

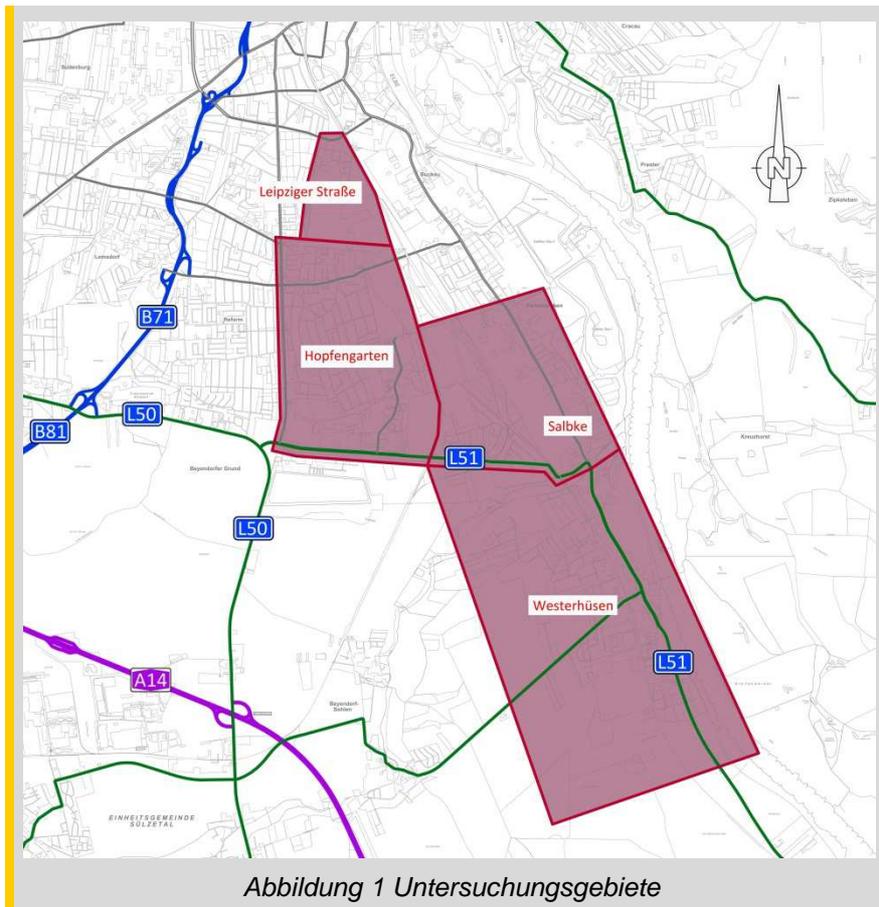
**Zusammenfassung der Ergebnisse der
Verkehrsuntersuchungen Süd/Südost für die
Stadtteile
Leipziger Straße/Hopfengarten/Salbke und
Westerhüsen**

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Gebietsstrukturen und Entwicklungstendenzen	4
2.1	Untersuchungsgebiet Leipziger Straße	4
2.2	Untersuchungsgebiet Hopfengarten	5
2.3	Untersuchungsgebiet Salbke und Westerhüsen	5
3.	Verkehrsbelastungen und Verkehrsaufkommen	6
3.1	Verkehrsbelastungen	6
3.2	Strukturdaten und Verkehrsaufkommen	8
3.3	Verkehrsunfälle/Verkehrslärmbelastungen	9
4.	Vorhandene Verkehrssituation	10
4.1	Kraftfahrzeugverkehr	10
4.2	Öffentlicher Personennahverkehr	11
4.3	Rad- und Fußgängerverkehr	12
5.	Anforderungen und Empfehlungen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur	14
5.1	Untersuchungsgebiet Leipziger Straße	14
5.1.1	Verkehrsinfrastruktur	14
5.1.2	Empfehlungen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur	15
5.2	Untersuchungsgebiet Hopfengarten	16
5.2.1	Verkehrerschließung neuer Wohnbebauung	16
5.2.2	Vorschläge der GWA Leipziger Straße Hopfengarten zum Straßennetzausbau	18
5.2.2.1	Verkehrsbelastung	18
5.2.2.2	Straßenverbindung zwischen Schilfbreite und Friedrich-List-Straße	20
5.2.2.3	Straßenverbindungen zwischen Friedrich-List-Straße bzw. Gustav-Ricker-Straße und Ottersleber Chaussee	21
5.2.3	Empfehlungen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur	23
5.3	Untersuchungsgebiet Salbke und Westerhüsen	24
5.3.1	Verlängerung der geplanten Entlastungsstraße Südost	24
5.3.1.1	Trassenvarianten	24
5.3.1.2	Verkehrliche Wirkungen	26
5.3.1.3	Kosten	26
5.3.1.4	Empfehlungen	26
5.3.2	Straßenanbindung SKL- Industriepark– Ottersleber Chaussee/ Ottersleber Straße	27
5.3.3	Elbquerung	29
5.3.4	Empfehlungen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur	29
5.4	Handlungsschwerpunkte	30

1 Einleitung

Die Landeshauptstadt Magdeburg bereitet aktuell die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes vor, der das verkehrliche Leitbild aus dem Jahr 1993 ersetzt und fortschreibt. Die Verkehrsuntersuchungen Süd / Südost für die Bereiche Leipziger Straße, Hopfengarten, Westerhüsen und Salbke sowie die umfangreiche Verkehrserhebung zur Erfassung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs in Westerhüsen, Salbke, Fermersleben und Buckau liefern dafür wichtige fachliche Grundlagen.



Das Untersuchungsgebiet besteht aus den in der Abbildung 1 dargestellten vier Teilbereichen und wird wie folgt begrenzt:

- Westen: Dodendorfer Straße/Salbker Straße/Leipziger Chaussee/Ottersleber Chaussee/ Gebietsrand von Westerhüsen
- Norden: Warschauer Straße
- Osten: Eisenbahnstrecke Magdeburg – Halberstadt/Friedrich-List-Straße/Alt Fermersleben/Alt Salbke/Alt Westerhüsen
- Süden: Stadtgrenze Magdeburg

In den untersuchten Stadtgebieten vollziehen sich deutlich differenzierte Strukturentwicklungen, die vor allem gekennzeichnet sind durch:

- Neuansiedlung von Industrie und Gewerbe auf dem ehemaligen SKET-Gelände an der Dodendorfer Straße
- Kleinteilige Wohnbebauung in unmittelbarer Nachbarschaft zum Industriebetrieb SKET/Enercon im Bereich Gustav-Ricker-Straße/Am Hopfengarten
- Wohnungsleerstand und Sanierungsbedarf im Wohn- und Mischgebiet „Buckau-Insel“ sowie entlang der Hauptverkehrsstraße durch Fermersleben, Salbke und Westerhüsen

Aus der Wechselwirkung dieser Entwicklungen mit der Verkehrsinfrastruktur ergeben sich unterschiedliche Probleme, die analysiert worden und für die Lösungsansätze und Empfehlungen zusammenfassend dargestellt werden.

2 Gebietsstrukturen und Entwicklungstendenzen

2.1 Untersuchungsgebiet Leipziger Straße

Die Struktur des Untersuchungsgebietes ist gegenwärtig noch geprägt durch die Industriebranche des ehemaligen SKET-Geländes. Das alte SKET-Verwaltungsgebäude wurde von RegioCom ausgebaut und seit März 2010 arbeiten hier ca. 1.200 Arbeitskräfte. Der Ost- und Südostrand des Industrie- und Gewerbegebietes wird als Produktions- und Lagerflächen vom SKET Maschinen- und Anlagenbau und weiteren kleineren Industrie-, Bau-, Transport- und Dienstleistungsunternehmen genutzt.

Die Neuansiedlung von RegioCom hat einen wesentlichen Impuls zur Reaktivierung des Industrie- und Gewerbebestandes SKET – Freie Straße ausgelöst. Von der Landeshauptstadt Magdeburg wird die weitere Industrie- und Gewerbeansiedlung im Untersuchungsgebiet aktiv gefördert. Das zeigt sich in der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe als auch im Ausbau der notwendigen Infrastruktur. Insgesamt werden im Industrie- und Gewerbegebiet SKET – Freie Straße 43,2 Hektar Industrie- und Gewerbeflächen für die Neuansiedlung erschlossen, wovon 8 Hektar bisher genutzt werden.

Für die Verkehrsuntersuchung wurde als optimistisches Szenario die vollständige Industrie- und Gewerbeansiedlung auf den noch verfügbaren Flächen bis 2020/2025 angenommen.

Im Norden des Untersuchungsgebietes liegt das Wohn- und Mischgebiet „Buckau Insel“ mit ca. 400 Einwohnern und einigen kleineren Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen. Die weitgehend verschlissene Wohnbausubstanz mit hohem Leerstand (ca. 57%) und Abbruchflächen bedarf einer grundlegenden städtebaulichen Umgestaltung. Zu deren Unterstützung hat der Stadtrat am 06.09.2012 die Satzung über die förmliche Festlegung des einfachen Sanierungsgebietes „Buckauer Insel“ und am 12.11.2012 die Aufstellung des B-Planes 410-5 „Buckauer Insel“ beschlossen. Planungsziele sind u.a. die Sanierung und Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes, die Ergänzung der Erschließungsstruktur und die Ausweisung von Flächen für den ruhenden Verkehr.

2.2 Untersuchungsgebiet Hopfengarten

Das Untersuchungsgebiet Hopfengarten ist durch neue und sanierte, überwiegend kleinteilige Wohnbebauung geprägt. Hier wohnen ca. 10.000 Menschen.

Die ca. 5.950 Arbeitsplätze konzentrieren sich auf den SKET Industriepark einschließlich SAM, auf den Bereich Dr.-Eisenbart-Ring und die Carnotstraße.

