

**Ingenieurbüro Buschmann GmbH**

**VCDB**  VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

## **Projektstudie zur Untersuchung zum Ausbau bzw. zur grundhaften Sanierung des Straßenbahnnetzes der MVB - Los 2 Streckenast Südost**

Bearbeitungszeitraum 2022/2023

Aktualisierung August/September 2025

Auftraggeber:  
**Magdeburger Verkehrsbetriebe  
GmbH & Co. KG**

Otto-von-Guericke-Straße 25  
39104 Magdeburg

[www.mvbn.net](http://www.mvbn.net)

Auftragnehmer:  
**ARGE Netzausbau MVB**

**Ingenieurbüro Buschmann  
GmbH**

Eichenweg 24  
39120 Magdeburg  
Tel.: +49 391 6213426  
Fax.: +49 391 6213425  
E-Mail: [info@ing-buero-buschmann.de](mailto:info@ing-buero-buschmann.de)

Internet: [www.ing-buero-buschmann.de](http://www.ing-buero-buschmann.de)

**VCDB VerkehrsConsult  
Dresden-Berlin GmbH**

**Standort Dresden**

Könneritzstraße 31  
01067 Dresden  
Tel.: +49 .351 .4 82 31-00  
Fax: +49 .351 .4 82 31-09  
E-Mail: [dresden@vcdb.de](mailto:dresden@vcdb.de)

Internet: [www.vcdb.de](http://www.vcdb.de)

Ansprechpartner:  
**Hans-Dietmar Buschmann**  
E-Mail: [info@ing-buero-buschmann.de](mailto:info@ing-buero-buschmann.de)

**Michael Otto**  
E-Mail: [m.otto@vcdb.de](mailto:m.otto@vcdb.de)



## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielsetzungen .....	11
1.1	Ausgangslage .....	11
1.2	Zielsetzungen.....	11
1.3	Methodisches Vorgehen .....	15
2	Bestandssituation und künftige Entwicklungen .....	17
2.1	Stadtstruktur und Straßenräume .....	17
2.2	ÖPNV-Erschließung.....	28
2.3	Fußgängerverkehr .....	33
2.4	Radverkehr .....	34
2.5	Kfz-Verkehr .....	37
2.6	Ruhender Verkehr .....	42
2.7	Grünflächen und Baumbestand.....	46
2.8	Anforderung der Denkmalpflege .....	57
3	Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen .....	59
3.1	Streckenabschnitt Schönebecker Straße Nord .....	61
3.1.1	Bewertung des Ausbausvorschlages .....	62
3.2	Streckenabschnitt Schönebecker Straße Süd.....	63
3.2.1	Querschnittsgestaltung.....	63
3.2.2	Ausbauvorschlag.....	66
3.2.3	Alternativlösung Knoten Schönebecker Straße / Thiemstraße Zufahrt Süd .....	67
3.2.4	Alternativlösung stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle Neue Straße.....	68

## Inhaltsverzeichnis

3.2.5	Bewertung des Ausbausvorschlages.....	69
3.3	Streckenabschnitt Alt Fermersleben Nord.....	70
3.3.1	Varianten der Querschnittsgestaltung.....	70
3.3.2	Ausbauvariante 1.....	75
3.3.3	Ausbauvariante 2.....	76
3.3.4	Zusätzliche Haltestelle am Schanzenweg .....	76
3.3.5	Variantenbewertung .....	77
3.4	Streckenabschnitt Alt Fermersleben Süd .....	78
3.4.1	Querschnittsgestaltung.....	78
3.4.2	Ausbauvorschlag.....	80
3.5	Streckenabschnitt Alt Salbke Nord .....	81
3.5.1	Varianten der Querschnittsgestaltung.....	81
3.5.2	Ausbauvariante 1.....	84
3.5.3	Ausbauvariante 2.....	85
3.5.4	Ausbauvariante 3.....	86
3.5.5	Variantenbewertung .....	87
3.6	Streckenabschnitt Alt Salbke / Faulmannstraße .....	87
3.7	Streckenabschnitt Alt Salbke Süd / Alt Westerhüsen .....	90
3.7.1	Querschnittsgestaltung.....	90
3.7.1.1	Greifenhagener Straße bis Kyffhäuserstraße.....	90
3.7.1.2	Kyffhäuserstraße und Oschersleber Straße.....	92
3.7.1.3	Oschersleber Straße und Thüringer Straße.....	95
3.7.1.4	Thüringer Straße und Schönebecker Chaussee.....	97
3.7.1.5	Schönebecker Chaussee und der Wendeschleife Betriebshof Südost 101	
3.7.2	Ausbauvorschlag.....	103
3.8	Reisezeitpotentiale Straßenbahn .....	106
4	Folgemaßnahmen .....	108
4.1	Bahnstromversorgung .....	108
4.2	Lichtsignalanlagen.....	109

## Inhaltsverzeichnis

4.3	Ingenieurbauwerke .....	112
4.4	Versorgungsleitungen .....	112
4.5	Ausstattung und weitere technische Ausrüstungen .....	113
4.6	Grundstücksinanspruchnahme .....	114
5	Vorschlag zur Baudurchführung .....	115
6	Ermittlung Kostenrahmen .....	116
7	Fördermittelperspektive .....	117
7.1	Allgemeines .....	117
7.2	Projektbezug .....	120
8	Fazit .....	123
	Anhangverzeichnis .....	124

## Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1:	Streckenübersicht.....	13
Abbildung 2.1:	Einwohnerzahlen Prognose 2030 und Veränderung 2015-2030.....	18
Abbildung 2.2:	Erwerbstätige Prognose 2030 und Veränderung 2015-2030.....	19
Abbildung 2.3:	verkehrsintensive Einrichtungen .....	21
Abbildung 2.4:	Erschließungsradien nach NVP .....	29
Abbildung 2.5:	Zielnetz Straßenbahn und Bus .....	30
Abbildung 2.6:	Straßenbahninfrastruktur .....	31
Abbildung 2.7:	Straßenbahninfrastruktur .....	32
Abbildung 2.8:	Radverkehrsanlagen .....	35
Abbildung 2.9:	Ausschnitt aus dem Radverkehrsplan der LH Magdeburg.....	36
Abbildung 2.10:	VEP 2030plus – Stadtstruktur mit Hauptstraßennetz im Bestand © LH Magdeburg Stadtplanungsamt .....	38
Abbildung 2.11:	Prognoseverkehr 2030 Kfz/24h erstellt SPA der LH Magdeburg am 12.07.2022.....	39
Abbildung 2.12:	Kfz-Infrastruktur .....	41
Abbildung 2.13:	Bedarfsbereiche Lieferverkehr Schönebecker Straße .....	44
Abbildung 2.14:	Bedarfsbereiche Lieferverkehr Straße Alt Fermersleben .....	45
Abbildung 2.15:	Bedarfsbereiche Lieferverkehr Straße Alt Westerhüsen .....	46
Abbildung 3.1:	Einteilung Abschnitte.....	60
Abbildung 3.2:	Regelquerschnitt Variante 1.....	62
Abbildung 3.3:	Bestandsquerschnitt .....	63
Abbildung 3.4:	Regelquerschnitt Variante 1.....	64
Abbildung 3.5:	Regelquerschnitt Variante 2.....	65
Abbildung 3.6:	Regelquerschnitt Variante 3.....	65
Abbildung 3.7:	Alternativlösung .....	68
Abbildung 3.8:	Alternativlösung .....	69
Abbildung 3.9:	Bestandsquerschnitt Alt Fermersleben.....	71
Abbildung 3.10:	Querschnittsvariante 1, Bereich Schanzenweg bis Felgeleber Straße.....	72
Abbildung 3.11:	Querschnittsvariante 1, Bereich Felgeleber Str. bis Friedrich-List-Str. ....	73
Abbildung 3.12:	Querschnittsvariante 2 .....	73

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 3.13:	Querschnittsvariante 3 .....	75
Abbildung 3.14:	Vorschlag Haltestellen Schanzenweg .....	77
Abbildung 3.15:	Bestandsquerschnitt .....	79
Abbildung 3.16:	Querschnittsvariante 1 .....	80
Abbildung 3.17:	Ausbau Verkehrsanbindung Nord .....	83
Abbildung 3.18:	Ertüchtigung Haltestelle Turmpark .....	84
Abbildung 3.19:	Querschnittsvariante 1 .....	85
Abbildung 3.20:	Querschnittsvariante 2 .....	86
Abbildung 3.21:	Querschnittsvariante 3 .....	87
Abbildung 3.22:	Übersichtslageplan - Ausbau Knoten Faulmannstraße .....	89
Abbildung 3.23:	Bestandsquerschnitt Engpass Salbke .....	91
Abbildung 3.24:	Querschnittsgestaltung Engpass Salbke, Vorplanung Umgestaltung Straßenraum Alt Westerhüsen, IB Buschmann .....	92
Abbildung 3.25:	Bestandsquerschnitt Alt Salbke .....	93
Abbildung 3.26:	Querschnittsvariante 1 Alt Salbke .....	94
Abbildung 3.27:	Bestandsquerschnitt Alt Westerhüsen .....	95
Abbildung 3.28:	Querschnittsgestaltung, Vorplanung Umgestaltung Straßenraum Alt Westerhüsen, IB Buschmann .....	97
Abbildung 3.29:	Bestandsquerschnitt Alt Westerhüsen .....	98
Abbildung 3.30:	Querschnittsgestaltung Straße Alt Westerhüsen Höhe Eckernförder Straße .....	99
Abbildung 3.31:	Ausbauvariante Alt Westerhüsen mit Radfahrstreifen .....	100
Abbildung 3.32:	Ausbauvariante Alt Westerhüsen mit Radwegen .....	101
Abbildung 3.33:	Bestandsquerschnitt .....	102
Abbildung 3.34:	Querschnittsvariante .....	103
Abbildung 3.27:	Ausbauvorschlag in der Verkehrsuntersuchung zur Anbindung ehem. Fahlberg List, IB Buschmann vom Januar 2024 .....	105
Abbildung 4.1:	Übersicht GUW-Standorte Bestand .....	108
Abbildung 7.1:	Maßgebende Handlungsstränge für Förderstrukturen in Deutschland (Quelle VDV) .....	117
Abbildung 7.2:	Maßgebende Förderbedingungen (Quelle VDV) .....	119
Abbildung 7.3:	Mittelverfügbarkeit (Quelle VDV) .....	119

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 2.1:	Barrierefreiheit der Haltestellen.....	33
Tabelle 2.2:	Übersicht Lichtsignalanlagen.....	42
Tabelle 4.1:	Übersicht zu voraussichtlichen Anpassungen an den Lichtsignalanlagen .....	112

## Abkürzungsverzeichnis

BlmSchG	...	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BÜ	...	Bahnübergang
DTV	...	Durchschnittlich täglicher Verkehr in Kfz/24h
DVB	...	Hauptverkehrszeit
ERA	...	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
GmbH	...	Gesellschaft mit begrenzter Haftung
HD	...	Hochdruck
HVZ	...	Hauptverkehrszeit
KBS	...	Kursbuchstrecke
Kfz	...	Kraftfahrzeug
LSA	...	Lichtsignalanlage
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
MVB	...	Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG
MwSt.	...	Mehrwertsteuer
NVZ	...	Normalverkehrszeit
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	...	Öffentlicher Verkehr
PF	...	Prognose-Planfall
PNF	...	Prognose-Nullfall
RASt	...	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
StBw	...	Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen
SPNV	...	Schienenpersonennahverkehr
SV	...	Schwerverkehr
SVZ	...	Schwachverkehrszeit
TW	...	Trinkwasser
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
VEP	...	Verkehrsentwicklungsplan



# **1 Ausgangslage und Zielsetzungen**

## **1.1 Ausgangslage**

Die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) als Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs in der Landeshauptstadt Magdeburg, beabsichtigen den Ausbau und die grundhafte Erneuerung der Straßenbahn auf dem Streckenast Südost Schönebecker Straße – Alt Fermersleben – Alt Salbke – Alt Westerhüsen von der Budenbergstraße bis zum Betriebshof Südost.

