf der Westseite ein Eingriff in die unter Denkmalschutz stehende Bausubstanz im Bereich des RAW notwendig . (Anlage 3)

Über die neu zugestaltende Kreuzung führt die Trasse in Richtung Osten und quert die Elbe rechtwinklig über eine Länge von 230 m. Unter Einbeziehung der Querungsbereiche im östlichen und westlichen Elbvorland wurde für den zu überbrückenden Bereich eine Länge von 1535 m ermittelt. Die Variante berührt den nordwestliche Bereich des Schutzgebietes Kreuzhorst und quert auch die Alte Elbe.

Die Variante 1.2 verläuft von der Ottersleber Straße kommend in Richtung der Straße Alt Salbke analog der Variante 1.1. Im Anschluss daran wird die Elbe allerdings nicht rechtwinklig gequert. Die Überbrückung des Mönchsgrabens ist notwendig. Die Gesamttrassenlänge reduziert sich um ca. 200 m auf **2720 m**. Ein Eingriff in die zur Zeit als Naturschutzgebiet ausgewiesene Kreuzhorst wird vermieden, aber die Querung des Mönchsgrabens ist notwendig.

Die Variante 1.3 wird bis zur Straße Alt Salbke analog der Variante 1.2 geführt. Die Querung der Elbe erfolgt weiter nördlich, was zu einer Trassenreduzierung auf **2685 m** führt. Ein Eingriff in die zur Zeit als Naturschutzgebiet ausgewiesene Kreuzhorst wird vermieden, aber die Querung des Mönchsgrabens ist notwendig.

Die Variante 1.4 verläuft bis zur Querung im Bereich der Sülze analog der o.g. Varianten 1.2 und 1.3 verschwenkt dann aber in nördlicher Richtung relativ nah an den Salbker See heran. Die Flächen der Kreuzhorst, der Alten Elbe und des Mönchsgrabens sowie der geplante Erweiterungsbereich des Naturschutzgebietes Kreuzhorst werden nicht berührt. Für die Variante 1.4 wurde eine Länge von **2620 m** ermittelt.

In der Variante 1.5 wurde eine Trasse weiter nördlich in Höhe des Otto –Lehmann-Platzes untersucht, die insgesamt nur **2020 m** lang ist. Die Trasse beginnt im Bereich der Friedrich-List-Straße und führt über den Otto-Lehmann-Platz zwischen dem Salbker See I und II in Richtung Elbe und quert diese fast rechtwinklig. Die Beeinträchtigungen der Schutzgüter ist bei dieser Variante am geringsten. Im Bereich Otto-Lehmann-Platz ist dagegen ein massiver Abriss von Gebäuden im Erhaltungssatzungsgebietes erforderlich. ( Anlage 4)

Für die Variante 1.1.-1.4 bestehen zwischen der Ottersleber Straße und der Straße Alt Salbke neben der Anbindung im Bereich des RAW an die Straße Alt Salbke **zwei** Alternativtrassen. Bei beiden wird die vorhandene aber zu erweiternde Unterführung der Ottersleber Straße unter die Anlagen der DB AG genutzt bzw. bei einer Erneuerung der Brücke wäre der Querschnitt in nördliche Richtung zu erweitern.

**Die Alternativtrasse A** geht von der Nutzung der bestehenden Faulmannstraße aus. Im Einmündungsbereich zur Straße Alt Salbke ist an der Nordwestecke und auf der Ostseite der Straße Alt Salbke Gebäudeabbriss unumgänglich. Mit dem Eigentümer des auf der Nordostseite betroffenen Grundstückes (Wohnhaus und Gewerbenutzung) wurden durch die Wirtschaftsförderung erste Gespräche geführt. Mittelfristig wäre ein Grundstückserwerb sicher möglich (Anlage 5). Mit der Umsetzung dieser Anbindung könnte auch bei einer späteren Realisierung des dritten Elbüberganges die Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer und besonders für die Schwerlasttransporte verbessert werden.