Entsprechend Flächennutzungsplan ist die Entwicklung von jetzt landwirtschaftlich genutzten Flächen zu Wohnungsbau- und Gewerbeflächen möglich, jedoch bis zum Prognosehorizont 2025 aus heutiger Sicht nicht erkennbar.

Entsprechend der Prognosen zur Einwohnerentwicklung im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wird keine wesentliche Veränderung der Einwohnerzahl bis 2025 erwartet.

2.3 Untersuchungsgebiete Salbke und Westerhüsen

Die Ortsteile Salbke und Westerhüsen werden noch heute stark durch ihre dörflichen Strukturen geprägt. Beide Ortskerne grenzen sich deutlich von den umliegenden Stadtgebieten ab.

Außerhalb der Ortskerne ist die Stadtlandschaft durch Werksbrachen (RAW und ehem. Fahlberg List) geprägt. Insbesondere an der Hauptverkehrsstraße Alt Salbke/Alt Westerhüsen ist die Anzahl leer stehender und ungepflegter Gebäude groß.

Im Gegensatz dazu sind abseits der Hauptverkehrsstraßen ruhige und attraktive Wohnbereiche zu finden.

Hervorzuheben ist im Westteil der naturräumlich wertvolle Verlauf der Sülze sowie die Sohlener Berge. Im Süden bildet der Westerhüser Park einen wichtigen Erholungs- und Freizeitbereich.

Der Zugang zur Elbe ist in Salbke/Westerhüsen durch Privatgrundstücke und Industriegelände (ehem. Fahlberg-List) nur eingeschränkt möglich.

Die insgesamt ca. 3.000 Arbeitsplätze in Salbke und Westerhüsen konzentrieren sich vor allem auf den SKL-Industriepark.

Längerfristig wird entsprechend dem ISEK eine Profilierung der alten Ortskerne und Siedlungszentren Salbke und Westerhüsen angestrebt verbunden mit einer Renaturierung von Altindustrieflächen.

Mit der Festlegung des einfachen Sanierungsgebietes Salbke durch Beschluss des Stadtrates am 31.05.2012 wurde die Stärkung des Wohnstandortes als Hauptziel definiert. Teilziel hierzu bildet u.a. auch die Verbesserung der äußeren Wohnbedingungen.

Mit Datum vom 24.01.2013 hat der Stadtrat die Einleitung vorbereitender Untersuchungen gemäß § 141 BauGB für zwei weitere Teilbereiche in der Ortslage Salbke beschlossen. Auch im Entwurf des Voruntersuchungsberichtes zur Erweiterung des Sanierungsgebietes im Bereich der Hadmersleber Straße, Bäckerstraße, Faulmannstraße, Freundschaftsweg und Alt Salbke wird die Verbesserung der verkehrlichen Situation als ein Handlungsschwerpunkt vorgeschlagen (Stand: Juni 2013). Dargestellt wird, dass die Straßenraumgestaltung eine übergeordnete Bedeutung hat.

3 Verkehrsbelastungen und Verkehrsaufkommen

3.1 Verkehrsbelastungen

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen wurden Verkehrszählungen des Stadtplanungsamtes ausgewertet. Besondere Aufschlüsse über die Verkehrsbelastung der Untersuchungsgebiete Salbke und Westerhüsen lieferte die automatische Kennzeichenerfassung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs in Westerhüsen, Salbke, Fermersleben und Buckau im Juni 2012.

Die o. g. Zählungen weisen für das Straßenhauptnetz folgende Verkehrsbelastungen im Tagesverkehr auf (siehe auch Abb. 2):

Tabelle 1

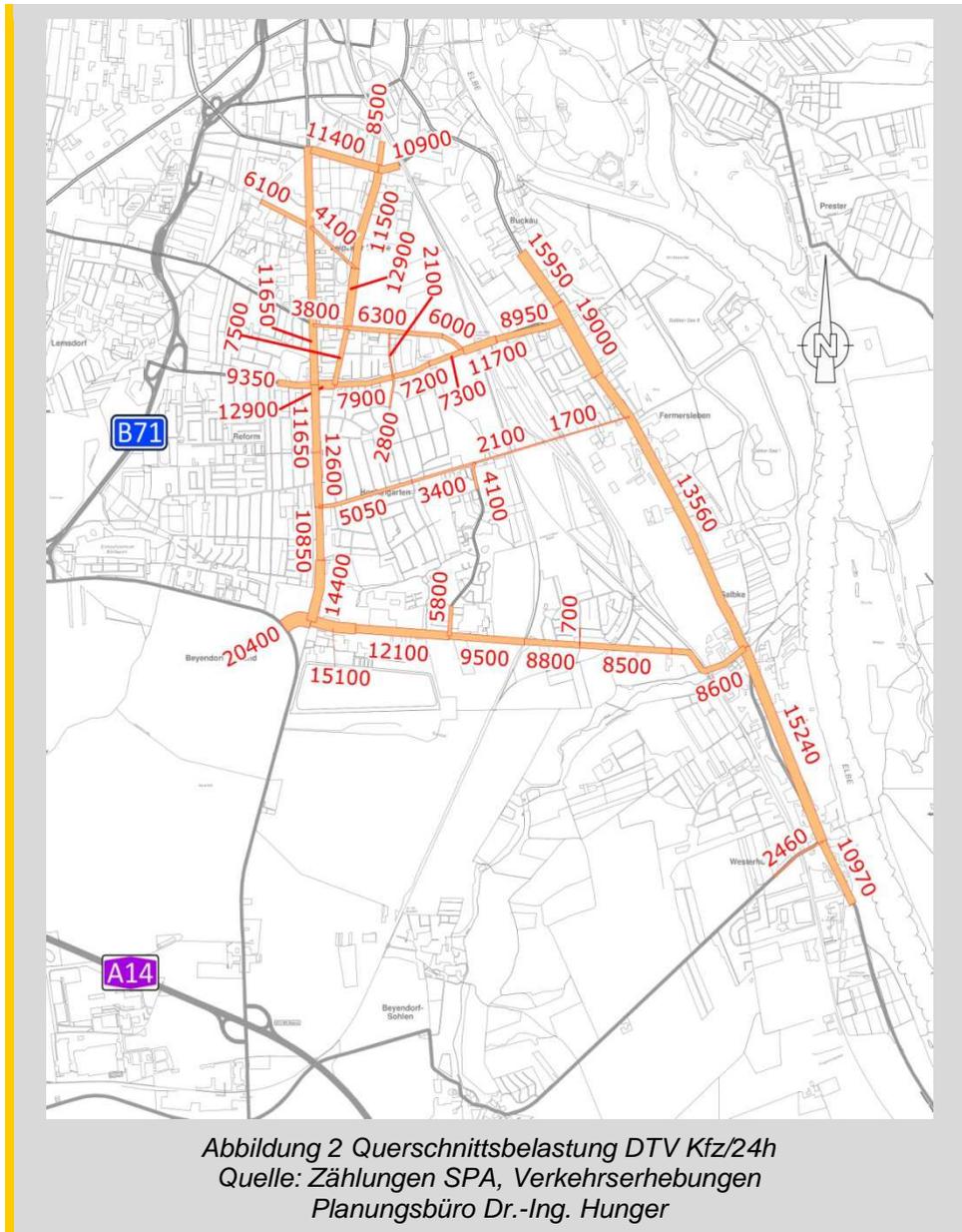
	Kfz / Tag
Leipziger Straße – Leipziger Chaussee	10.850 – 14.400
Dodendorfer Straße	11.550 – 12.900
Gustav-Ricker-Straße	4.100 – 5.800
Alt Salbke-Alt Westerhüsen-Schönebecker Ch.	11.000 – 15.250
Raiffeisenstraße – Warschauer Straße	10.900 – 11.400
Bierer Weg	4.100
Salbker Straße	3.800 – 6.300
Schilfbreite – Schanzenweg	7.200 – 12.900
Am Hopfengarten – Friedrich-List-Straße	1.700 - 5.050
Ottersleber Chaussee – Faulmannstraße	8.500 - 15.100

Die Belegungen auf den Hauptverkehrsstraßen und den verkehrsbedeutenden Sammelstraßen entsprechen den Werten vergleichbarer Straßen in anderen Stadtgebieten Magdeburgs.

Der Anteil des Schwerverkehrs liegt allgemein unter 5,5% des Gesamtverkehrs und damit im großstädtischen Durchschnitt. Es handelt sich hauptsächlich um lokale Versorgungs- und Lieferverkehre.

Etwas höher sind die Schwerverkehrsanteile im Zuge der Faulmannstraße (7,9 %) und Gustav-Ricker-Str. (5,7 %), da diese eine wichtige Verbindung zwischen SKL Industriepark bzw. SKET/Enercon und der Autobahn darstellen. In der Erntezeit kommen zusätzlich saisonale Schwerverkehre zu den Getreidespeichern auf dem Elbe-Börde-Terminal-Gelände hinzu.

Deutlich geringer ist die Schwerverkehrsbelastung in der Dodendorfer Straße, im Bierer Weg, in der Salbker Straße und in der Straße Am Hopfengarten mit 1,7% bis 0,8% des Gesamttagverkehrs.



Die Verkehrsbelastung des Straßenhauptnetzes in den Untersuchungsbereichen weist folgende Tendenzen auf:

1. Abnahme der Verkehrsbelastung auf dem Straßenzug Schönebecker Chaussee – Alt Westerhüsen – Alt Salbke – Alt Fermersleben im Zusammenhang mit Einwohnerrückgang und einer besseren Verkehrsanbindung Schönebecks an die A14

Tabelle 2

Zählquerschnitt	Querschnittsbelastung Kfz / Tag	
	2007	2012
Ortseingang Schönebecker Chaussee	12.750	11.000
Alt Salbke südl. Faulmannstraße	16.500	15.250
Alt Fermersleben / südl. Schanzenweg	20.000 (2006)	19.000

2. Abnahme der Verkehrsbelastung in der Leipziger Straße – Leipziger Chaussee im Zusammenhang mit dem Ausbau der Auf- und Abfahrtsrampen am Magdeburger Ring / Brenneckestraße und der Umgestaltung der Leipziger Straße – Leipziger Chaussee.