Auf diesem Streckenast besteht nach den Zustandsanalysen und Bewertungen der MVB ein erheblicher Handlungsbedarf aufgrund von Schäden in der Gleiseindeckung, sowie am Gleisoberbau, die einen grundhaften Ausbau und die Erneuerung der ÖPNV-Anlagen erfordern.

Entsprechend den Zielen und Anforderungen des Nahverkehrsplanes und des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2030*plus* der Landeshauptstadt Magdeburg zur Förderung des ÖPNV hat die MVB die Planungsgemeinschaft Ingenieurbüro Buschmann GmbH und VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH mit der Erarbeitung einer Projektstudie für den Ausbau und die grundhafte Erneuerung des Streckenastes Südost beauftragt.

Die Projektstudie soll als Grundlage für Fördermittelansträge für die erweiterten Fördermöglichkeiten für den ÖPNV entsprechend der vom Bundestag im Januar 2020 beschlossenen Novelle zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dienen.

## **1.2 Zielsetzungen**

Grundlage der Projektstudie Südost ist die Aufgabenstellung der MVB vom 31.03.2022.

Die Projektstudie soll insbesondere die Untersuchung, den Vergleich und die Bewertung von Varianten für den grundhaften Ausbau umfassen. Dabei sollen die Verkehrsführung und die Gestaltung von Straßenquerschnitten für die zu bildenden (homogenen) Abschnitte der Straßenräume unter Berücksichtigung der

## Ausgangslage und Zielsetzungen

Flächenbedarfe für alle Verkehrsarten betrachtet werden. Das Stadtbild und die stadträumliche Gesamterscheinung sollen hierbei hoch gewichtet und untersucht werden.

Die im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* (Stadtratsbeschlüsse 207-007(VI)14 und 2524-069(VI)2019) und Nahverkehrsplan (Stadtratsbeschluss 1970-056(VI)18) der Landeshauptstadt Magdeburg festgeschriebenen Ziele für die weitere Entwicklung von Verkehrsanlagen sind zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich:

- der Gewährleistung von attraktiven Reisezeiten für den ÖPNV (Reisezeitverkürzung)
- der Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer
- der barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen gemäß des Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im ÖSPV (Stadtratsbeschluss 1321-039(VI)17) und Wegeketten
- des Ausbaus der ÖPNV-Verknüpfungspunkte und der Schnittstellen zum Individualverkehr
- der Dimensionierung nach strengen Wirtschaftlichkeits- und Nutzenkriterien
- der Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas
- der Beitrag zur Aufwertung von Straßenräumen und Stadtteilen.

Der Untersuchungsbereich der Projektstudie Südost umfasst eine Streckenlänge von 6,78 km Gleis- und Bahnenergieversorgungsanlagen, 15 Haltestellenpaare, die Gleiseinbindungen in die Zwischenschleife Wasserwerk Buckau und in die Wendeschleife und den Betriebshof Südost (siehe Abbildung 1.1).

Den Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke/Faulmannstraße einschl. Erneuerung der Sülzebrücke und des Ausbaus der Zwischenschleife Salbker Platz, für den bereits die Planfeststellung vorliegt, ist in den Lageplänen nachrichtlich mit dargestellt.

Ausgangslage und Zielsetzungen

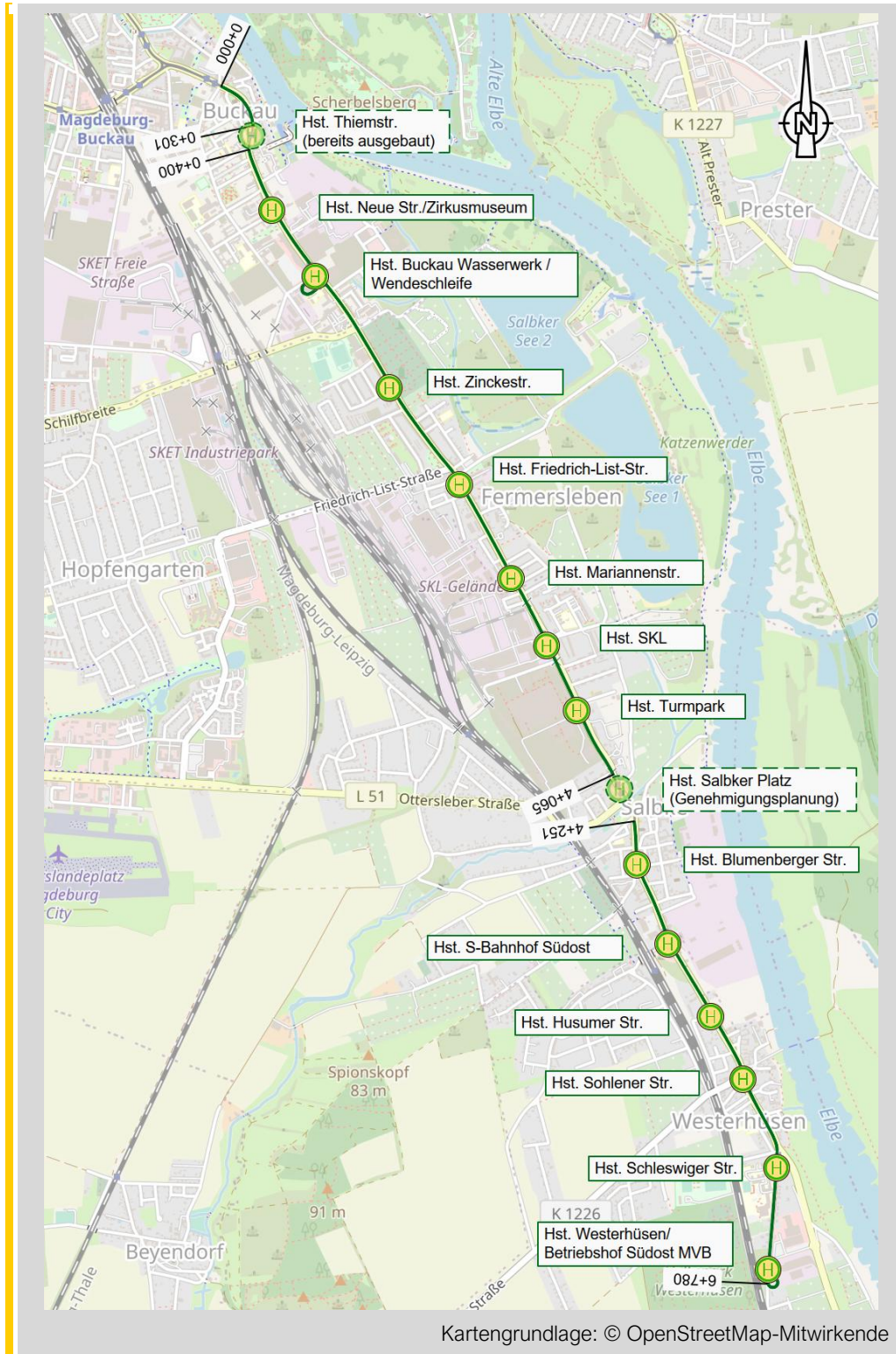


Abbildung 1.1: Streckenübersicht

## Ausgangslage und Zielsetzungen

Der angestrebte Ausbau bzw. die grundhafte Erneuerung der Infrastruktur für die Straßenbahn umfasst den kompletten Straßenraum zwischen Hauswand und Hauswand. Dabei sind alle Verkehrsteilnehmer angemessen zu berücksichtigen.

Für die Straßenbahn wird grundsätzlich angestrebt, diese entflechtet vom motorisierten Individualverkehr zu führen, um attraktive Reisezeiten zu gewährleisten. Das soll, soweit vom Straßenraum möglich, durch unabhängigen und besonderen Bahnkörper realisiert werden. Bei nicht ausreichendem Straßenraum wird eine straßenbündige Führung des ÖPNV notwendig. Durch geeignete Verkehrsorganisation wird hier eine gute ÖPNV-Verkehrsqualität durch die Bevorrechtigung der LSA-Steuerung mittels „Pulkführung“ angestrebt.

Bei der Planung wird eine Breite des Straßenbahnwagenkastens von 2,65 m und den dafür erforderlichen Gleisachsabstand von 3,10 m berücksichtigt.

Für die Nutzer des ÖPNV sind die Zugangswiderstände auf ein Minimum zu reduzieren. Dieses Ziel soll dadurch erreicht werden, die Haltestellen barrierefrei auszubilden und die Zuwegung zu den Haltestellen barrierearm zu gestalten. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob durch Lageveränderung von Haltestellen die Erschließung des Gebietes oder Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern wie Bus und S-Bahn erreicht werden kann.

Für den Rad- und Fußverkehr sollen separate Verkehrsanlagen geschaffen werden, um Konflikten untereinander vorzubeugen. Für den erleichterten Übergang zwischen den einzelnen Verkehrsarten sind an geeigneten Stellen Fahrradabstellanlagen einzuordnen.

Dem Fußverkehr sind ausreichende Flächen im Seitenraum zur Verfügung zu stellen. Dabei soll nicht nur die Verbindungsfunktion im Vordergrund der Planung stehen, sondern auch Wert auf den Aufenthalt gelegt werden.

Bei der Gestaltung der Straßenräume und Plätze ist besonderer Wert auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, den Erhalt von Baumstandorten, die Einordnung von Grünbereichen und Baumstandorten mit versickerungsoffenen Flächen und der Aufwertung des Stadtbildes zu legen.

## Ausgangslage und Zielsetzungen

### **1.3 Methodisches Vorgehen**

Zunächst werden für den Streckenast Südost und das im Rahmen dieser Untersuchung relevante Umfeld der aktuelle Bestand und die Rahmenbedingungen sowohl aus Sicht der Verkehrsarten ÖPNV, Fuß, Rad und MIV als auch aus Sicht von Raumstruktur, Grünanlagen und Denkmalschutz analysiert.

Im Ergebnis der Analyse wird der Untersuchungsraum in sieben Abschnitte mit jeweils homogenen strukturellen Eigenschaften unterteilt. Auf Basis der vorliegenden Aufgabenstellung und in Verbindung mit den in der Analyse gewonnenen Erkenntnissen zu Defiziten und Handlungserfordernissen folgt für jeden Abschnitt die Entwicklung verschiedener Planungsansätze für die Querschnittaufteilung. Diese Ansätze spiegeln das Spektrum an Gestaltungsmöglichkeiten im Spannungsfeld zwischen verkehrlicher Leistungsfähigkeit und städtebaulicher Gestaltungsansprüche wider.

Nach Beratung mit der MVB und den beteiligten Ämtern werden für jeden Abschnitt diejenigen Querschnittsvarianten ausgewählt, welche die Projektziele einer Beschleunigung und Modernisierung des ÖPNV sowie einer städtebaulich attraktiven Straßenraumgestaltung unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten und der Verkehrssicherheit am besten abbilden. Im nächsten Schritt erfolgt deren Ausarbeitung im Lageplan. Auf dieser Basis wird anschließend ein Variantenvergleich durchgeführt, bei dem die Planungsvarianten anhand von acht Kriterien bewertet werden.