**Die Alternativtrasse B** sieht eine Verschwenkung von der Faulmannstraße in Höhe der Gabelsberger Straße in Richtung Sülze vor. Nach der Querung der Sülze wird die Trasse über die vorhandene Zwischenschleife der Straßenbahn zur Straße Alt Salbke geführt. Diese Trassierung geht von dem Erhalt des Gröninger Bades, dem Abbruch der Gebäudesubstanz südlich der Wegeverbindung zum Gröninger Bad und einer Verlegung bzw. einem Verzicht der Straßenbahnzwischen-schleife aus. Die Straßenführung befindet sich im unmittelbaren Überflutungsbereich (Gewässerschonstreifen) der Sülze (Anlage 6).

Bei allen der drei Querungspunkte im Bereich der Straße Alt Salbke ist Gebäudeabbriss erforderlich.

Aus verkehrsplanerischer Sicht wird die weitere Nutzung der Faulmannstraße und im weiteren Verlauf ab der Faulmannstraße die Varianten 1.3 und 1.4 favorisiert.

- Trassenführung Abschnitt 2:

Die Trassierung der Straße wurde in diesem Abschnitt dem vorhandenen Gelände angepasst. Gemeinsam mit dem Umweltamt und der zuständigen Behörde für den Hochwasserschutz wäre zu prüfen, welche Aspekte sich für diese neue Straße daraus ergeben. Der Bau der Straße in Dammlage könnte für den Hochwasserschutz von Bedeutung sein. In der Grobkostenschätzung für den Abschnitt 2 sind die Kosten für eine Dammlage nicht enthalten.

Die Varianten 2.1 und 2.2 unterscheiden sich in ihrer Trassenlänge nur unwesentlich (**ca. 3300 m**) und queren die perspektivisch geplanten Kiesabbauflächen.

Die Variante 2.1 ist aus lärmschutztechnischer Sicht für die im Umfeld gelegene Wohnbebauung **positiver** zu bewerten. In der *Untervariante* 2.1 wird ab dem Zipkeleber Weg ein in der Örtlichkeit vorhandener ländlicher Weg genutzt.

- Trassenführung Abschnitt 3:

Die Variante 3.1 mit einer Trassenlänge von **1820 m** stellt die östlichste Anbindung an die Berliner Chaussee dar. Die Trasse quert im nordwestlichen Bereich das geplante Kiesabbaugebiet, für das gegenwärtig ein Planfeststellungsverfahren läuft und mündet in Höhe Friedensweiler auf die Berliner Chaussee.

Die Variante 3.2 verläuft am Rand des Kiesabbaugebietes und bindet in Höhe Stadion Neue Welt an die Berliner Chaussee an. (**Länge ca.1560 m**)

Bei den Varianten 3.1 und 3.2 muss der Bebauungsplan 257-1- Berliner Chaussee Südseite angepasst werden.

Mit der Trassierung in der Variante 3.3 wurde eine weiter westliche Führung gewählt, die über den Hohefeld- Privatweg an die Berliner Chaussee anbindet. Die Ziele des Bebauungsplanes 256-2 – Hohefeld – Privatweg sind bei dieser Führung zu verändern.

Der Bereich des Kiesabbaugebietes bleibt unberührt. Die Trassenlänge beträgt **ca. 1500 m**.

Die Anbindung der Variante 3.4 erfolgt über die Straße "Am Hammelberg". Die **1470 m** lange Trasse tangiert bestehende Wohngebäude. Der B-Plan 255-1 Ölmühle Berliner Chaussee muss in diesem Fall angepasst werden.

Aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht sind die Varianten 3.1 und 3.2 zu bevorzugen. Die Varianten 3.3 und 3.4 haben einen geringeren Einfluss auf die Naturräume aber mehr Konfliktpotential zur bestehenden Bebauung.

Die Anlage 7 enthält einen Variantenvergleich für alle Abschnitte.