Tabelle 3

Zählquerschnitt	Querschnittsbelastung Kfz / Tag	
	2007	2012
Leipziger Chaussee nördl. Kirschweg	14.800	11.650
Leipziger Chaussee südl. Am Hopfengarten	14.600	10.850

3. In den Querverbindungen
- Raiffeisenstraße – Warschauer Straße
 - Salbker Straße
 - Schilfbreite - Schanzenweg
 - Ottersleber Chaussee – Faulmannstraße
- sind die Belegungen weitestgehend konstant geblieben.

3.2 Strukturdaten und Verkehrsaufkommen

Wesentliche Strukturdaten, die das Verkehrsaufkommen prägen, sind Einwohner und Arbeitsplätze. Der Ermittlung der Einwohner im Untersuchungsgebiet wurden die Daten der statistischen Bezirke vom Dezember 2012 zugrunde gelegt, und für die Arbeitsplatzzahlen wurde 2009 eine gesonderte schriftliche Befragung der Unternehmen, Einrichtungen, Versorgungs- und Dienstleistungsbetriebe durchgeführt. Die erhobenen Strukturdaten sind in der Tabelle 4 zusammengefasst.

Tabelle 4

Untersuchungsbereich	Einwohner (31.12.2012)	Arbeitsplätze (2009)
Bereich 1 – Leipziger Straße	ca. 400	1.300
Bereich 2 – Hopfengarten	10.033	5.950
Bereich 3 – Salbke	3.945	1.900
Bereich 4 – Westerhüsen	3.075	1.070 (2005)

Mit diesen Daten wurde das Quell- und Zielverkehrsaufkommen der Untersuchungsgebiete Leipziger Straße und Hopfengarten auf der Grundlage der Befragungsdaten der SrV und einer speziellen Unternehmensbefragung ermittelt. Für Salbke und Westerhüsen liegen aus der Kfz-Kennzeichenerhebung konkrete Zählwerte vor.

Insgesamt weist das Verkehrsaufkommen der Gebiete folgende Größenordnungen auf:

Tabelle 5

Untersuchungsgebiet	Summe Quell- u. Zielverkehr Fahrten pro Tag		
	Kfz	ÖPNV	Radverkehr
Leipziger Straße	1.210	240	130
Hopfengarten	28.430	7.200	3.660
Salbke	9.500	2.130	1.300
Westerhüsen	8.400	1.810	1.060

Der Radverkehr fährt dabei in hohem Maße nur innerhalb der Untersuchungsgebiete.

3.3 Verkehrsunfälle / Verkehrslärmbelastungen

In den Untersuchungsgebieten fallen folgende Unfallhäufungsstellen (≥ 5 VU/a) auf:

- Knoten Alt Salbke / Faulmannstraße
- Knoten Alt Fermersleben / Friedrich-List-Straße
- Knoten Salbker Straße / Schilfbreite
- Knoten Ottersleber Chaussee / Ottweiler Straße

Das Kfz-Aufkommen auf dem Straßenzug Alt Westerhüsen und Alt Salbke verursacht in Verbindung mit dem schlechtem Zustand der Fahrbahn und der Gleisanlage sowie den überhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs eine starke Lärmbelastung.

Nach der 2. Stufe der Lärmkartierung für die Landeshauptstadt Magdeburg, gemäß 34. BImSchV vom Juni 2012 weist der Straßenzug Lärmpegel

tags bis		72 dB(A)	und
nachts bis		62 dB(A)	

auf.

Die Werte liegen über den Grenzwerten der VLärmSchR97 für allgemeine Wohngebiete von

tags	≥	70 dB(A)	und
nachts	≥	60 dB(A).	

Der Straßenzug gehört zu den sogenannten „hotspots“ des Lärmaktionsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg, der gegenwärtig vom Umweltamt der Landeshauptstadt Magdeburg erarbeitet wird.

Von den Anwohnern wird der Verkehrslärm als wesentliche Ursache für die schlechte Wohnqualität benannt.

4 Vorhandene Verkehrssituation

4.1 Kraftfahrzeugverkehr

Das Straßenhauptnetz und die zugehörigen Knotenpunkte haben für die vorhandene Verkehrsbelastung eine ausreichende Leistungsfähigkeit.

Defizite mit Wartezeiten zu den Verkehrsspitzen für die untergeordneten Verkehrsströme gibt es an den Knotenpunkten Alt Salbke / Faulmannstraße, Alt Fermersleben / Friedrich-List-Straße und Salbker Straße / Schilfbreite.

Nachfolgende Hauptnetzstraßen weisen vor allem Mängel im Straßenzustand und in der Straßenraumgestaltung auf:

- der Straßenzug Alt Salbke – Alt Westerhüsen mit erheblichen Straßenschäden und einer Verkehrsraumgestaltung, die nicht der innerörtlichen Lage entspricht und den Kfz-Verkehr zu überhöhten Geschwindigkeiten animiert
- der Knotenpunkt Alt Salbke/Faulmannstraße mit fehlenden Abbiegespuren in der Faulmannstraße und unzureichend breiten Seitenbereichen (Gehwege/Radwege)
- die Friedrich-List-Straße mit einem sehr schlechten Fahrbahnzustand (besonders unter der Bahnunterführung) und einer Bahnschrankenanlage mit extrem langen Schließzeiten (ca. 30 Minuten in einer Stunde)

Eine flächendeckende Verkehrsberuhigung mittels Tempo-30-Zonen wurde in vielen Bereichen des Nebennetzes bereits vorgenommen. Nicht berücksichtigt wurden bisher der Westteil des Ortskernes Salbke, die Bereiche Gabelsberger Straße, Am Schweineanger und Langenweddinger Straße.

Insgesamt ist im Nebennetz die Beibehaltung der klassischen Straßenraumaufteilung mit gesonderten Gehwegen vorherrschend. Mischverkehrsbereiche sind nur vereinzelt vorhanden. Für einige Straßenabschnitte resultieren daraus untermaßige Gehwege, die vor allem für Bürger mit Kinderwagen, Rollatoren u.ä. zu Einschränkungen führen. Die Potentiale zur Straßenraumbegrünung sowie zur Ordnung des ruhenden Verkehrs können deshalb nicht ausgeschöpft werden.

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Untersuchungsgebiete werden durch

- den Straßenbahnverkehr der Linien 3 und 9 in der Leipziger Straße – Leipziger Chaussee und der Linie 2 im Straßenzug Alt Salbke – Alt Westerhüsen den S-Bahn- und Vorortverkehr über den Bahnhof Magdeburg-Buckau und die Haltepunkte SKET-Industriepark, Salbke und MD-Südost und
- die tangentialen Buslinien 52, 54, 57, 58

erschlossen.

Defizite in der Verkehrserschließung bestehen (Anlage1)

- in Westerhüsen für die Wohngebiete Am Wellenberge, Oberhofer Straße, Arnold-Knoblach-Straße, Langenweddinger Straße und An den Sohlener Bergen westlich der Eisenbahnstrecke und
- im mittleren Bereich des Industrie- und Gewerbegebietes SKET – Freie Straße

Die Bedienungshäufigkeit der Straßenbahn werktags mit einem 10-Minuten-Takt und der Buslinien mit einem 20-Minuten-Takt entspricht den Anforderungen der Nahverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg. Für die Abwicklung der Schülerverkehre zur Berufsschule werden Fahrten der Linie 8 bis Westerhüsen verlängert.

Negative Entwicklungen sind für die Eisenbahnstrecke in Richtung Schönebeck zu verzeichnen. Die Taktzeit der S-Bahn wurde in den letzten Jahren von 30 auf 60 Minuten reduziert. Durch die zeitlich versetzt fahrende Regionalbahn wird diese Angebotseinschränkung nur teilweise ausgeglichen. Die Bedingungen für Pendler haben sich daher verschlechtert.

In der Ausstattung der ÖPNV-Anlagen bestehen erhebliche Mängel.

Das betrifft:

- weitgehend fehlende barrierefreie und sichere (mit ausreichender Aufstellbreite) Haltestellen vor allem im Straßenbahnverkehr auf dem Streckenast Südost
- den Zustand der Gleisanlagen der Straßenbahn ebenfalls auf dem Streckenast Südost
- zahlreiche nicht barrierefreie Haltestellen des Busverkehrs
- sanierungsbedürftige und nicht barrierefrei erreichbare Haltepunkte bzw. Bahnhöfe der DB AG
- Nachholbedarf bei der Fahrgastinformation an Haltestellen

4.3 Rad- und Fußgängerverkehr

Die Situation für den Radverkehr weist in den Untersuchungsgebieten wesentliche Schwachstellen auf. Neben Angebotslücken entlang der Hauptverkehrsstraßen sind auch bei den vorhandenen Radverkehrsanlagen Defizite festzustellen. Beispielhaft wären zu nennen:

- Auf dem Straßenzug Alt Salbke / Alt Westerhüsen existieren zwischen Faulmannstraße und Eckernförder Straße keine Radverkehrsanlagen. Im Engpass Salbke kommt es im Straßenraum aufgrund der Führung des Gleiskörpers der Straßenbahn in Bordnähe zu Behinderungen und Gefährdungen des Radverkehrs.
- Zwischen SKL-Industriepark und F.-Schrey-Straße ist in Richtung Salbke keine Radverkehrsanlage vorhanden.
- In der Faulmannstraße, der Ottersleber Straße, Abschnitten der Ottersleber Chaussee und im Schanzenweg fehlen Radverkehrsanlagen.
- Im Verlauf des Elberadweges (Alternativroute) besteht eine gravierende Angebotslücke im Bereich des ehemaligen Fahlberg-List-Geländes (jetzt Elbe-Börde-Terminal). Problematisch ist dabei insbesondere, dass die ausgeschilderte Route über die Straße Alt Westerhüsen keine Radverkehrsanlagen anbietet und bis zur Kieler Straße (Fähre Westerhüsen) zweimal (z.T. ungesichert) die Straße überquert werden muss.
- In der Salbker Straße fehlen Radverkehrsanlagen zwischen der Leipziger Straße und der Dodendorfer Straße.
- Die vorhandenen Radverkehrsanlagen weisen insbesondere in Westerhüsen und Salbke starke Mängel durch unzureichende Breiten, fehlenden Sicherheitsabstand zur Kfz-Fahrbahn und schlechten Zustand der Befestigung auf.