In der Bewertung wird deutlich, dass der größte Nutzen beim Ziel der ÖPNV-Beschleunigung mit einer konsequenten Einrichtung von zweigleisigen besonderen Bahnkörpern erreicht werden kann. Behinderungen durch haltende Kfz, Lieferverkehre, Müllfahrzeuge sowie Pannenfahrzeuge werden dadurch wirksam verhindert und bei Instandhaltungsarbeiten ist die Führung der jeweils anderen Verkehrsart einfacher. Entsprechend werden besondere Bahnkörper seitens der MVB grundsätzlich favorisiert und Mischverkehrsflächen zwischen Straßenbahn und MIV, auch bei Anwendung einer dynamischen Straßenraumfreigabe, nur in Ausnahmefällen akzeptiert. Die mit den besonderen Bahnkörpern verbundene Flächeninanspruchnahme steht jedoch den Nutzungsansprüchen der anderen Verkehrsarten sowie der städtebaulichen Gestaltung in vielen Fällen entgegen. Diese Nutzungskonkurrenz kann im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht aufgelöst oder abschließend entschieden werden. Hierfür wären insbesondere zusätzliche detaillierte Leistungsfähigkeitsuntersuchungen erforderlich, mit welchen die erzielbaren Reisezeiten im ÖPNV und die Behinderungsintensität durch den MIV in Abhängigkeit der jeweiligen Infrastrukturvariante quantifiziert werden

## Ausgangslage und Zielsetzungen

können. Aus diesem Grund wird im Rahmen der vorliegenden Untersuchung keine Vorzugsvariante festgelegt, sondern es werden die vertieft untersuchten Varianten dargestellt und deren jeweilige Vor- und Nachteile ausgewiesen. Die Entscheidung über die endgültige Vorzugslösung bleibt einem späteren Planungsschritt und dem Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg vorbehalten.

Auf Basis der entwickelten Varianten erfolgt anschließend eine Einschätzung zu den erforderlichen Folgemaßnahmen, ein Vorschlag zur Baudurchführung und die Ermittlung des erforderlichen Kostenrahmens für den Ausbau des Streckenastes Südost. Den Abschluss der vorliegenden Untersuchung bildet ein Ausblick zur Fördermittelperspektive.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

# 2 Bestandssituation und künftige Entwicklungen

## 2.1 Stadtstruktur und Straßenräume

Der Streckenast Südost ist die Haupteerschließungsachse für den ÖPNV. Die Abbildung 2.1 und Abbildung 2.2 weisen die Entwicklungen und Arbeitsplatzzahlen des Erschließungsraumes für den Zeitraum 2015 bis 2030 aus, auf der Grundlage der Analyse 2015 und der Prognose 2030 der Landeshauptstadt Magdeburg.

Die Einwohnerstruktur und -entwicklung ist gekennzeichnet durch:

- am **stärksten** und dichtesten besiedelte Gebiete:
  - Buckau (Bereich Warschauer Straße / Engpass / Karl-Schmidt-Straße), Ortskern Fermersleben (Friedrich-List-Straße / Martin-Gallus-Weg), Ortskern Salbke (Ferdinand-Schrey-Straße)
  - Randbereiche der Stadtteile sind mäßig dicht besiedelt
- am **geringsten** besiedelte Gebiete:
  - Salbker See I/II, (ehemalige) Industrie-Flächen (SKL, RAW, VEB Georgi Dimitroff, Fahlberg-List)
  - Kleingartenfläche südlich des Bahnhofs Südost
- wesentliche **Veränderungen** 2015 – 2030 (Stand Mitte 2023):
  - starke Zunahme der Einwohnerzahlen im gesamten Stadtteil Buckau
  - konstante Situation in Fermersleben
  - moderate Zunahme der Bevölkerung in großen Teilen von Salbke und Westerhüsen
  - Abnahme der Bevölkerungszahlen in der Siedlung Westerhüsen (Welsleber Straße) um ca. 225 Einwohner

Bestandssituation und künftige Entwicklungen

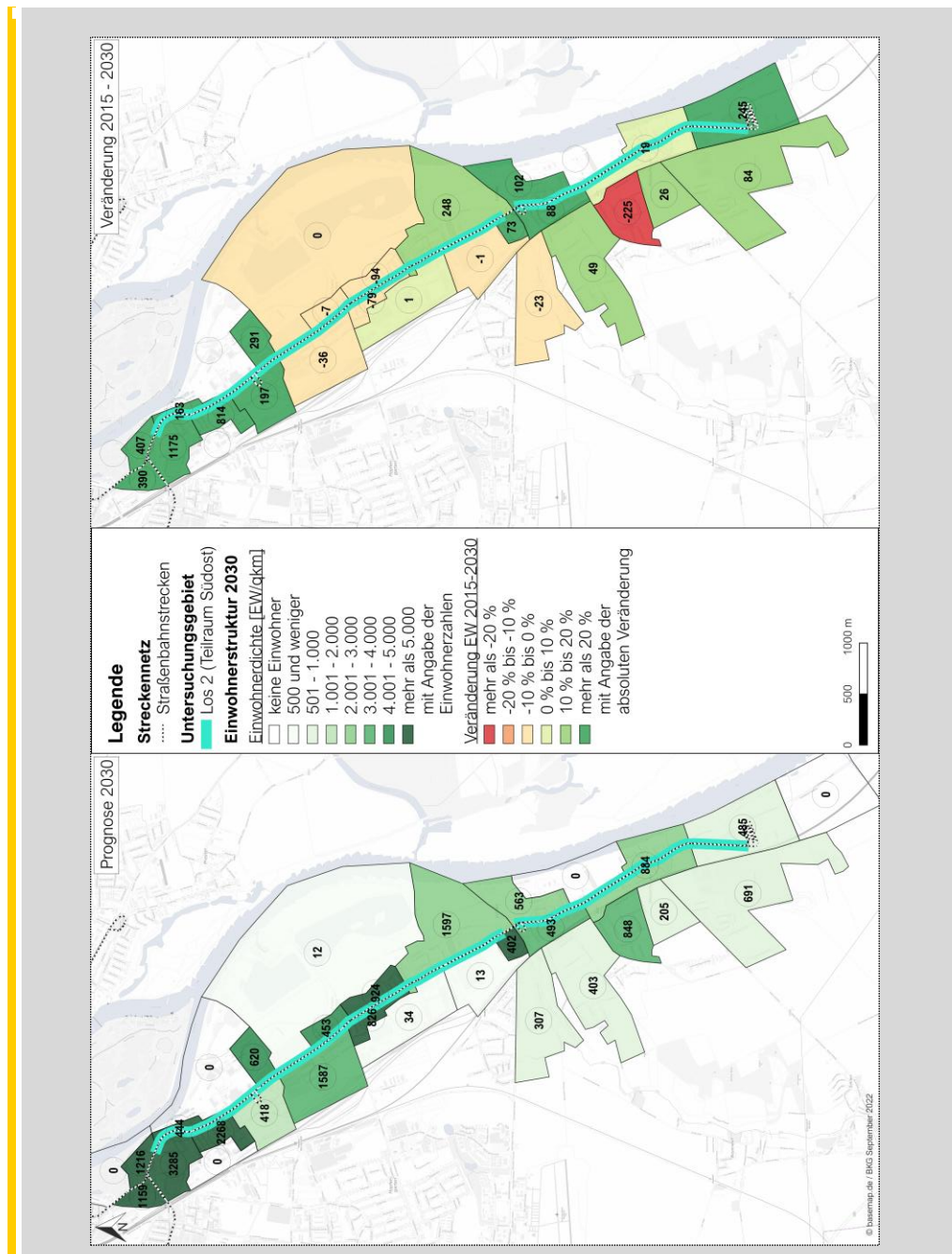


Abbildung 2.1: Einwohnerzahlen Prognose 2030 und Veränderung 2015-2030

Bestandssituation und künftige Entwicklungen

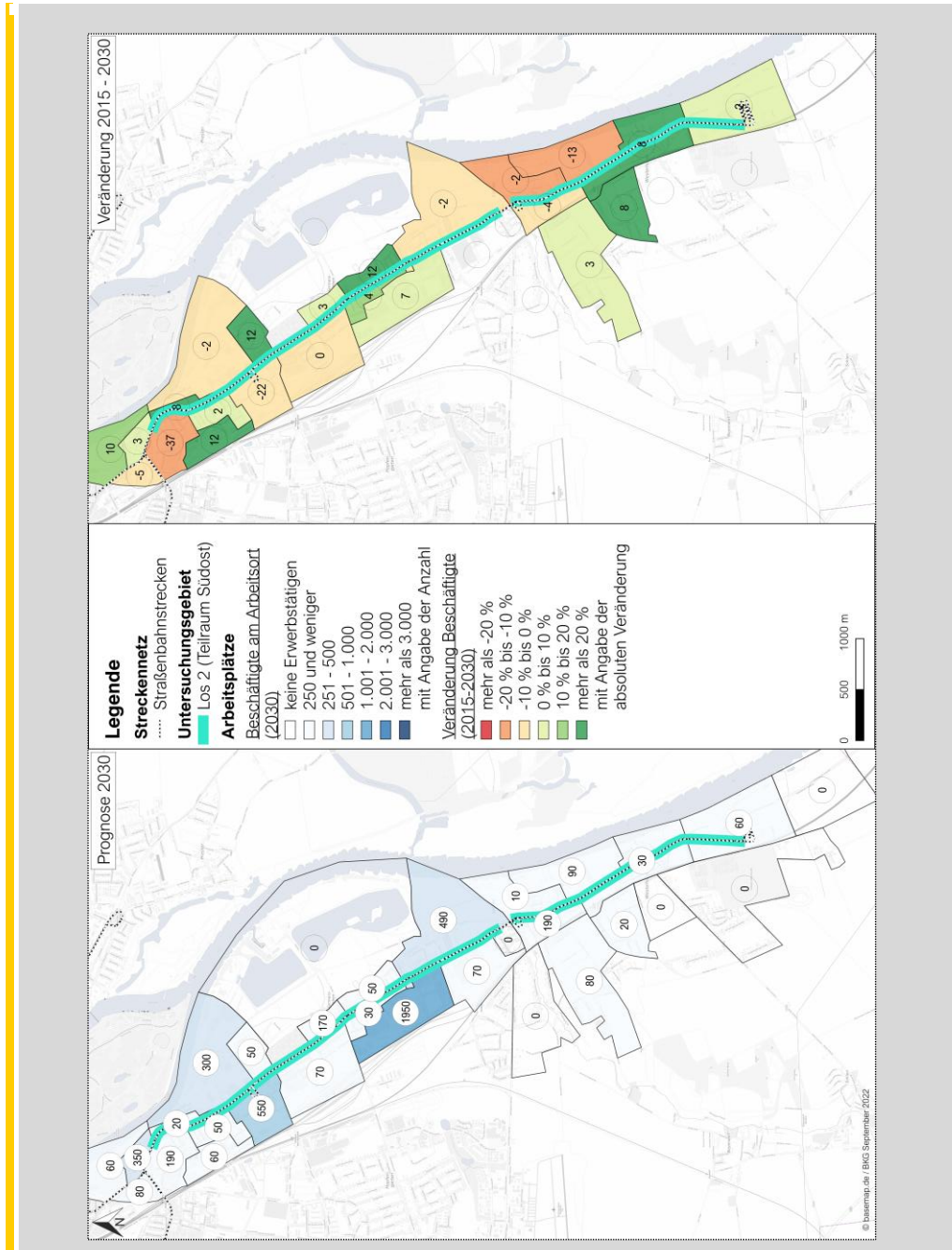


Abbildung 2.2: Erwerbstätige Prognose 2030 und Veränderung 2015-2030

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

Das Untersuchungsgebiet ist bei den Erwerbstätigen am Arbeitsort Südost durch folgende Struktur gekennzeichnet:

- Gebiete mit vielen Erwerbstätigen:
  - Buckau (Bleckenburgstraße, Sandbreite), Salbke (SKL, Unterhorstweg)
- Gebiete mit untergeordneter Erwerbsfunktion:
  - Stadtteile Salbke und Westerhüsen südlich der Faulmannstraße
  - Salbker See I/II
- **Veränderungen 2015 – 2030:**
  - keine nennenswerten Veränderungen

Bei der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2030 sind die potentiellen Entwicklungsgebiete auf dem ehemaligen RAW-Gelände und der Industriebrache ehemals Fahlberg-List noch nicht berücksichtigt. Außerdem ist auch ein weiterer künftiger Einwohnerzuwachs in Südost mit der Ansiedlung von Intel möglich.