### 3. Kostenrahmen

Die Trassen für die geplante Straßenverbindung zwischen den Stadtteilen Fermersleben /Westerhüsen erstreckt sich je nach Kombination der einzelnen Abschnittsvarianten über eine Länge von 6,7 km bis 8,0 km. Im Bereich der Elbe und des westlichen und östlichen Elbvorlandes sind Brückenbauwerke mit einer Gesamtlänge von 1200 bis 1500 m zu errichten.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfordert ein Finanzvolumen **zwischen 63,0 Mio. € und 72,10 Mio. €**. In dieser Summe sind die Straßen- und Brückenbaukosten, Kosten für landschaftspflegerische Maßnahmen und Lärmschutzmaßnahmen enthalten. Zusätzlich sind für die Planung der Straßenverbindung und die Durchführung des notwendigen Planfeststellungsverfahrens ca. **3,00 Mio. € Planungsmittel** vorzusehen. In der nachfolgenden Übersicht sind die geschätzten Kosten für die einzelnen Abschnitte dargestellt.

Abschnitt 1 : zwischen 51,00 und 57,00 Mio. €

Abschnitt 2 : zwischen 7,10 und 7,60 Mio. €

Abschnitt 3 : zwischen 4,20 und 5,50 Mio. €

### 4. Schlussfolgerungen

- Sicherung der Trassenräume im Flächennutzungsplan für alle Abschnitte und Varianten
- Konkretisierung von Teilabschnitten des Landschaftsrahmenplanes in Verbindung mit der geplanten Erweiterung des Naturschutzgebietes "Kreuzhorst", des Landschaftsschutzgebietes "Elbaue Magdeburg" und dem Flora-Fauna- Habitat (FFH)-Vorschlagsgebiet "Elbaue "
- Unterteilung der Gesamttrasse in zwei Planungsbereiche
  - Bereich 1: zwischen der Luisenthaler Straße und der Berliner Chaussee
  - Bereich 2: zwischen der Luisenthaler Straße und dem Stadtteil Südost mit Bau eines dritten Elbüberganges
- Einstellung von Haushaltsmitteln für die Erarbeitung einer Vorplanung , die Erstellung von Planfeststellungsunterlagen und die Durchführung des Verfahrens (ggf. im ersten Schritt nur für den Teilbereich zwischen der Berliner Chaussee und der Luisenthaler Straße)
- Im Rahmen der weiteren Abstimmungen zum Planfeststellungsverfahren Kiesabbau wäre zu prüfen, ob eine Kombination der Trasse im Abschnitt 3 mit der Straßenanbindung für den Kiesabbau an die Berliner Chaussee sinnvoll ist. (Anlage 8)
- Abstimmung des Planungsstandes mit dem Hochwasserkonzept
- Sicherung des Vorkaufsrechtes zur Verbesserung der Verkehrssituation an der bestehenden Einmündung Faulmannstraße/Alt Salbke (evt. durch Aufstellung eines Bebauungsplanes)

- Verkehrliche Auswirkung der neuen B246a , die bis 2010 mit einem neuen Elbübergang fertiggestellt werden soll, auf den Südosten der LH MD (Anlage 9)

Die Information ist mit dem Tiefbauamt abgestimmt.  
Die Position des Umweltamtes ist als Anlage 10 beigefügt.

Kaleschky  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr

Bearbeiter: Roswitha Baumgart  
Tel.: 540 5378

**Anlage:**

- (1) Prognosebelegungen
  - a) Prognosebelegungen 2015 Variante 1.1.-1.4
  - b) Prognosebelegungen 2015 Variante 1.5
- (2) Übersichtsplan
  - a) Gesamtübersicht
  - b) Trassenvarianten im Bereich Faulmannstraße
- (3) Luftbild Anbindung an die Straße Alt Salbke in Höhe RAW- Gelände
- (4) Luftbild Otto-Lehmann-Platz
- (5) Anbindungsbereich A vorhandene Faulmannstraße
  - a) Luftbild
  - b) Detailskizze
- (6) Anbindungsbereich B Faulmannstraße - südlich der Sülze mit Anschluss an die Entlastungsstraße Südost
  - a) Luftbild
  - b) Detailskizze
- (7) Variantenvergleich
- (8) Geplantes Kiesabbaugebiet mit Anbindung an die Berliner Chaussee
- (9) Übersichtsplan Führung B 246 a neu
- (10) Position des Umweltamtes