Insgesamt ist festzustellen, dass für den Radverkehr erheblicher Verbesserungsbedarf besteht. Konflikträchtig sind vor allem die Straßenabschnitte im Hauptstraßennetz ohne gesonderte Radverkehrsanlagen. Hinzu kommt der nahezu durchgehend fehlende Schutz der Radfahrer an den wichtigen Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet. Als Folge ist zu beobachten, dass die Gehwege regelmäßig zum Rad fahren, oft auch entgegen der jeweiligen Fahrtrichtung, genutzt werden. Daraus entstehen Behinderungen für die Fußgänger. Die Nutzung des Fahrrades für Wege im Binnenverkehr wird durch die Struktur des Radverkehrsangebotes nicht gefördert.

Öffentliche Radabstellmöglichkeiten sind an der Hauptachse Salbke/Westerhüsen nur sehr eingeschränkt vorzufinden:

- an den Haltepunkten „Salbke“ und „SKET-Industriepark“ sind keine Abstellanlagen vorhanden
- der Haltepunkt „Südost“ verfügt über überdachte Abstellmöglichkeiten in begrenzter Anzahl (ca. 10 Fahrräder)
- entlang der Straßenbahntrasse werden nur an den Haltestellen „Bahnhof Südost“ und „SKL Industriepark“ Radabstellmöglichkeiten angeboten
- weiterer Bedarf besteht vor allem an den Straßenbahnhaltestellen, im Bereich der Ortskerne sowie an Radwegverbindungen.

An der Leipziger Straße/Leipziger Chaussee wurden mit der Streckenverlängerung der Straßenbahn nach Reform / Bördepark neue Fahrradabstellmöglichkeiten an Bedarfspunkten ausgebaut.

Ähnlich den Problemen im Radverkehr konzentrieren sich auch die Defizite des Fußgängerverkehrs vor allem auf das Hauptstraßennetz der Untersuchungsgebiete Salbke und Westerhüsen.

Die Situation im Fußgängerverkehr ist wie folgt zu beschreiben:

- Insbesondere im Verlauf der Verkehrsachse Alt Salbke / Alt Westerhüsen sind die Querungsmöglichkeiten aufgrund der Verkehrsbelastung sowie überhöhter Geschwindigkeiten eingeschränkt. An einigen Querungspunkten existieren Lichtsignalanlagen zur Reduzierung der Konfliktpotentiale. Allerdings können sie nur punktuell zur Minderung der Zerschneidungswirkung des Straßenzuges beitragen. Erschwerend kommen im Bereich Alt Westerhüsen die aus der Vierspurigkeit des Straßenzuges resultierenden hohen Querungsbreiten hinzu, während im Ortskern Alt Salbke teilweise unzureichende Sichtbeziehungen bestehen.
- Zu schmale Gehwege im Bereich des Engpasses Alt Salbke und im Verlauf der Faulmannstraße mit nur 1,00 m bzw. 1,60 m Breite.
- In der Ottersleber Straße sind die Gehwege stellenweise zu schmal (1,25 m), streckenweise nur einseitig vorhanden und werden zudem beparkt. Zwischen Sülldorfer Straße und der Eisenbahnstrecke nach Beyendorf sind gar keine Gehwege vorhanden.
- Fehlende bzw. mangelhafte Gehwege entlang der Friedrich-List-Straße
- Im östlichen Teil der Straße Am Hopfengarten fehlt ein Gehweg.
- Ein weiterer Konfliktpunkt existiert am Zugang zum S-Bahnhaltepunkt „Salbke“. Der zuführende Gehweg ist im Bereich des Brückenbauwerkes nicht baulich von der Fahrbahn getrennt. Zudem liegt der Bahnsteigzugang auf der anderen Fahrbahnseite, so dass Fahrgäste, die den Haltepunkt verlassen, direkt auf die Fahrbahn treten. Insbesondere für Kinder und ältere Menschen bestehen hier erhebliche Gefahrenpotentiale.
- Im Nebennetz kommt es teilweise zu Einschränkungen des Gehweges durch den ruhenden Verkehr. Stellenweise sind die Gehwege zu schmal, da an der klassischen Straßenraumaufteilung trotz geringer Straßenraumbreiten, festgehalten wurde. Das ist vor allem für Schwache, Ältere und Fußgänger mit Kinderwagen problematisch.
- Aufgrund von fehlenden Querungsmöglichkeiten der Eisenbahnstrecke Magdeburg – Schönebeck südlich der Sohlener Straße, sind in Verlängerung der Schleswiger Straße und in Höhe Neue Siedlung illegale Bahnquerungen entstanden.

5 Anforderungen und Empfehlungen zur künftigen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

5.1 Untersuchungsgebiet Leipziger Straße

5.1.1 Verkehrsinfrastruktur

Die Anforderungen an die künftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur ergeben sich vor allem aus der Entwicklung des Industrie- und Gewerbegebietes SKET – Freie Straße.

Für die Verkehrsprognose 2020/2025 wurde eine vollständige Neuansiedlung von Industrie und Gewerbe auf den bisherigen Brachflächen zugrunde gelegt.

Dieser Prognoseansatz mit ca. 1.100 neuen Arbeitsplätzen indiziert ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 2.740 Kfz/d als Summe des Ziel- und Quellverkehrs.

Mit dem zusätzlichen prognostizierten Verkehrsaufkommen wurde die Straßennetzbelastung berechnet. Dabei wurde die Hauptanbindung des Industrie- und Gewerbegebietes SKET - Freie Straße an die Dodendorfer Straße und dem Bierer Weg/Fermersleber Weg über die Planstraße B und der Ausbau der Rampen am Knotenpunkt Magdeburger Ring / Brenneckestraße zugrunde gelegt.

Zusätzlich wurde der Einfluss des Ausbaus der Nordwestrampe am Knotenpunkt Magdeburger Ring / Lemsdorfer Weg mit untersucht.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Industrie- und Gewerbegebiet ist nach der Zielspinnenbetrachtung im starken Maße nach Westen zum Magdeburger Ring gerichtet.

Tabelle 6

Relation	Quell- und Zielverkehr	
	%	Kfz/d
West – Magdeburger Ring	ca. 54%	ca. 1.480
Nord – Schleinufer	ca. 26%	ca. 710
Süd – Leipziger Chaussee	ca. 9%	ca. 250
Südost – Salbker Straße	ca. 11%	ca. 300
Gesamt	100%	ca. 2.740

Die Verkehrsbeziehung vom und zum Magdeburger Ring teilt sich auf vier Straßen auf: Fermersleber Weg, Wiener Straße, Fuchsberg (nur in Fahrtrichtung zum Industrie- und Gewerbegebiet) und Brenneckestraße. Dabei ist der Verkehrsanteil über die Brenneckestraße gering. Der Verkehrsanteil über den Fermersleber Weg erhöht sich mit Ausbau der Westrampe des Knotenpunktes Magdeburger Ring / Lemsdorfer Weg um ca. 150 Kfz/d.

Die künftige Verkehrsbelastung der Hauptnetzstraßen wird jedoch zumeist unter der Verkehrsbelastung der gegenwärtigen Zählwerte liegen. Die Ursachen sind in der stärkeren Nutzung des Magdeburger Ringes und dem Rückgang der Einwohnerzahlen zu finden.

5.1.2 Empfehlungen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Für die Verkehrsanlagen ergeben sich aus der Verkehrsuntersuchung folgende Empfehlungen

1. Ergänzung von Gehweg und Radverkehrsanlagen am Fermersleber Weg zwischen dem Lemsdorfer Weg und der Semmelweisstraße
Die innere Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes SKET – Freie Straße erfolgt durch den Ausbau der Planstraßen A, B und C. Durch die Planstraße B wird die Anbindung zum Knotenpunkt Dodendorfer Straße / Bierer Weg hergestellt. Mit dem Ausbau der Westrampe am Knoten Magdeburger Ring / Lemsdorfer Weg wird über den Fermersleber Weg eine direkte Verbindung zum Industrie- und Gewerbegebiet SKET – Freie Straße hergestellt. Zwischen dem Lemsdorfer Weg und der Semmelweisstraße sind beidseitig keine Radverkehrsanlagen und auf der Südseite kein Gehweg vorhanden. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer sollten diese ergänzt werden.
2. Im Zusammenhang mit den Planungen zum 7. Bauabschnitt der 2. Nord-Südverbindung der Straßenbahn Raiffeisenstraße/Warschauer Straße sollte zur Wegeverkürzung die Möglichkeit des Linksabbiegens aus der Warschauer Straße in die Freie Straße geprüft werden.
3. Entsprechend der Sanierungsziele für das Gebiet „Buckauer Insel“ sind die Sudenburger Straße, die Grusonstraße, die Bahnikstraße, die Wanzleber Straße und die Freie Straße zu sanieren.
4. Mit der Neuansiedlung von RegioCom hat sich der Parkdruck im Umfeld wesentlich erhöht, sodass es insbesondere im Bereich um die Försterstraße Probleme mit dem Parkbedarf der Anlieger gibt. Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 410-5 „Buckauer Insel“ sollte in Zusammenarbeit mit der Firma RegioCom nach entsprechenden Lösungen zur Entlastung des Umfeldes gesucht werden.