Im Streckenast Südost liegen folgende besondere verkehrsintensive Einrichtungen:

- Nahversorgungszentrum Schönebecker Straße
- Nahversorgungslage Fermersleben
- Nahversorgungslage Alt Salbke Nord / Süd
- Kultur: HOT Alt Bude, Literaturhaus, Volksbad Buckau, Circusmuseum, Thiem20, Puppentheater, Galerien, Kunsthandwerk
- Einkaufen/Dienstleistung: Supermärkte und Ladenbesatz am Straßenrand, REWE-Center
- Gesundheit: Ärztehaus, Poliklinik
- 6 Schulen im Einzugsbereich (3 Grundschulen, 1 GMS, 1 FöS)
- Gröninger Bad, Salbker Wasserturm

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

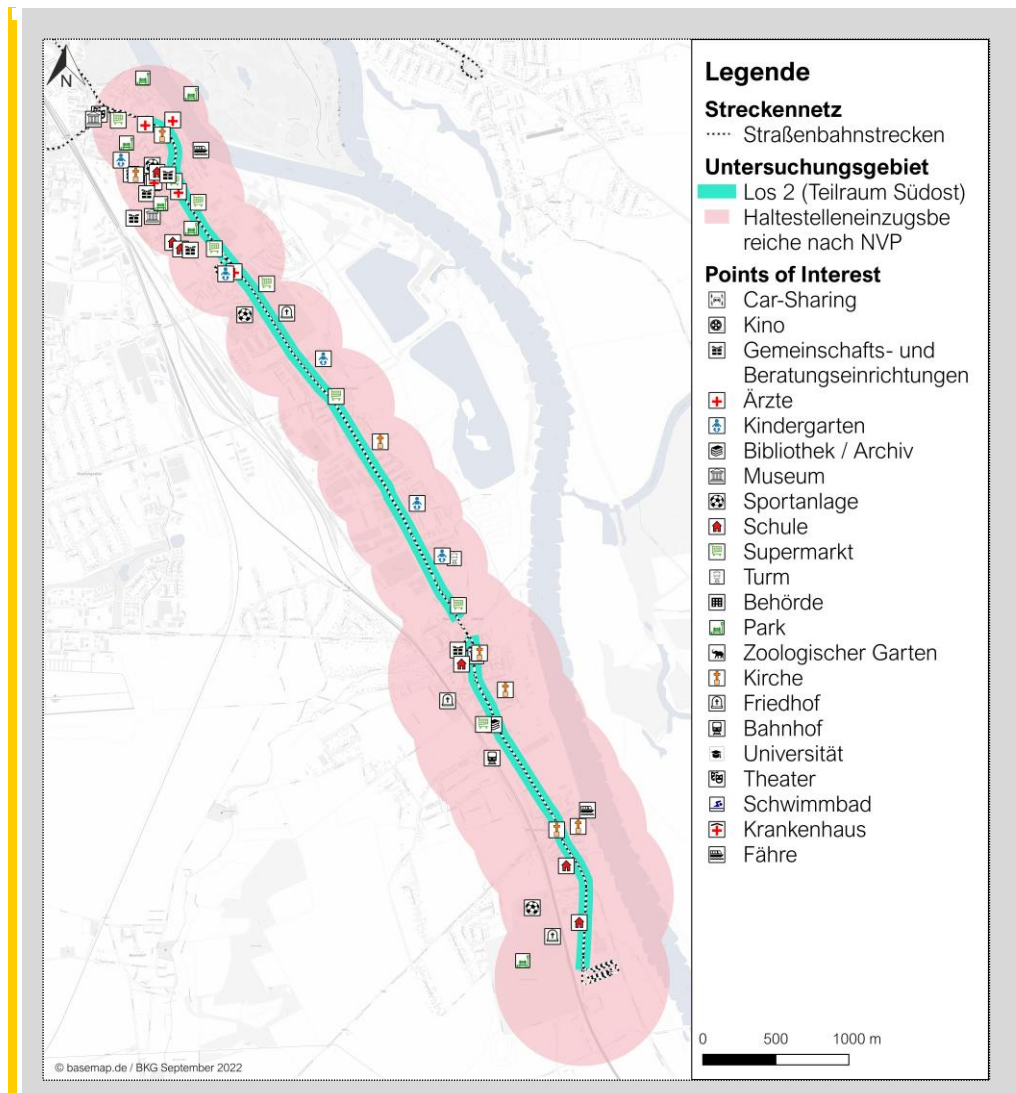


Abbildung 2.3: verkehrsentensive Einrichtungen

Der Streckenast Südost weist folgende Straßenraumsituation auf:

### Schönebecker Straße von Budenbergstraße bis Thiemstraße

Der ca. 17 m breite Straßenraum wurde um 1960 als Umgehungsstraße für den Engpass Buckau gebaut und hat nur eine Erschließungsfunktion für einige Einfamilienhäuser mit einem einseitigen Gehweg an der Elbseite.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



*Foto – Schönebecker Straße, Blick stadtauswärts; © IB Buschmann*

Die Straßenbahn wird als straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage geführt. Die beiden Straßenbahnhaltestellen Thiemstraße wurden 2021/2022 barrierefrei als überfahrbares Haltestellenkap ausgebaut.

### Schönebecker Straße von der Thiemstraße bis Schanzenweg

Die Schönebecker Straße vom Thiemplatz bis zur Neuen Straße ist mit dem Thiemplatz und dem Zugang zur Elbe und Elbfähre das Stadtteilzentrum Südost mit mehrgeschossiger Wohnbebauung und Geschäftsunterlagerungen.

Der Straßenraum mit straßenbündigem Bahnkörper in Mittellage mit einer Baumreihe an der stadtauswärtigen Straßenseite hat eine Breite von 25,60 m.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



*Foto 01 – Schönebecker Straße, Blick stadtauswärts; © IB Buschmann*

Weiter in Richtung Südost wird der ca. 22 m breite Straßenraum vorwiegend durch ehemalige Industriegebäude eingefasst, die als Einkaufsmarkt, Gewerbe und Freizeitnutzungen umgestaltet wurden. Die Umgestaltung der Straßenbahnzwischenstrecke Wasserwerk Buckau und die Busendstelle sind mit Bestandteil der Projektstudie.

Der ca. 25 m breite Straßenraum der Schönebecker Straße im Abschnitt Sandbreite bis Schanzenweg ist durch mehrgeschossige Wohnbebauung und gewerbliche Nutzungen, Poliklinik, Tankstelle, eingefasst mit einseitiger lückenhafter Baumreihe an der stadtauswärtigen Seite.

### Alt Farmersleben vom Schanzenweg bis Blumenstraße

Der Straßenraum Alt Farmersleben mit einer Breite von 31 m bis 23 m ist durch mehrgeschossige Wohngebäude, Gewerbe- u. Handelseinrichtungen und dem Buckauer Friedhof eingefasst. Beidseitige Baumreihen werten den Straßenraum auf.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



*Foto 02 – Alt Fermersleben, Blick stadtauswärts; © IB Buschmann*

Baumbestand fehlt auf beiden Seiten im Abschnitt Mertensstraße bis Adolfstraße.

### Alt Salbke von Blumenstraße bis Ferdinand-Schrey-Straße

In diesem Streckenabschnitt liegt die Straßenbahntrasse in Straßenseitenlage auf einem besonderen Bahnkörper mit angrenzender Industrie- und Gewerbenutzung (SKL-Industriepark und ehemalige RAW-Gelände).

Die andere Straßenseite wird durch mehrgeschossige Wohnbebauung mit einzelnen Gewerbeobjekten eingefasst. An dieser Straßenseite ist auch eine Baumreihe vorhanden.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



Foto 03 – Alt Sabke Haltestelle SKL, Blick stadtauswärts; © IB Buschmann

Die Breite des öffentlichen Straßenraumes liegt bei ca. 29 m.

Für das ehemalige RAW-Gelände wird durch die Landeshauptstadt Magdeburg gegenwärtig ein B-Plan für eine Neubebauung mit Wohnungen und gewerblichen Nutzungen aufgestellt. Der Arbeitsstand zur Untersuchung der Verkehrsanbindungen der Neubebauung an die Straße Alt Salbke wird in dieser Projektstudie mit ausgewiesen.

### Alt Salbke von Ferdinand-Schrey-Straße bis Gröninger Straße

Für diesen Streckenabschnitt ist von 2026 bis 2028 eine grundhafte Erneuerung der Verkehrsanlagen durch die Landeshauptstadt Magdeburg geplant. Dazu erfolgt gegenwärtig ein Planfeststellungsverfahren. Mit der Ausbaumaßnahme erfolgt ein Ersatzneubau der schadhaften Sülzebrücke. Bestandteil des Vorhabens ist auch die Errichtung von barrierefreien Straßenbahnhaltestellen Salbker Platz sowie

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

die Erneuerung der Zwischenschleife. Die geplant Verkehrslösung ist nachrichtlich in den Lageplänen dargestellt.

### Alt Salbke von Gröninger Straße bis Welseber Straße

Der beengte Straßenraum mit Breiten von 11 m bis 20 m ist beidseitig überwiegend durch 2 – 3-geschossige Wohnbebauung und Gewerbeeinrichtungen eingefasst.