Bei weiteren Industrie- und Gewerbeansiedlungen ist auf die Schaffung ausreichender Stellplatzkapazitäten auf den Grundstücken zu orientieren.

5. Die ÖPNV-Erschließung wird sich mit dem Ausbau der Straßenbahntrasse in der Raiffeisenstraße und Warschauer Straße auch durch die Anlage barrierefreier Haltestellen verbessern.
Für Ansiedlungen im westlichen Teil der Mitte des Industrie- und Gewerbegebietes die außerhalb des 400 m Einzugsradius der Haltestellen liegen, wird auch in der Perspektive vom Nutzeraufkommen her kein gesonderter ÖPNV-Verkehr notwendig.

6. Zur Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs werden innerhalb des Untersuchungsgebietes und im Umfeld folgende Maßnahmen empfohlen:

- Sanierung / Ausbau der Geh- und Radwege / Radfahrstreifen auf den tangierenden Hauptnetzstraßen
 - Dodendorfer Straße Westseite vom Bierer Weg bis Salbker Straße
 - Dodendorfer Straße Ostseite von Sudenburger Straße bis Salbker Straße
- Ausbau einer Rad- und Fußwegverbindung über die alte Freie Straße zwischen der Planstraße B und der Salbker Straße
- Entwicklung der Achse Grusonstraße als Fußgänger- und Radfahrachse zwischen der Marienstraße und der Warschauer Straße im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Umgestaltung / Sanierung der „Buckau Insel“.
- Ausbau von Radwegen / Radfahrstreifen im Bierer Weg beidseitig zwischen Dodendorfer Straße und Leipziger Straße
- Ausbau von Radwegen / Radfahrstreifen in der Salbker Straße beidseitig zwischen Dodendorfer Straße und Leipziger Straße
- Herstellung eines barrierefreien Zuganges am Tunnel unter den DB-Anlagen in der Freien Straße

Die Lage des Untersuchungsgebietes zu benachbarten Wohngebieten und zur Innenstadt bietet ein gutes Potential zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Splitt durch geschützte und weitgehend gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Unternehmen in Verbindung mit den o.g. Maßnahmen zum Ausbau von Radwegen / Radfahrstreifen.

5.2 Untersuchungsbereich Hopfengarten

5.2.1 Verkehrserschließung neuer Wohnbebauung

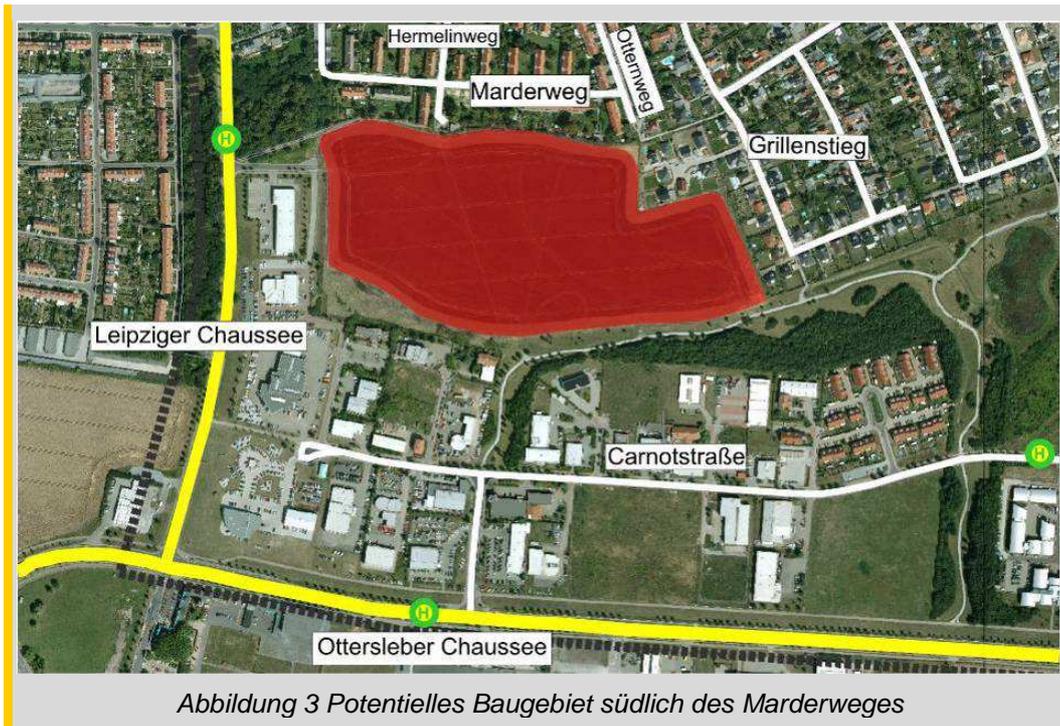
Für die längerfristige Infrastrukturentwicklung wird für die neue Wohnbebauung

- südlich des Marderweges und
- westlich des Doctor-Eisenbart-Ringes

folgende Verkehrserschließung und Verkehrsanbindung an das übergeordnete Straßennetz empfohlen:

Wohnbebauung südlich Marderweg

Im Flächennutzungsplan ist die bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen Marderweg und Carnotstraße für die Wohnbebauung vorgesehen.(s. Abb. 3)



Zur Verkehrserschließung des neuen Wohngebietes werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Herstellung des Straßenanschlusses an die Leipziger Chaussee über die vorhandene Stichstraße nördlich Auto-Unger
- zusätzliche Geh- und Radwegverbindungen zu den benachbarten Gebieten
- keine Straßenverbindung der Leipziger Chaussee zur Carnotstraße und zum Otternweg zur Vermeidung von Durchgangsverkehr durch die Wohngebiete

Wohnbebauung westlicher Doctor-Eisenbart-Ring (s. Abb. 4)

Die Erschließung des neuen Wohngebietes sollte

- über die bestehenden Straßen Doctor-Eisenbart-Ring und teilweise über die Straße Am Hopfengarten (ohne Direktverbindung zur Vermeidung von Durchgangsverkehr)
- mittels Stichstraßen vom Doctor-Eisenbart-Ring sowie Am Hopfengarten für die rückwärtige Verkehrserschließung und
- mit Geh- und Radwegverbindungen zwischen der Straße Am Hopfengarten und Doctor-Eisenbart-Ring sowie weiterführend zum südlich angrenzenden Geh- / Radweg entlang des Grünstreifens (direkte kurze Wege u.a. zu den Bushaltestellen am Doctor-Eisenbart-Ring)

erfolgen.



5.2.2 Vorschläge der AG Verkehr der AG GWA Leipziger Straße / Hopfengarten zum Straßennetzausbau

5.2.2.1 Verkehrsbelastung

Zur Entlastung der Straße Am Hopfengarten und der Gustav-Ricker-Straße schlug die AG Verkehr der AG GWA Leipziger Straße / Hopfengarten eine Neuordnung des Straßennetzes im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes vor. Dieser Vorschlag umfasste die Herstellung

- einer Verbindung zwischen der Schilfbreite und der Ottersleber Chaussee mit Anbindung an die Friedrich-List-Straße sowie
- einer Verbindungsstraße zwischen dem westlichen Doctor-Eisenbart-Ring und der Straße Am Hopfengarten.

Das Stadtplanungsamt bildete diese Maßnahmen im Verkehrsmodell ab und ermittelte die werktäglichen Verkehrsbelastungen.



Folgende Schlussfolgerungen ergaben sich aus der Verkehrsnetzberechnung:

- Nahezu konstante Verkehrsmengen auf der Friedrich-List-Straße.
- Rückgang der Verkehrsmengen auf der Straße Am Hopfengarten um 625 Kfz/24h und auf der Gustav-Ricker-Straße bis ca. 3.000 Kfz/24h.
- Verkehrsbelastung auf der Neubautrasse zwischen Schilfbreite und Friedrich-List-Straße ca. 5.100 Kfz/24h.
- Verkehrsbelastung auf der Neubautrasse zwischen Friedrich-List-Straße und Ottersleber Chaussee ca. 3.500 Kfz/24h

5.2.2.2 Straßenverbindung zwischen Schilfbreite und Friedrich-List-Straße

Die für die Untersuchung relevanten Flächen gehören der SKET Maschinen- und Anlagenbau GmbH. Die vorhandenen Verkehrsflächen des Werksgeländes werden für betriebsinterne Transport- und Lagerzwecke genutzt.

Folgende Trassenvarianten wären für die Neubaustrecke denkbar: (s. Abb. 6)



- Variante 1: Nutzung der vorhandenen betriebsinternen Straßenbrücke über den Schanzenweg mit Zufahrt von der Salbker Straße über Privatgrundstück, weitere Führung parallel zur Bahnstrecke.
- Variante 2: Nutzung der Straßenbrücke mit Zufahrt von der Salbker Straße (wie Variante 1), weitere Führung über das Werksgelände zwischen SKET und SAM zur derzeitigen Ausfahrt des Betriebsgeländes im Süden (Friedrich-List-Straße)
 - Eingriffe der Varianten 1 und 2 auf das Betriebsgelände und in die internen Abläufe werden vom Grundstückseigentümer abgelehnt
- Variante 3: plangleiche Anbindung an die Schilfbreite, weitere Führung entlang der Westgrenze des SKET-Betriebsgeländes
 - Eingriffe in Privatgrundstücke und voraussichtlich weitreichende Lärmschutzmaßnahmen sowie Abtrages des vorh. Ascheberg (Kostenrisiko Sondermüllentsorgung)

Variante 4: Trassenverlauf östlich der Bahnstrecke

- Umfangreicher Eingriff zur Überwindung des Höhenunterschiedes im Einschnitt Schanzenweg
- Querung des Bahnüberganges (lange Schrankenschließzeiten am Bahnübergang F.-List-Straße sowie Höhenbeschränkung auf 3,30 m in der Weiterführung der Friedrich.-List-Straße nach Osten)

Eine neue Straßenverbindung zwischen dem Schanzenweg und der Friedrich-List-Straße mit Eingriffe in das Betriebsgelände und den Betriebsablauf vom SKET-Maschinen und Anlagenbau wird von dem Unternehmen abgelehnt. Eine alternative Trasse westlich des Betriebsgeländes würde Eingriffe in die Siedlungsgrundstücke und einen Teilabtrag des Ascheberges erfordern.