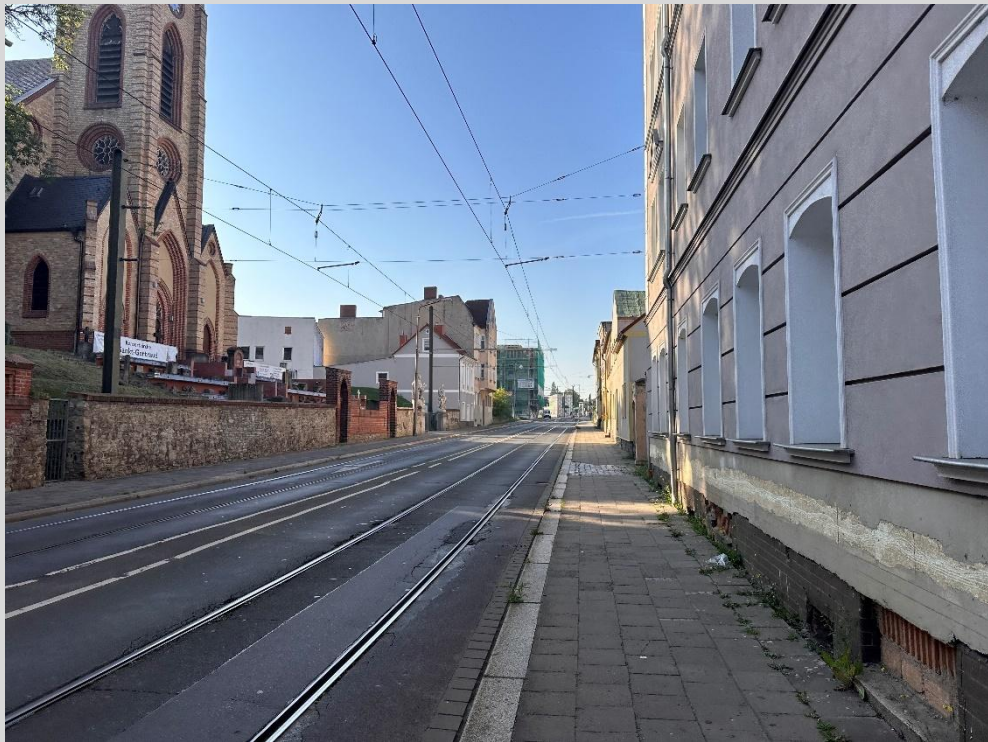


Foto 04 – Engpaß Alt Salbke, Blick stadtauswärts; © IB Buschmann

Wenige Baumstandorte sind nur zwischen der Bäckerstraße und Kreuzhorststraße vorhanden.

### Alt Westerhüsen von der Welseber Straße bis Schönebecker Chaussee

Im beengten Straßenraum Alt Westerhüsen mit einer Breite von 21 m bis 29 m fehlen überwiegend Baumreihen. Die zum Teil noch dörflich geprägte Randbebauung ist in vielen Abschnitten sanierungsbedürftig.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



*Foto 05 - Alt Westerhüsen, Blick stadtauswärts; © IB Buschmann*

Zur Elbseite liegt die große Industriebrache Fahlberg-List. Hier ist in Zukunft eine Neubebauung vorgesehen. Dazu wird gegenwärtig von der Landeshauptstadt Magdeburg und einem Investor ein B-Plan-Verfahren für eine Wohn- und gewerbliche Nutzung der ehemaligen Industriebrache aufgestellt.

### Alt Westerhüsen von der Schönebecker Chaussee bis zum Betriebshof Südost

Der Straßenraum mit ca. 18 m Breite hat nur eine aufgelockerte Wohnbebauung an der Elbseite mit teilweise einseitigem Baumbestand. Weitere Anlieger sind die Betriebsberufsschule Dr. Otto Schleim, ein Gartencenter, der Straßenbahnbetriebshof Südost mit Straßenbahnwendeschleife und eine Kleingartenanlage.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



Foto 06 - Alt Westerhüsen, Blickrichtung Betriebshof; © IB Buschmann

## 2.2 ÖPNV-Erschließung

Der Streckenast Südost gewährleistet mit den 15 Haltestellenpaaren eine gute Verkehrserschließung mit den Erschließungsradien in den Abstufungen 300 m, 400 m und 600 m je nach Nutzungsdichte gemäß dem NVP wie Abb. 2.4 zeigt.

Für den Streckenast werden im Prognosehorizont 2030 für das Zielnetz der MVB Veränderungen der Linienführung geplant (siehe Abbildung 2.5)

Bestandsituation und künftige Entwicklungen

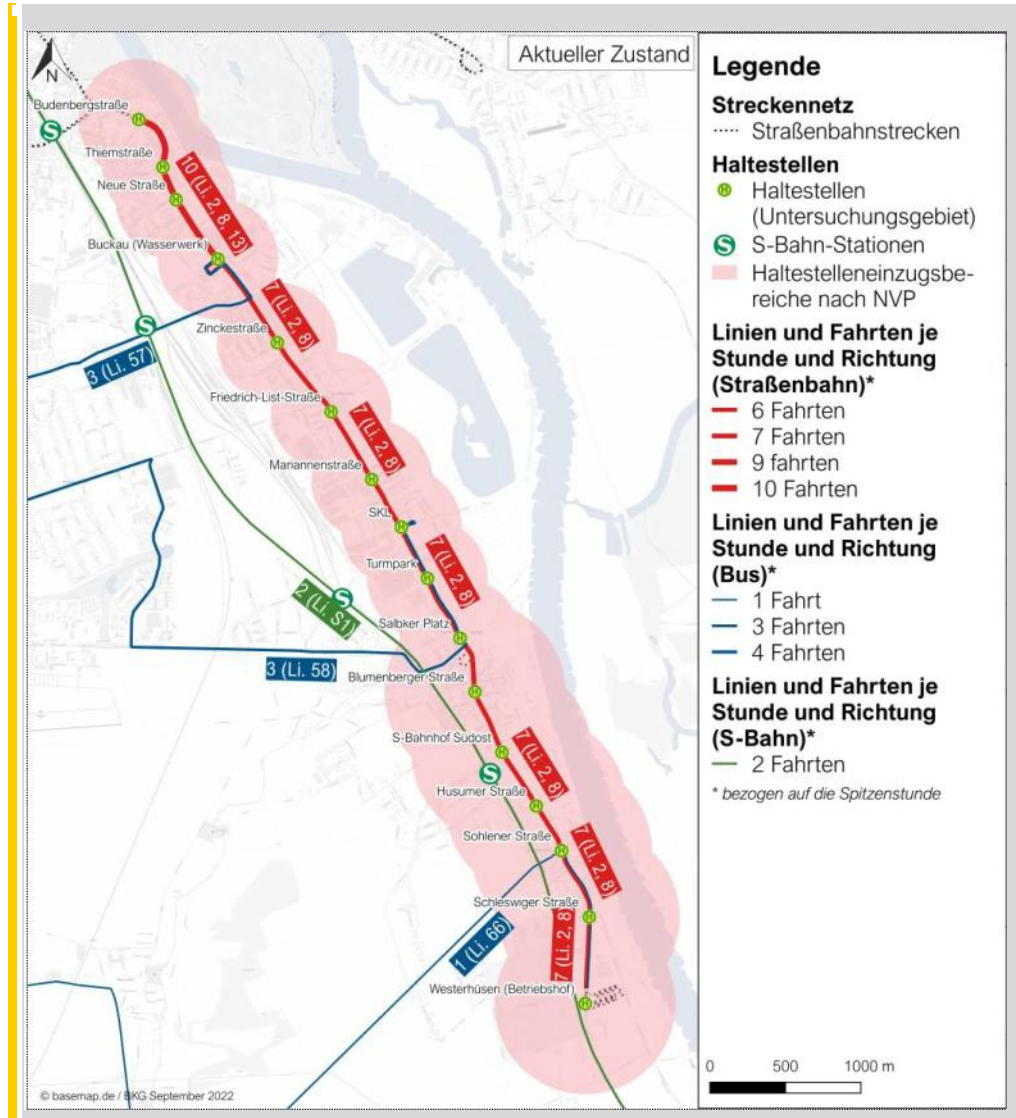


Abbildung 2.4: Erschließungsradien nach NVP

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

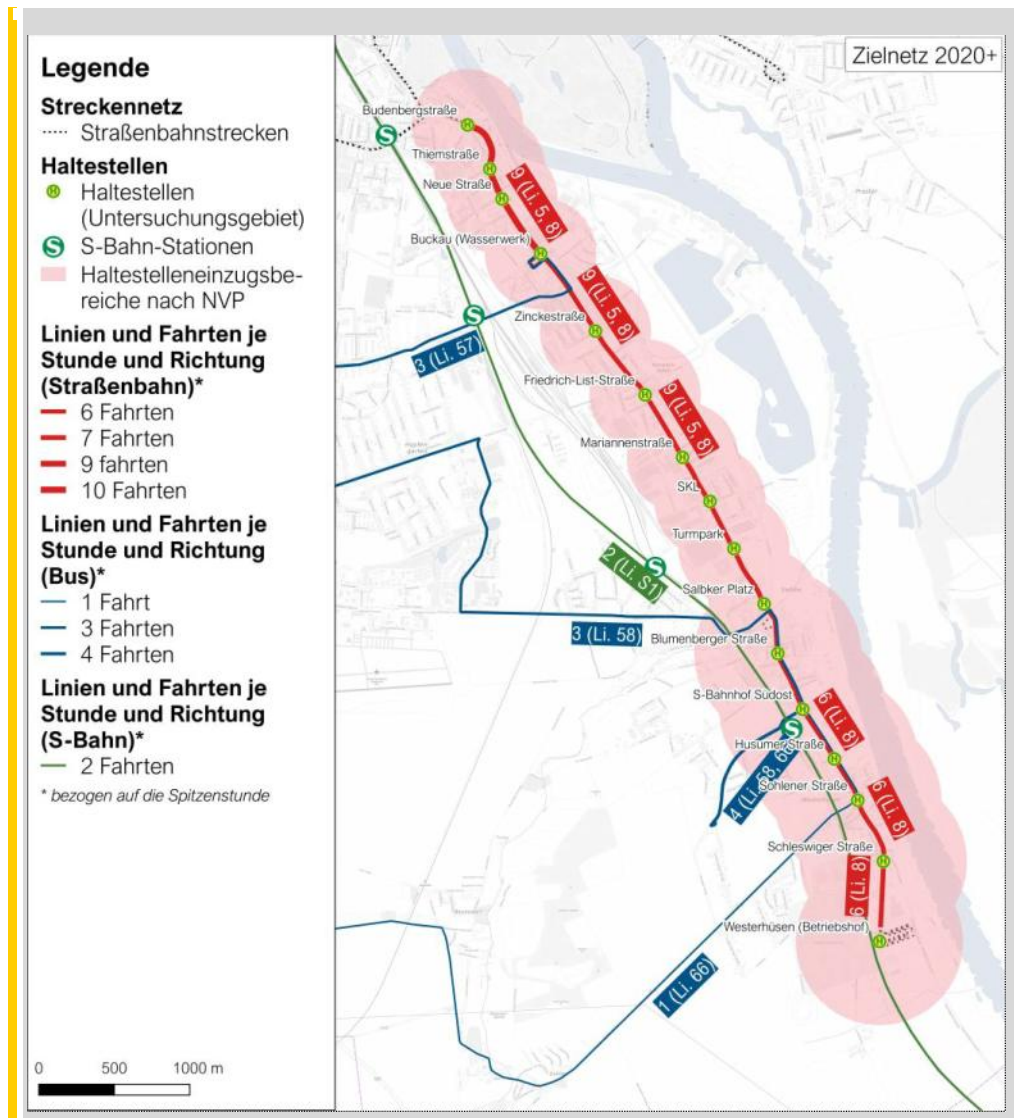


Abbildung 2.5: Zielnetz Straßenbahn und Bus

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau einer Grundschule am Schanzenweg soll die Einrichtung von zwei zusätzlichen Straßenbahnhaltestellen am Schanzenweg im Rahmen der Projektstudie mit überprüft werden.

Der gegenwärtige Haltestellenabstand zwischen den Haltestellen Buckau (Wasserwerk) und Zinckestraße beträgt ca. 700 m.



## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

Mit dem Zielnetz 2020+ sind folgende Änderungen geplant:

- durchgehende Bedienung des Streckenastes übernimmt Linie 8 im 10 Minuten-Takt (Linie 2 entfällt)
- neue Linie 5 verkehrt bis Salbker Platz im 20 Minuten-Takt in Überlagerung mit Linie 8 bis zu 9 Fahrten je Stunde und Richtung
- Linienenden der Linien 58 und 66 werden „umgeklappt“ und gemeinsam zur neuen Endstelle Arnold-Knoblach-Straße geführt (keine Änderungen bei Bedienungshäufigkeiten)

Die Straßenbahninfrastruktur des Streckenastes Südost weist folgenden Ausbauzustand auf:

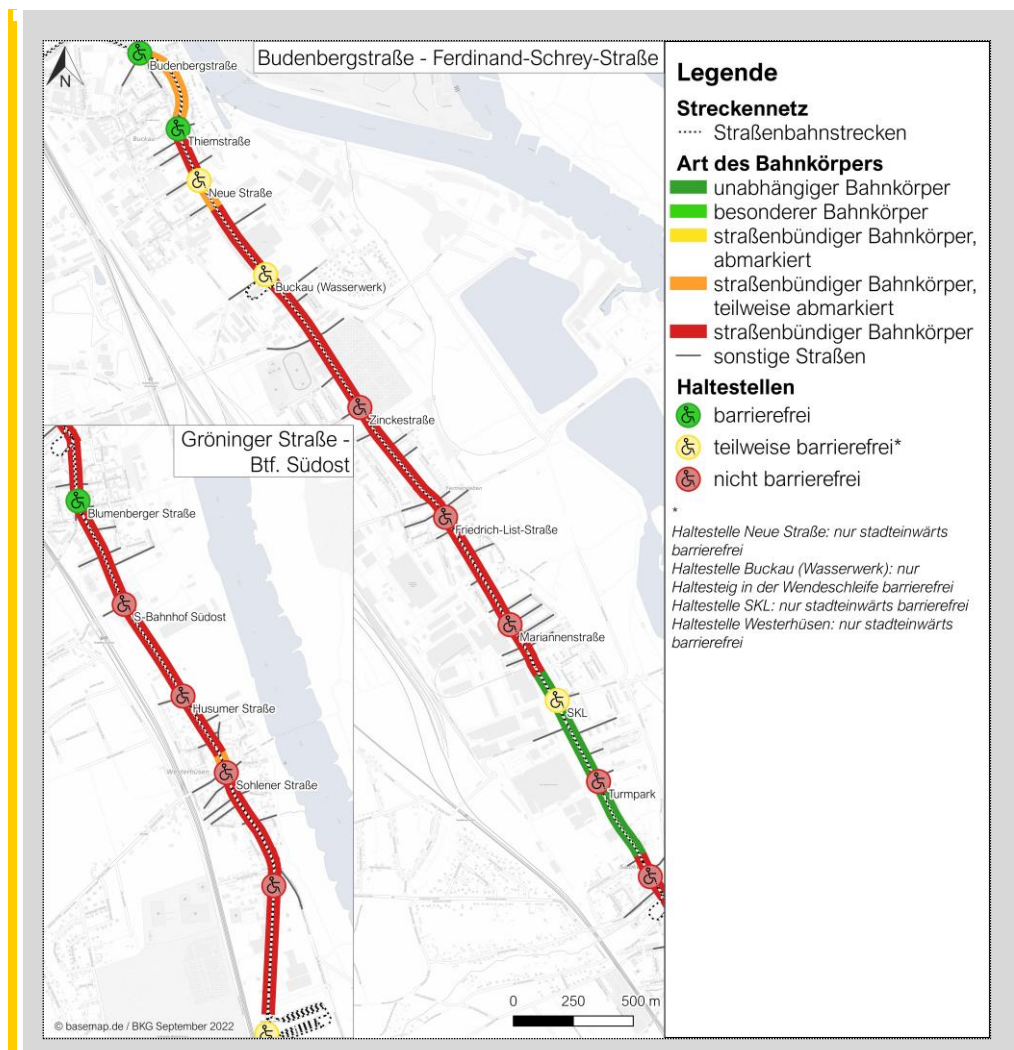


Abbildung 2.7: Straßenbahninfrastruktur

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

### Art des Bahnkörpers

- größtenteils Führung auf straßenbündigen Bahnkörper (nur zum Teil an Haltestellen bzw. Einmündungen abmarkiert)
- besonderer Bahnkörper in Seitenlage zwischen Blumenstraße und Ferdinand-Schrey-Straße

### Barrierefreiheit der Haltestellen

- kein flächendeckender barrierefreier Ausbau vorhanden, sondern nur punktuell:

Haltestelle	Richtung
Thiemstraße	beide Richtungen (nur Straßenbahn)
Neue Straße	stadteinwärtige Richtung (nur Straßenbahn)
Buckau (Wasserwerk)	Halteposition in Schleife (Straßenbahn/Bus)
SKL	beide Richtungen (nur Straßenbahn)
Blumenberger Str.	beide Richtungen
Westerhüsen (Betriebshof)	stadteinwärtige Richtung (Straßenbahn/Bus)

Tabelle 2.1: Barrierefreiheit der Haltestellen

Die stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle Turmpark weist auf Grund der zu geringen Breite erhebliche Sicherheitsdefizite auf.

Die durchschnittlichen Fahrzeiten der Straßenbahn zwischen den Haltestellen Budenbergstraße und Westerhüsen liegen gegenwärtig nach dem Fahrplan (Linie 2) bei

19 Minuten in stadtauswärtiger und

18 Minuten in stadteinwärtiger Richtung.

## 2.3 Fußgängerverkehr

Für den Fußgängerverkehr sind am Streckenast zumeist beidseitige Fußwege vorhanden, bis auf die Streckenabschnitte

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

- Schönebecker Straße von Budenbergstraße bis Thiemplatz stadtauswärtige Straßenseite
- Alt Salbke vom Turmpark bis Ferdinand-Schrey-Straße stadtauswärtige Straßenseite

Der bauliche Zustand der Gehwege weist in vielen Abschnitten Mängel auf. Die Haltestellenzugänge sind an folgenden Haltestellen nicht gesichert:

- Turmpark
- Husumer Straße
- Schleswiger Straße

Die Straßenräume des Streckenastes Südost bieten gegenwärtig nur am Thiemplatz, am Spielplatz an der Friedrich-List-Straße, an der Einmündung der Blumenberger Straße Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

## 2.4 Radverkehr

Im Streckenast Südost fehlen in folgenden Bereichen Radverkehrsanlagen:

- Schönebecker Straße stadteinwärts vom Sülzeberg bis Budenbergstraße
- Alt Salbke stadtauswärts von Blumenberger Straße bis Turmpark
- Alt Salbke für beide Richtungen im Engpass bis zur Welsleber Straße
- Alt Westerhüsen von Welsleber Straße bis Schönebecker Straße
- Alt Westerhüsen von der Schönebecker Chaussee bis Betriebshof Südost

Der Radverkehr auf dem Elberadweg wird gegenwärtig mit erheblichen Sicherheitsdefiziten ohne gesonderte Radverkehrsanlagen über Alt Westerhüsen geführt.

In den übrigen Streckenabschnitten sind die Radverkehrsanlagen zumeist nicht regelkonform hinsichtlich der Breite und des baulichen Zustandes.

Die Radverkehrsstärken, die Kfz-Verkehrsbelastung und das zugelassene Tempo 50 erfordern nach der ERA 2010 die Führung des Radverkehrs auf Radwegen, Radfahrstreifen und in Ausnahmen auf gemeinsamen Rad- und Gehwegen.

Der gesamte Streckenast ist Bestandteil des roten Radverkehrsnetzes (Hauptnetz) und der Teilbereiche Alt Salbke – Alt Westerhüsen von der Kreuzhorststraße bis zur Schönebecker Chaussee ist außerdem Teil des Elberadweges.