Im Ergebnis der Untersuchungen und der aktuellen Gebietsentwicklung ist eine Notwendigkeit für die neue Straßenverbindung nicht ableitbar, zumal die bauliche Umsetzung angesichts der beengten Grundstücksverhältnisse bzw. des Entsorgungsriskos am Ascheberg sehr aufwendig ist. Die verkehrliche Anbindung der auf dem Gelände ansässigen Unternehmen ist sowohl in Richtung Norden (Zufahrt Schilfbreite) als auch in Richtung Süden (Zufahrt Friedrich-List-Straße) über die betriebsinterne Erschließung im Bestand möglich.

5.2.2.3 Straßenverbindung zwischen Friedrich-List-Straße bzw. Gustav-Ricker-Straße und Ottersleber Chaussee

Im Flächennutzungsplan ist die Bebauung eines Großteils der derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen Gustav-Ricker-Straße und der Bahnstrecke nach Halberstadt Gewerbe- und Mischgebiet. Die neue Straßenverbindung könnte daher auch der Erschließung der neuen Baugebiete dienen.

Folgende Trassenvarianten wurden für die Neubaustrecke untersucht: (s. Abb. 7)

Variante 1: Anbindung an die Friedrich-List-Straße gegenüber der südlichen Zufahrt zum SKET-Betriebsgelände, Verlauf zwischen SELGROS und Kleingärten und weiter nahezu parallel zur Bahntrasse, Anbindung an Ottersleber Chaussee ca. 200 m westlich des Bahnüberganges (Anschlussmöglichkeit zur geplanten Verlegung der L50 bei einem Flugplatzausbau)

Variante 2: Verlängerung der Maria-Neide-Straße in östlicher Richtung bis zur Kleingartenanlage, weiter wie Variante 1

Variante 2a: Anbindung an Gustav-Ricker-Straße nördlich der Zufahrt zur Median-Klinik mit Abkröpfung des südlichen Teils der Gustav-Ricker-Straße zur geradlinigen Anbindung der Neubaustrecke, weiter wie Variante 2

Variante 3: Anbindung an die Friedrich-List-Straße ca. 30 m westlich des BÜ, Verlauf parallel zur Bahntrasse, Anbindung an Ottersleber Chaussee ca. 20 m westlich des Bahnüberganges (keine Anschlussmöglichkeit zur geplanten B 71)

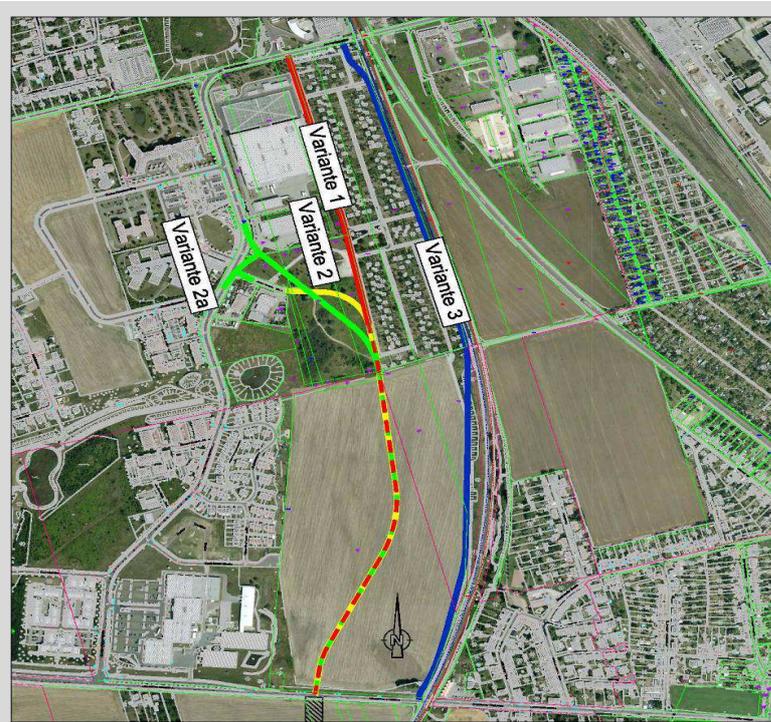


Abbildung 7 Trassenvarianten Friedrich-List-Straße – Ottersleber Chaussee

Zusammenfassend ist zum Vorschlag der AG GWA Leipziger Straße / Hopfengarten festzustellen:

- Die Verkehrsmengen auf der Neubaustrasse sind mit ca. 3.500 Kfz/24h gering (keine großräumigen Verkehrsverlagerungen).
- Die Entlastungswirkung für die Straße Am Hopfengarten ist ebenfalls gering (ca. 625 Kfz/24h).
- Nennenswerte Rückgänge sind lediglich im Bereich der Gustav-Ricker-Straße zu verzeichnen (bis ca. 3.000 Kfz/24h). Voraussetzung ist jedoch eine Umgestaltung des Straßenraumes.
- Die geschätzten Baukosten liegen zwischen 4,2 Mio. EUR (Variante 2) und 5,2 Mio. EUR (Variante 1).

Der Ausbau der Trasse als öffentliche Straße ist unter den vorgegebenen Rahmenbedingungen nicht zu empfehlen.

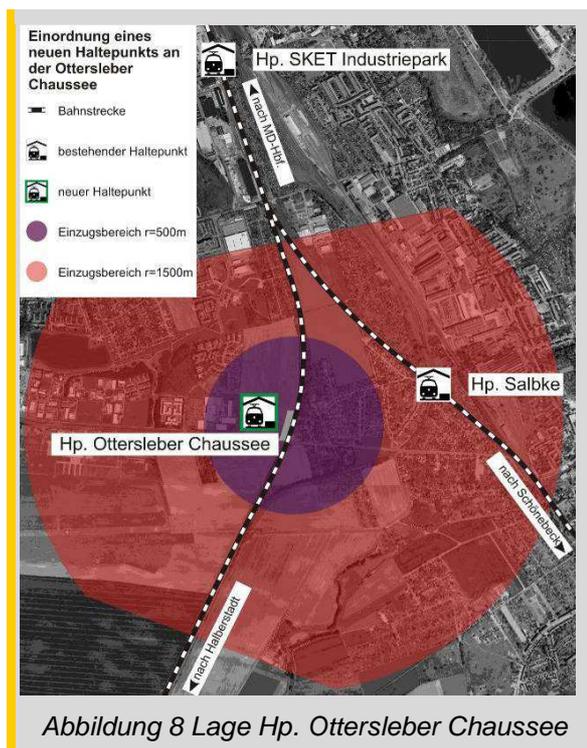
In der Drucksache DS0451/13, die sich derzeit in der Beratungsfolge befindet, wird vorgeschlagen, eine Werkstraße als Verbindung zwischen der Friedrich-List-Straße/Gustav-Ricker-Straße und der Ottersleber Chaussee zu bauen. Hintergrund hierfür sind die gestiegenen Anforderungen an den verfügbaren lichten Raum der Transportwege (über 9m),

der über die Gustav-Ricker-Straße durch die beidseitigen Baumreihen nicht erfüllt werden kann.

5.2.3 Empfehlungen zur Verkehrsinfrastrukturentwicklung

Zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsbereich Hopfengarten werden folgende Vorschläge unterbreitet:

1. Veränderung der schiefwinkligen und unfallträchtigen Einmündung der Salbker Straße in die Schilfbreite als rechtwinklige Einmündung mit LSA-Regelung, ggf. unter Einbeziehung der Werksausfahrt von SKET/Enercon.
2. Erschließung des Wohngebietes südlich des Marderweges über die Leipziger Chaussee.
3. Erschließung der Flächen westlich des Doctor-Eisenbart-Ringes im wesentlichen über den Doctor-Eisenbart-Ring.
4. Erweiterung der Geschwindigkeitsbegrenzung in der Straße Am Hopfengarten auch zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr, da die gemäß geltendem Regelwerk empfohlenen Einsatzbedingungen auf der Fahrbahn dann eingehalten würden.
5. Weiterführende Untersuchungen zur Einrichtung eines neuen Regionalhaltepunktes an der Ottersleber Chaussee zur Verbesserung der Erschließungswirkung im südlichen Bereich sowie zur Verstärkung des ÖPNV-Angebots in Richtung des Hauptbahnhofs.



6. Errichtung von beidseitigen Radverkehrsanlagen am Schanzenweg.
7. Errichtung von beidseitigen Gehwegen und Radverkehrsanlagen in der Friedrich-List-Straße zwischen Gustav-Ricker-Straße und Bahnübergang

8. Ergänzung von Radverkehrsanlagen und ggf. Gehwegen auf der Nordseite der Ottersleber Chaussee
9. Errichtung einer B+R-Anlage am S-Bahnhaltepunkt SKET-Industriepark

5.3 Untersuchungsgebiet Salbke und Westerhüsen

5.3.1 Verlängerung der geplanten Entlastungsstraße Südost

Das Hauptproblem der langfristigen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in dem Untersuchungsbereich Salbke und Westerhüsen ist die Lösung der Verkehrs- und Verkehrslärmprobleme am Straßenzug Alt Westerhüsen – Alt Salbke.