Bestandssituation und künftige Entwicklungen

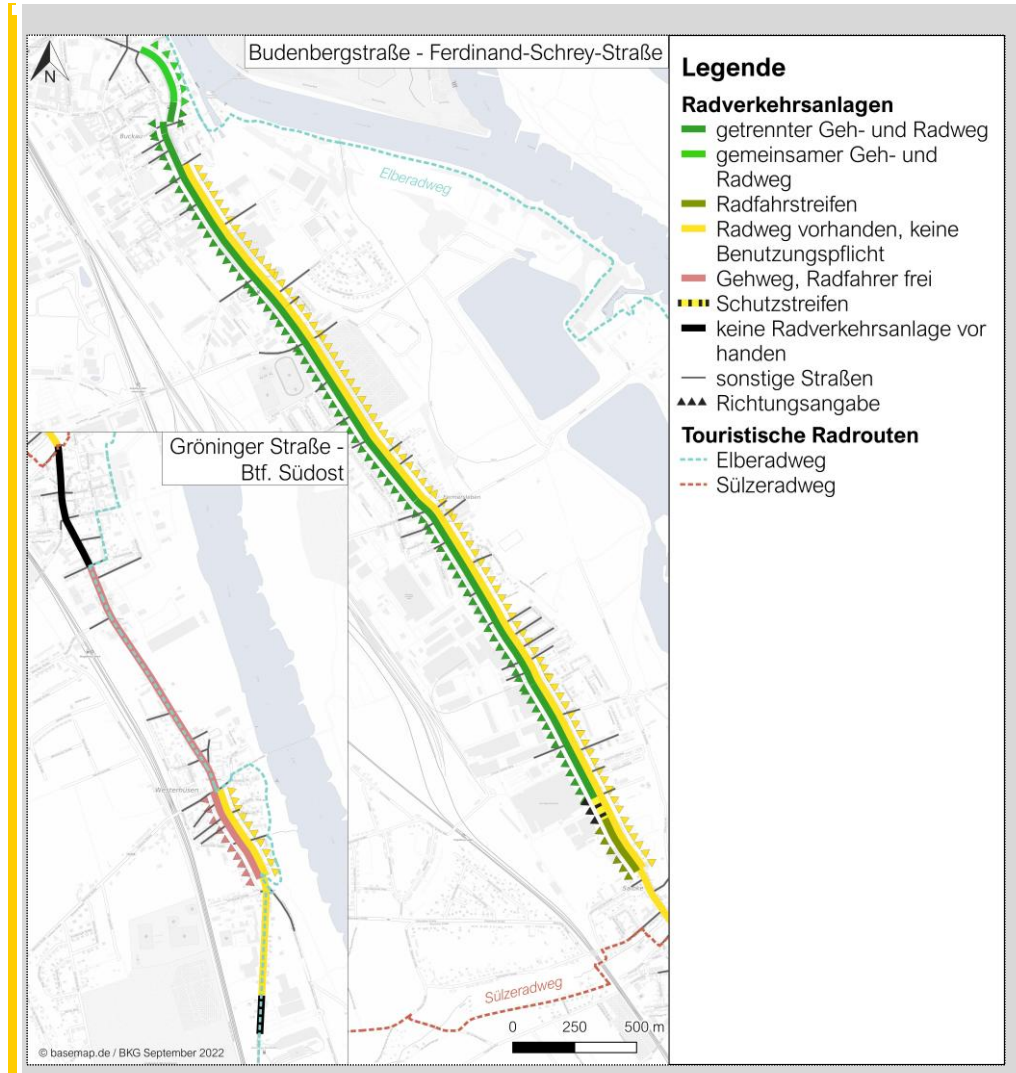


Abbildung 2.8: Radverkehrsanlagen

Bestandssituation und künftige Entwicklungen

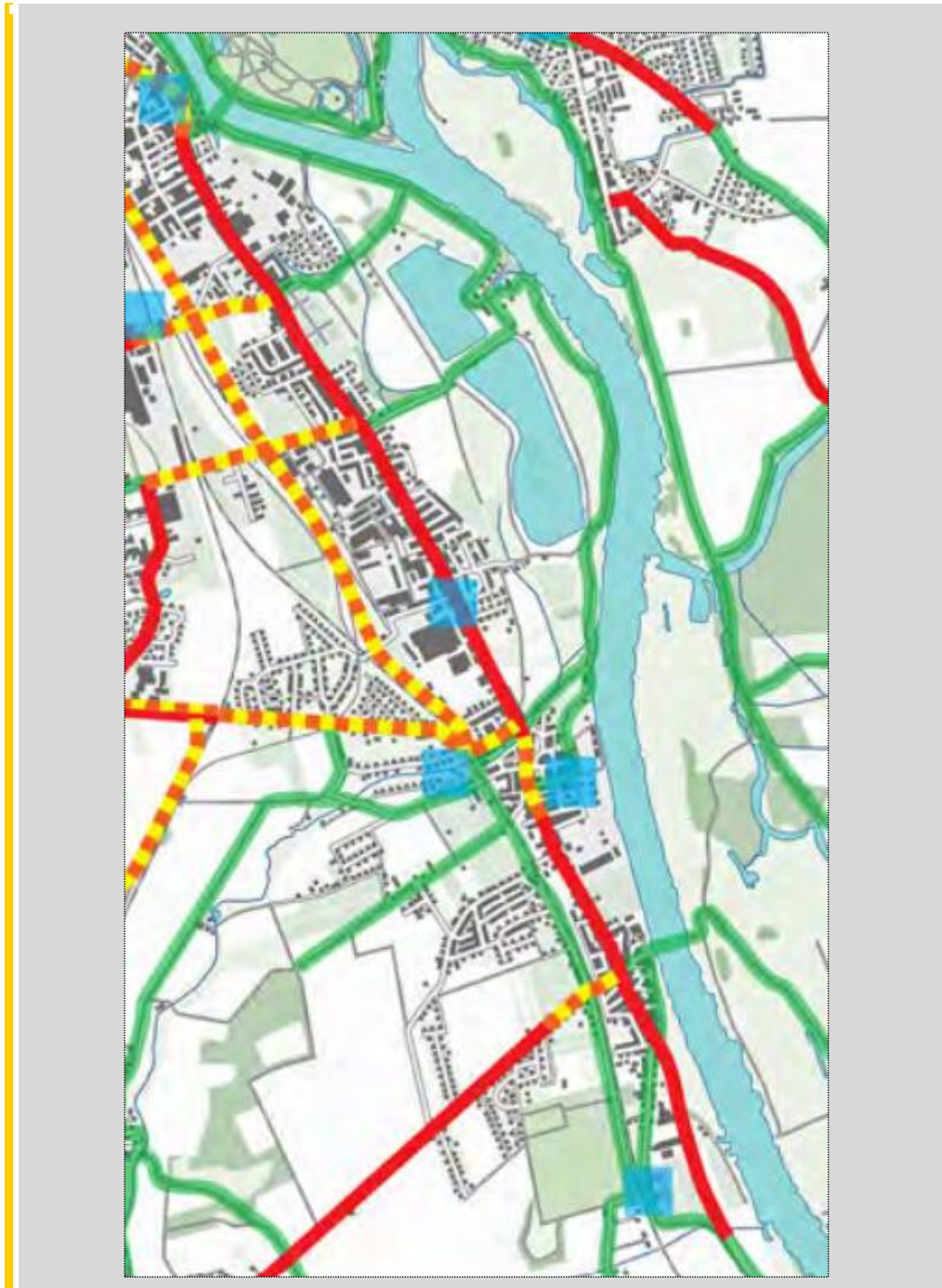


Abbildung 2.9: Ausschnitt aus dem Radverkehrsplan der LH Magdeburg

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

Besondere Verkehrsgefährdungen für den Radverkehr bestehen an den zumeist ungesicherten Einfädelungspunkten in den Kfz-Verkehr oder nach Radwegende oder Querungsstellen wie

- Radwegende Schönebecker Straße stadteinwärts vor dem Sülzeberg
- Radverkehrsquerung Alt Salbke an der Anbindung des Elberadweges an der Kreuzhorststraße

Fahrradabstellanlagen sind nur an wenigen Punkten und Haltestellen vorhanden:

- Thiemplatz
- Schönebecker Straße stadtauswärts im Bereich Martinstraße
- Haltestelle Blumenberger Straße
- an der Haltestelle S-Bahnhof Südost

### **2.5 Kfz-Verkehr**

Der Streckenast Südost ist bis auf das südliche Teilstück Alt Westerhüsen zwischen der Schönebecker Chaussee und dem Betriebshof Südost Bestandteil des Straßenhauptnetzes der Landeshauptstadt Magdeburg mit örtlicher Bedeutung klassifiziert (siehe Abb. 2.10).

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

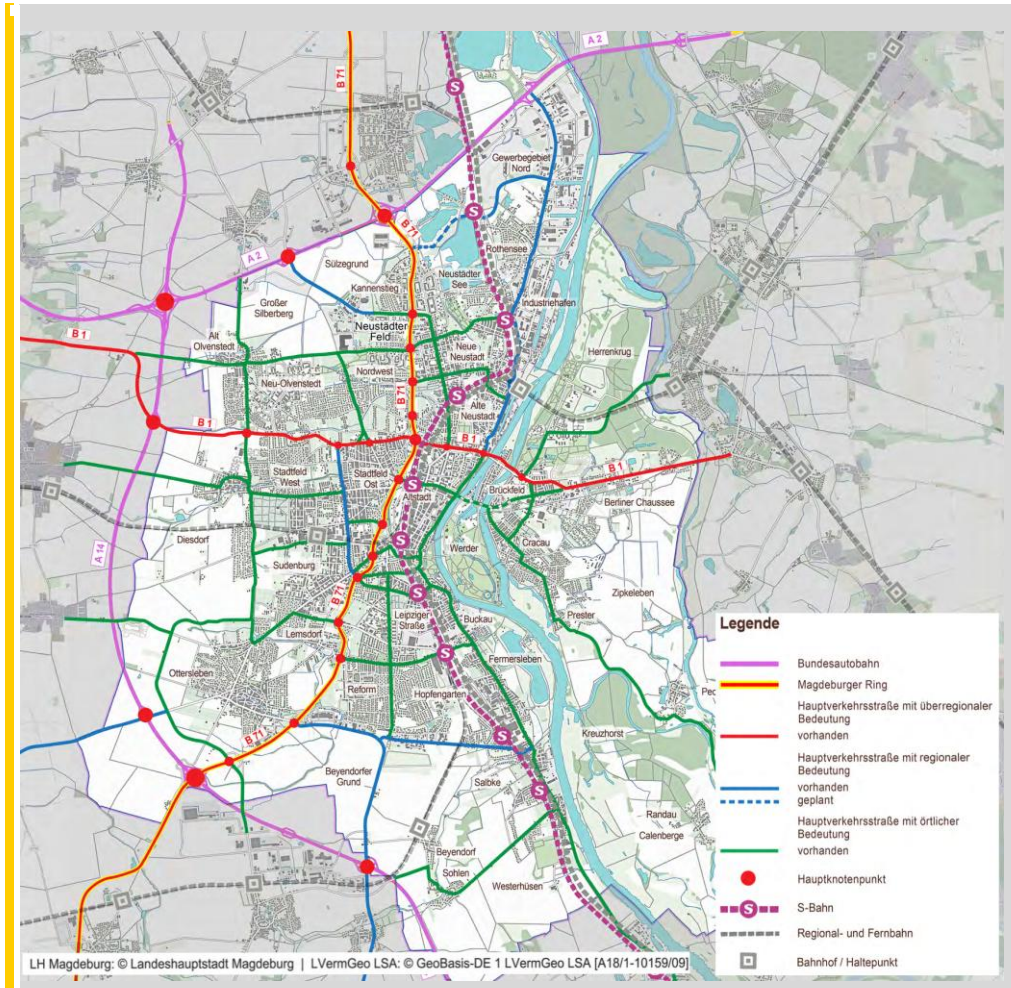


Abbildung 2.10: VEP 2030plus – Stadtstruktur mit Hauptstraßennetz im Bestand  
© LH Magdeburg Stadtplanungsamt

Der Streckenast ist auch Bestandteil des Vorrangnetzes für den Schwerverkehr.

Im VEP 2030plus sind folgende Prognosewerte für die Kfz-Verkehrsmenge pro Tag ausgewiesen:

Bestandssituation und künftige Entwicklungen

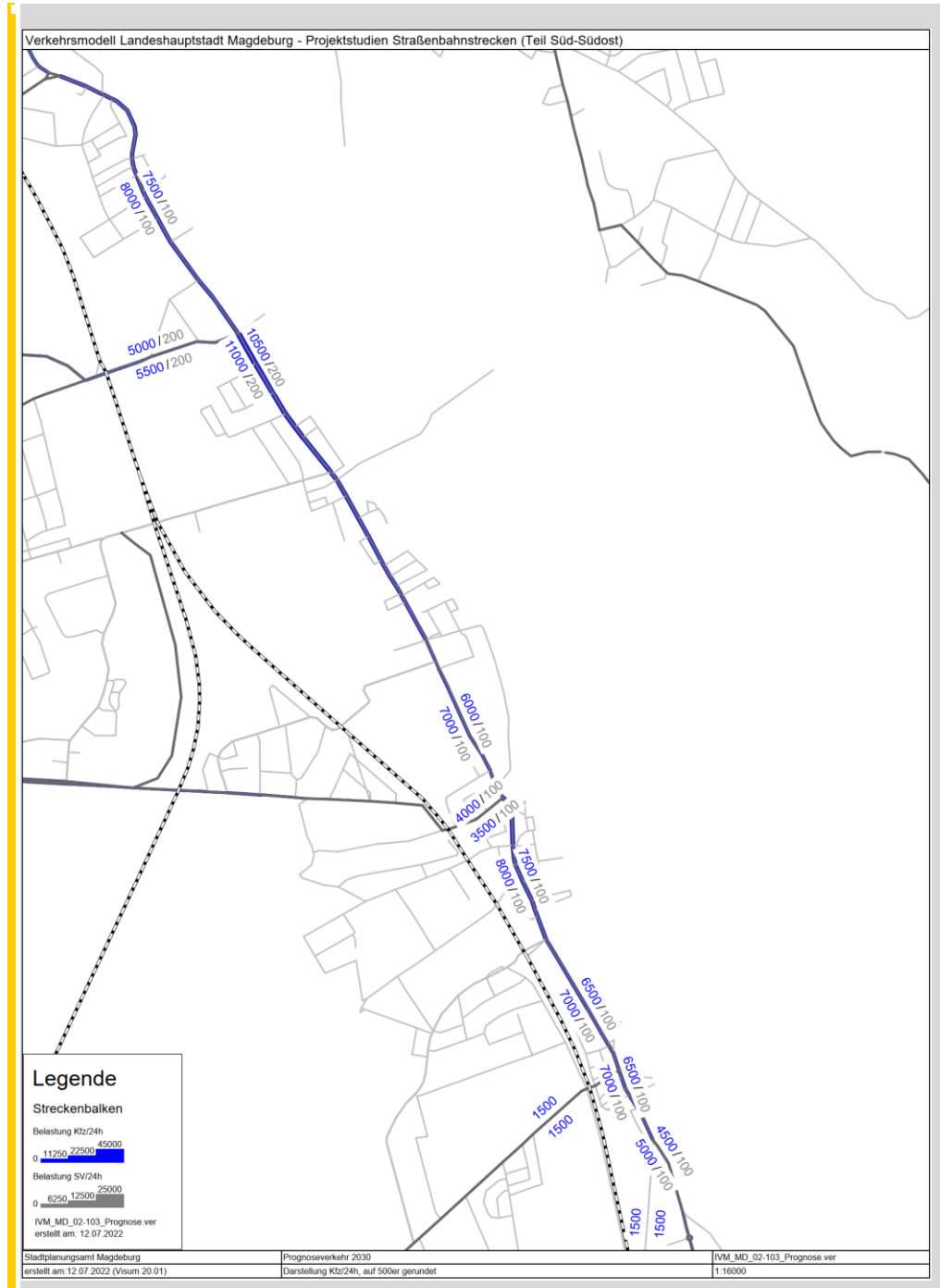


Abbildung 2.11: Prognoseverkehr 2030 Kfz/24h  
erstellt SPA der LH Magdeburg am 12.07.2022

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

Die Verkehrsmengen in der Spitzenstunde liegen nach den vorhandenen Zählwerten bei ca. 10% der Tagesverkehrsmengen.