Dazu wurden mögliche Trassenvarianten zur Verkehrsentslastung im Bereich Magdeburg Südost zwischen der Faulmannstraße und der Schönebecker Chaussee untersucht und entsprechend ihrer Auswirkungen und den notwendigen Aufwendungen bewertet und abgewogen.

Grundlage aller Varianten bildet die bisher von der Landeshauptstadt Magdeburg geplante Entlastungsstraße Südost zwischen Warschauer Straße und Faulmannstraße. (Anlage 2). Diese soll parallel auf der Ostseite der Gleisanlagen der DB AG verlaufen, zur Reduzierung der Verkehrsmengen auf dem Straßenzug Schönebecker Straße/Alt Farmersleben/Alt Salbke führen und die Anbindung des SKL-Industrieparks für den Schwerverkehr verbessern.

Die Auswirkungen der Entlastungsstraße Südost auf das Verkehrssystem insgesamt werden im Zusammenhang mit der Betrachtung der Entwicklungsszenarien vsl. 2014/2015 im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 dargestellt und diskutiert werden.

5.3.1.1 Trassenvarianten

Die Trassenführung (Anlage 3) der einzelnen Varianten wird maßgeblich von den städtebaulichen und naturräumlichen Randbedingungen im Untersuchungsgebiet beeinflusst:

Variante 1: Weiterentwicklung des Bestandsnetzes

Für diese Variante ist die Beibehaltung des bestehenden Verkehrsnetzes im Stadtteil Magdeburg Südost ohne Einrichtung einer zusätzlichen Umgehungsstraße vorgesehen. Die verkehrlichen Probleme sollen ausschließlich durch Straßenraumgestaltungsmaßnahmen gelöst werden. Hauptansatzpunkte bilden dabei die Reduzierung der Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr, die Ausweitung der Straßenraumbegrünung sowie die Verbesserung der Querungsbedingungen und Schaffung durchgängiger Radverkehrsanlagen. Grundlage bildet die Tatsache, dass sich die Verkehrsmengen im Vergleich zu ähnlichen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen auf einem akzeptablen Niveau befinden und ein Großteil der Konflikte und Defizite vor allem durch überhöhte Geschwindigkeiten und überdimensionierte Straßenräume entstehen.

Variante 2: Großräumige Ortsumgehung

Variante 2 beinhaltet eine großräumige Umfahrung der beiden Ortskerne Salbke und Westerhüsen. Aufgrund der Bebauungsstrukturen westlich der Eisenbahnstrecke rückt eine derartige Trasse allerdings sehr weit von der bestehenden L 51 ab. Der Trassenverlauf nutzt eine ehemalige Eisenbahntrasse im Bereich Lüttgen-Salbke, um anschließend den kompletten Siedlungsbereich westlich zu umfahren. Neben der daraus resultierenden Streckenlänge von ca. 6,1 km durchschneidet die Trassierung dabei auch naturräumlich sensible Gebiete, insbesondere im Bereich der Sülzequerung und der Sohlener Berge. Zudem ist eine zweimalige Querung der Eisenbahnstrecke Magdeburg / Halle erforderlich.

Variante 3: Ortskernumgehung Alt Salbke westlich der Eisenbahn

Mit ca. 800 m deutlich kürzer ist die Trassenführung der Variante 3. Sie verbindet bahnparallel westlich der Eisenbahnstrecke die Faulmannstraße mit der Welsleber Straße. Hierzu werden allerdings Flächen des Friedhofes Salbke sowie von Kleingartenanlagen in Anspruch genommen. Die Bahnübergänge Blumenberger Straße und Friedhofstraße werden mit Ausbau dieser Trasse zumindest für die Kfz-Verkehre nicht mehr benötigt, für den Fußgänger- und Radverkehr sind beide Querungsstellen allerdings weiterhin von Bedeutung. Problematisch gestalten sich im Rahmen dieser Trassenführung insbesondere die Abbiegebeziehungen von der Faulmannstraße. Hierzu müsste eine Abbiegespur im Bereich der Bahnunterführung geschaffen werden. An der Welsleber Straße bestehen zudem Probleme mit der höhenbeschränkten Eisenbahnüberführung.

Variante 4: Ortskernumgehung Alt Salbke östlich der Eisenbahn

Auch diese Variante beinhaltet eine bahnparallele Weiterführung der Entlastungsstraße Südost. Diese ist allerdings ostseitig zwischen Faulmannstraße und Welsleber Straße vorgesehen und ca. 1,2 km lang. Durch die Verwendung ehemaliger Gleisbereiche könnten die Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke gering gehalten werden. Einzig ein Gebäude in Verlängerung der Anstaltstraße wäre im Rahmen des Straßenneubaus anzureißen. Um eine Trassenführung parallel zur Eisenbahnstrecke ermöglichen zu können, müssen im Zuge der Baumaßnahmen die Maststandorte der Oberleitung der DB-AG versetzt werden.

Variante 5: Ortskernumgehung Alt Salbke / Alt Westerhüsen östl. der Eisenbahn

Aufbauend auf der Streckenführung von Variante 4 ist auch eine Fortführung der bahnparallelen Entlastungsstraße bis zur Schönebecker Chaussee denkbar (Länge 2,9 km). Ab der Welsleber Straße, für welche nur eine niveaufreie Querung in Frage kommt, werden die ehemaligen Güterverkehrsbereiche der Bahnstrecke Magdeburg / Halle genutzt, welche sich bis etwa zur Sohlener Straße erstrecken. Im weiteren Verlauf bis etwa in Höhe des Betriebshofes der

MVB verläuft die Trasse über Privatflächen direkt parallel zur Bahnstrecke. Die auf dem Gelände der Berufsschule befindliche Sporthalle müsste abgerissen werden.

5.3.1.2 Verkehrliche Wirkungen

Mit dem Bau der Entlastungsstraße zwischen Warschauer Straße und Faulmannstraße würden deutliche Veränderungen im Verkehrssystem und damit im Fahrzeitvergleich entstehen. Dieses würde sich in der leichten Verkehrszunahme im Zuge der Ortsdurchfahrten Salbke und Westerhüsen zeigen, die zum einen auf Verlagerungseffekte von der Autobahn auf die L 51 und zum anderen auf Verkehrsinduktion und Substitution zu Gunsten des Kfz-Verkehrs zurückzuführen wäre.

Durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (Variante 1) im Zuge der Ortsdurchfahrt könnten diese Effekte nahezu aufgehoben werden. Ohne Entlastungsstraße Südost wäre sogar ein Verkehrsrückgang zu erreichen.

5.3.1.3 Kosten

Bei der Betrachtung der Kosten ist insgesamt festzustellen, dass für alle Varianten ein paralleler Um-, Aus bzw. Rückbau der bestehenden Ortsdurchfahrten zwingend erforderlich ist, um die Probleme (Geschwindigkeiten, Straßenraum etc.) nachhaltig zu beseitigen.

Die Kosten für den Trassenneubau liegen in Abhängigkeit von der Variante zwischen 3,2 Mio. EUR (Variante 4a) und 12,0 Mio. EUR (Variante 2a). Kosten für Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen wurden im Rahmen der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

5.3.1.4 Empfehlungen

Ein Variantenvergleich hinsichtlich der verkehrlichen, städtebaulichen, ökonomischen und umweltliebenden Belange verdeutlicht klar die Vorteile von Variante 1, welche ohne einen zusätzlichen Trassenneubau auskommt. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Zum einen lassen sich die aktuellen verkehrlichen und städtebaulichen Probleme durch Gestaltungsmaßnahmen bereits deutlich reduzieren. Zum anderen entstehen keine zusätzlichen Verkehrsbelegungen im Zuge der elbnahen Verbindung(en) zwischen Schönebeck und Magdeburg. Es ist im Gegenteil damit zu rechnen, dass durch die Attraktivierung der Anlagen des Umweltverbundes die Verkehrsmengen leicht reduziert werden. Einen weiteren wichtigen Aspekt bilden die Investitions- und Unterhaltungskosten. Hier sind für die Variante 1 mit Abstand die günstigsten Werte zu verzeichnen, da für alle weiteren Varianten parallel zum Trassenneubau ohnehin auch die Umgestaltung bzw. der Um- und Rückbau der bestehenden Ortsdurchfahrt erfolgen muss, um die bestehenden Probleme in punkto Querungssicherheit, Radverkehrsangebot, Geschwindigkeitsübertretungen etc. lösen können. Hinzu kommen die neuen Betroffenenheiten im Hinblick auf Lärm- und Schadstoffimmissionen im Verlauf der Neubautrassen, die teilweise bisher ruhige Bereiche neu belasten. Die Abwicklung des Schwerverkehrs im Zuge des umgestalteten Straßenzuges Alt Salbke / Alt Westerhüsen ist bei einer Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,50 m ebenfalls ohne Einschränkungen möglich.

Im Ergebnis des Variantenvergleiches ist festzustellen, dass auf die Fortführung der Entlastungsstraße Südost verzichtet werden sollte. Auch die stadtseitig geplanten Investitionen für den Abschnitt zwischen Schanzenweg und Faulmannstraße sollten insbesondere im Hinblick auf die teilweise negativen verkehrlichen Effekte (Verlagerung von Autobahnverkehren) überprüft werden. Der Einsatz dieser Mittel für den Um- und Rückbau entlang des gesamten Verkehrszuges Schönebecker Straße / Alt Fermersleben / Alt Salbke / Alt Westerhüsen ist auf Grundlage des Variantenvergleiches für Salbke und Westerhüsen als deutlich effektiver einzuschätzen.

5.3.2 Straßenanbindung SKL-Industriepark – Ottersleber Chaussee / Ottersleber Straße

Für eine neue Anbindung des SKL-Industrieparkes wurden folgende Varianten der Trassenführung untersucht: (s. Abb. 9)

- Variante 1: Anbindung des SKL-Industrieparks zwischen zwei Werksgebäuden in Höhe Mariannenstraße, Querung der Bahnanlagen des Güterverkehrs sowie der Gewerbegebietsstraße mittels 135m langer Brücke, weiterer Verlauf in Richtung Westen durch vorhandene Kleingartenanlage, Querung der Bahnstrecken Magdeburg – Schönebeck und Magdeburg – Halberstadt über zwei Brückenbauwerke von 18m bzw. 14m Länge, Verlauf westlich der Bahntrasse wie Trassenvarianten 1 und 2 der Straßenverbindung Friedrich-List-Straße – Ottersleber Chaussee. Aufgrund der Höhensituation ist keine plangleiche Anbindung an die Variante 3 der untersuchten Straßenverbindung zwischen Friedrich-List-Straße und Ottersleber Chaussee möglich
- Variante 2: Wie Variante 1, aber Querung der Bahnanlagen des Güterverkehrs mittels Unterführung anstelle einer Brücke
- Variante 3: Anbindung des SKL-Industrieparks über den bestehenden Lüttgen-Salbker Weg mittels neuer Zufahrt, der Straße in Richtung Westen ca. 150m folgend, weiterer Verlauf in südwestlicher Richtung plangleich über stillgelegte Bahntrasse, Querung der Bahnstrecke Magdeburg – Schönebeck auf der ohnehin zu sanierenden bzw. neu zu errichtenden Brücke, anschließender Verlauf über den nicht mehr genutzten Bahndamm zwischen den beiden angrenzenden Wohngebieten, Anbindung an die Ottersleber Straße
- Variante 3a: Anbindung des SKL-Industrieparks wie Variante 3, plangleiche Querung der stillgelegten Bahntrasse in Fortführung des Lüttgen-Salbker Weges, weiterer Verlauf in Richtung Süden entlang des nicht mehr genutzten Bahndamms, Querung der Bahnstrecke Magdeburg – Schönebeck über Brückenersatzbau im Zuge des stillgelegten Bahndamms, weiter wie Variante 3

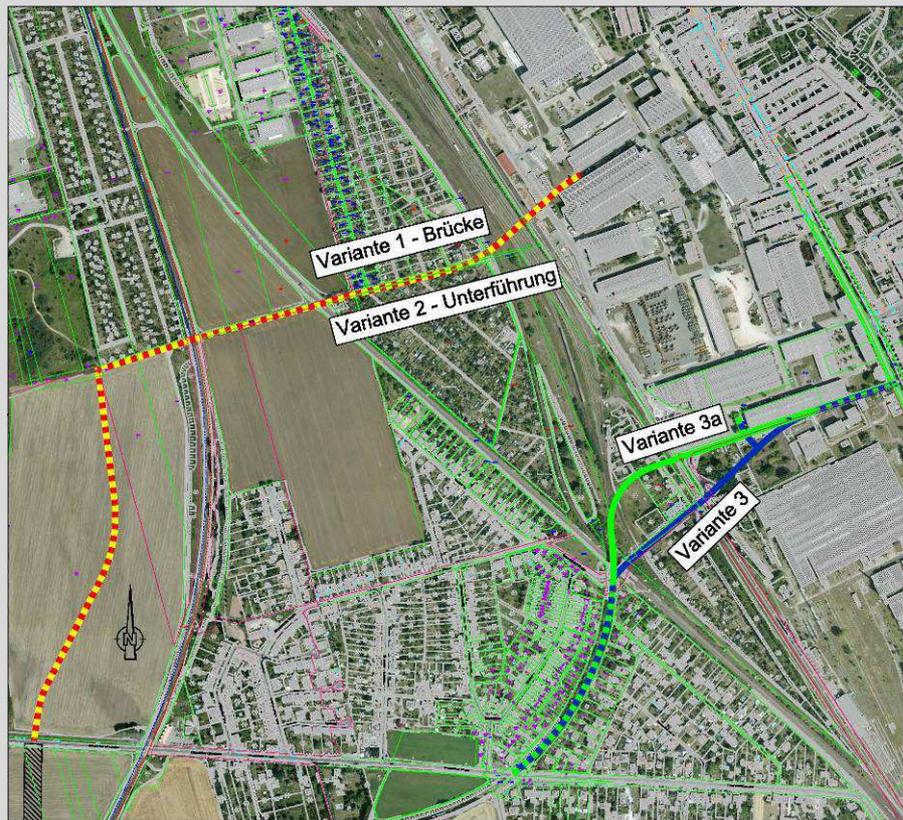


Abbildung 9 Trassenvarianten Anbindung SKL-Industriepark

Die Investitionskosten für die einzelnen Varianten liegen bei 5,9 Mio. EUR (Variante 3), 6,6 Mio. EUR (Variante 3a), 14,0 Mio. EUR (Variante 2) und 16,7 Mio. EUR (Variante 1).

Zur Untersuchung der verkehrlichen Wirkung wurden die Varianten im Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Magdeburg abgebildet.

Folgende Aussagen lassen sich zusammenfassend ableiten:

- Verkehrsmengen auf der Neubautrasse mit max. ca. 2.500 Kfz/24h in allen Varianten gering
- Großteil der Verkehrsbelegungen der Neubautrasse aus Variante 3 im Bereich Lüttgen-Salbke resultiert aus Verkehrsverlagerungen im Gebiet (keine großräumige Verkehrsverlagerung)

Im Ergebnis der Trassenuntersuchung zeigt sich für alle untersuchten Varianten ein geringes Verkehrsaufkommen auf der Neubautrasse von maximal ca. 2.500 Kfz/24h. Gleichzeitig ist die Entlastungswirkung für die Faulmannstraße mit -350 Kfz/24h in den Varianten 1 und 2 sowie -550 Kfz/24h in Variante 3/3a gegenüber dem Nullfall verhältnismäßig gering, auch im Vergleich zu den neu durch das Gebiet Lüttgen-Salbke fließenden Verkehrsmengen von 2.400 Kfz/24h.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die verkehrlichen Wirkungen der untersuchten Trassenvarianten gering sind und die prognostizierten Verkehrsmengen sowie die hohen Kosten für den Bau einer neuen Anbindung an das SKL-Gelände nicht begründen.

5.3.3 Elbquerung

Durch das zusätzliche Angebot im Kfz-Verkehr ist insgesamt mit negativen Auswirkungen im Umweltverbund zu rechnen, da sich die Zeitvorteile des Kfz-Verkehrs erhöhen. Unter Betrachtung der Auslastung der bestehenden Elbquerungen sowie der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und des anstehenden demographischen Wandels sollte eine derartige Großinvestition im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 besonders überprüft werden.

5.3.4 Empfehlungen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Salbke und Westerhüsen werden folgende Maßnahmen empfohlen:

1. Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke / Faulmannstraße zwischen der Ferdinand-Schrey-Straße und der Gröninger Straße einschließlich Ausbau barrierefreier Haltestellen, Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr und Erhöhung der Leistungsfähigkeit in der Zufahrt Faulmannstraße.
Der Grundsatzbeschluss dazu wurde vom Stadtrat im September 2013 gefasst.
2. Umgestaltung des Straßenraumes Alt Westerhüsen / Alt Salbke einschließlich einer Neuaufteilung des Straßenraumes mit dem Ziel der städtebaulichen Aufwertung, der Verbesserung der Verkehrsqualität und der -sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (barrierefreie Haltestellen, Radverkehrsanlagen, beidseitige Baumreihen und Parkmöglichkeiten an den Bedarfspunkten).
Als ersten Schritt zur Straßenraumumgestaltung werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Geschwindigkeits- und Verkehrslärminderung verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Einschränkung unnötiger Überholvorgänge des Kfz-Verkehrs vorgeschlagen. .
3. Umgestaltung des Knotenpunktes Alt Fermersleben/Friedrich-List-Straße
4. Ausbau von barrierefreien ÖPNV-Haltestellen
5. Lückenschluss Radwegenetz Alt Fermersleben/Alt Salbke (z.B. Turmpark-Ferdinand-Schrey-Straße)
6. Ergänzung von Radverkehrsanlagen in der Faulmannstraße
7. Erneuerung von Gehwegen und Nachrüstung von Radverkehrsanlagen in der Ottersleber Straße
8. Ergänzung von Gehwegen und Radverkehrsanlagen in der Friedrich-List-Straße
9. Einrichtung von B+R am S-Bahn-Haltepunkt Salbke sowie an den Schnittstellen der Sohlener Straße und der Faulmannstraße mit der Straßenbahnachse
10. Ergänzung Gehweg Lüttgen-Salbker-Weg

5.4 Handlungsschwerpunkte

Für die Vorbereitung und Umsetzung der Schlussfolgerungen aus den Verkehrsuntersuchungen ergeben sich folgende Handlungsschwerpunkte:

1. Zur Geschwindigkeitsdämpfung und Verstetigung des Verkehrsablaufes auf dem Straßenzug Alt Westerhüsen - Alt Salbke - Alt Fermersleben sind kurzfristig verkehrsorganisatorische Maßnahmen umzusetzen.
2. Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke/Faulmannstraße zwischen Ferdinand-Schrey-Straße und Gröninger Straße.
3. Bau einer Werkstraße zwischen der Friedrich-List-Straße und der Ottersleber Chaussee.
4. Umgestaltung des Straßenzuges Alt Westerhüsen/Alt Salbke mit dem Ziel der städtebaulichen Aufwertung sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer . Dafür sind Vorplanungen zu beauftragen.
5. Schrittweise Sicherung des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV.
6. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen in den Gebieten Leipziger Straße, Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen sind in das neue Verkehrsmodell und in die Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg einzuarbeiten.
7. Stärkere Konzentration der öffentlichen Investitionen und der öffentlichen Förderung im Bereich Südost um negativen Stadtentwicklungstendenzen entgegenzuwirken
8. Gespräche mit der DB AG über die Aktivierung des Umweltverbundes und die Verbesserung der Situation an den Bahnhöfen und Haltepunkten in Magdeburg-Südost