Auf dem Straßenstreckenast ist in der Frühspitzenstunde der stadteinwärtige Verkehr und in der Nachmittagsspitzenstunde der stadtauswärtige Verkehr wesentlich stärker als jeweils die Gegenrichtung.

Der Kfz-Verkehr kann bis auf den Bereich des besonderen Bahnkörpers in Alt Salbke und einigen Straßenbahnhaltestellen den Gleisbereich mit befahren, wobei von der Fahrbahnbreite her zumeist keine zwei Kfz-Fahrbahnen zur Verfügung stehen.

Der Gleisbereich wird zumeist als Abbiegefahrstreifen für Linksabbieger genutzt, womit Behinderungen für den Straßenbahnverkehr verursacht werden. Eine Übersicht über die vorhandene Infrastruktur für Kfz ist in Abbildung 2.12 dargestellt.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

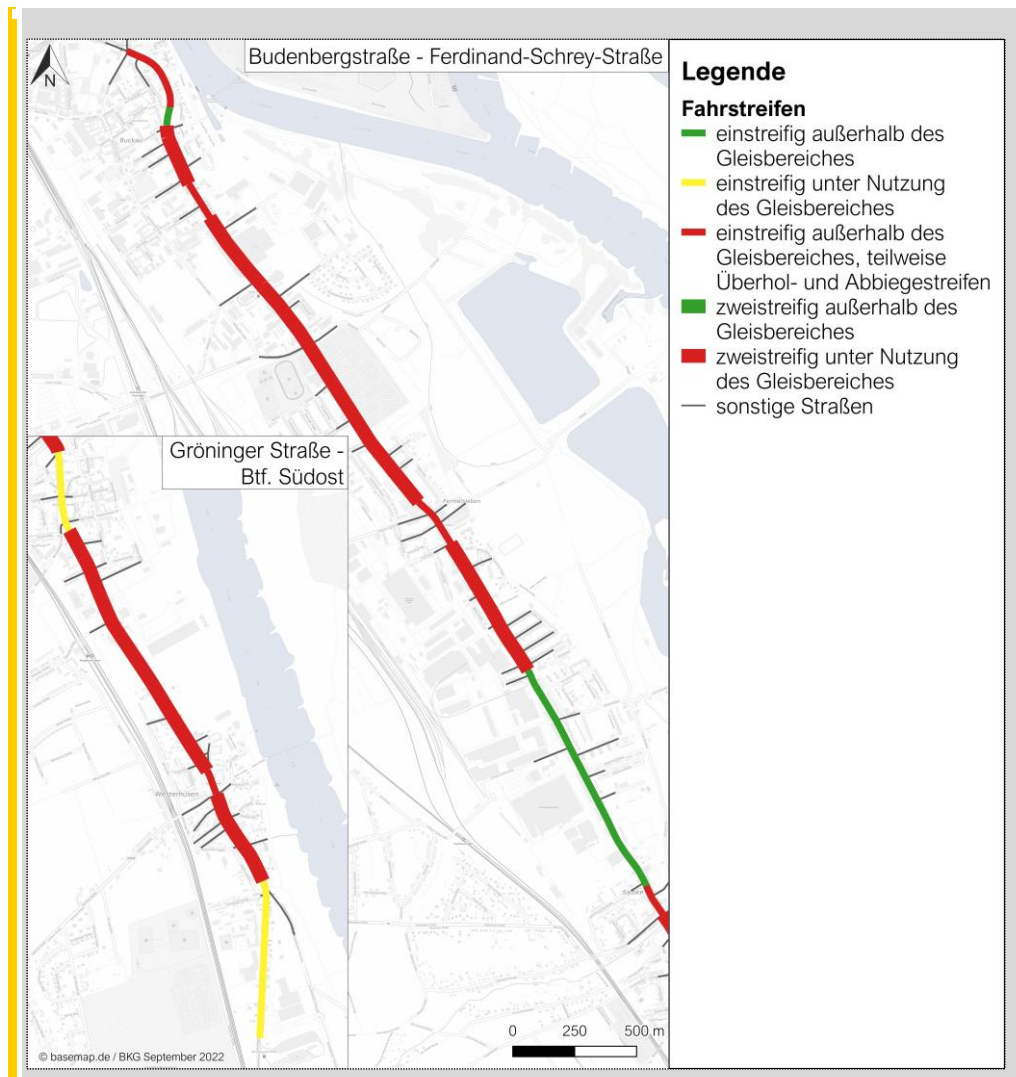


Abbildung 2.12: Kfz-Infrastruktur

Der Streckenabschnitt ist für den Kfz-Verkehr weitgehend mit 50 km/h befahrbar, Tempo-30 ist nur auf kurzen Abschnitten ausgewiesen

- Haltestellenbereich Turmpark (auf Grund der unzureichenden, verkehrsfährdenden Breite der stadteinwärtigen Haltestelle)
- Engpass Salbke
- Bäckerstraße – Erfurter Straße nachts (Straßenzustand/Lärmschutz)

Im Streckenast Südost sind folgende LSA an Knotenpunkten bzw. Fußgängerübergängen installiert:

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

Örtlichkeit	Knotenpunkt-LSA	Fußgänger-LSA	Vorrangschaltung für Strab
Budenbergstraße	X		X
Thiemstraße	X		X
Neue Straße		X	X
Sandbreite	X		
Ausfahrt Zwischen- schleife	X		X
Am Buckauer Was- serwerk	X		
Schanzenweg	X		X
Zinckestraße		X	
Elbweg		X	
Adolfstraße		X	
Unterhorstweg	X		
Faulmannstraße	X		
Gröninger Straße		X	
Kyffhäuser Straße		X	
Welsleber Straße		X	
Sohlener Straße		X	

Tabelle 2.2: Übersicht Lichtsignalanlagen

## 2.6 Ruhender Verkehr

Für den Ruhenden Verkehr sind Straßenbegleitend auf dem Streckenast Südost in einigen Teilabschnitten Angebote als Parktaschen vorhanden.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

Das betrifft:

- die Schönebecker Str. in Buckau zwischen Köthener Str. und Neue Str.
- die Schönebecker Str. zwischen Am Wolfswerder und Schanzenweg
- Alt Fermersleben zwischen Schanzenweg und Friedrich-List Str.
- Alt Westerhüsen zwischen Sohlener Str. und Schönebecker Chaussee

Halten und Parken ist auf der Fahrbahn auf den wenig vom Kfz-Verkehr befahrenen Abschnitt Alt Westerhüsen zwischen Schönebecker Chaussee und dem Betriebshof Südost zugelassen.

Die Parkstände werden zumeist von Langzeitparkern für Wohnzwecke oder zur Arbeit genutzt und sind bis auf einige Stellplätze in Buckau nicht bewirtschaftet.

Ausreichende Stellplatzangebote gibt es auf den Parkflächen an den größeren Einkaufsmärkten, Arbeitsplatzstandorten und Freizeitzielen an der Schönebecker Straße, um den Friedrich-List-Platz, am SKL-Industriepark und am Einkaufsmarkt vor der Welsleber Straße.

Für den Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr im Bereich des Streckenastes Südost bestehen Haltemöglichkeiten für das Be- und Entladen der Liefer- und Entsorgungsfahrzeuge über den zumeist vorhandenen Kfz-Fahstreifen neben dem Gleisbereich. Keine Haltemöglichkeiten für Liefer- und Versorgungsfahrzeuge gibt es in den Knotenpunktzufahrten, Straßenbahnhaltestellenbereichen und den mit Halteverbot beschilderten Straßenabschnitten. Bedarf für den Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr im Streckenabschnitt Südost besteht an den in Abbildung 2.13, Abbildung 2.14 und Abbildung 2.15 gekennzeichneten Streckenabschnitten.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

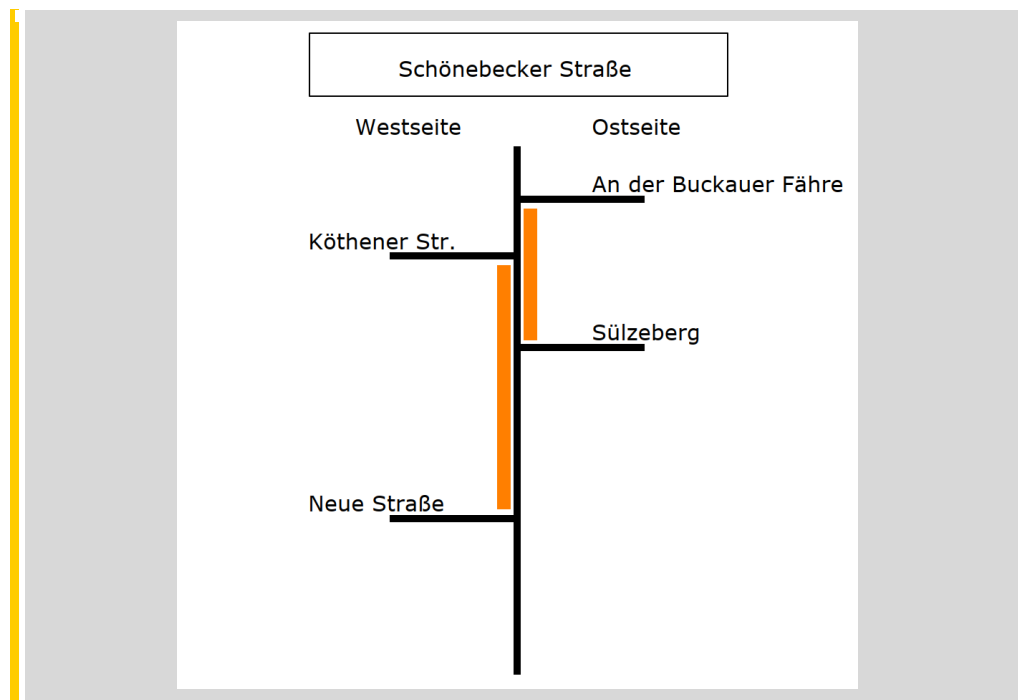


Abbildung 2.13: Bedarfsbereiche Lieferverkehr Schönebecker Straße

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

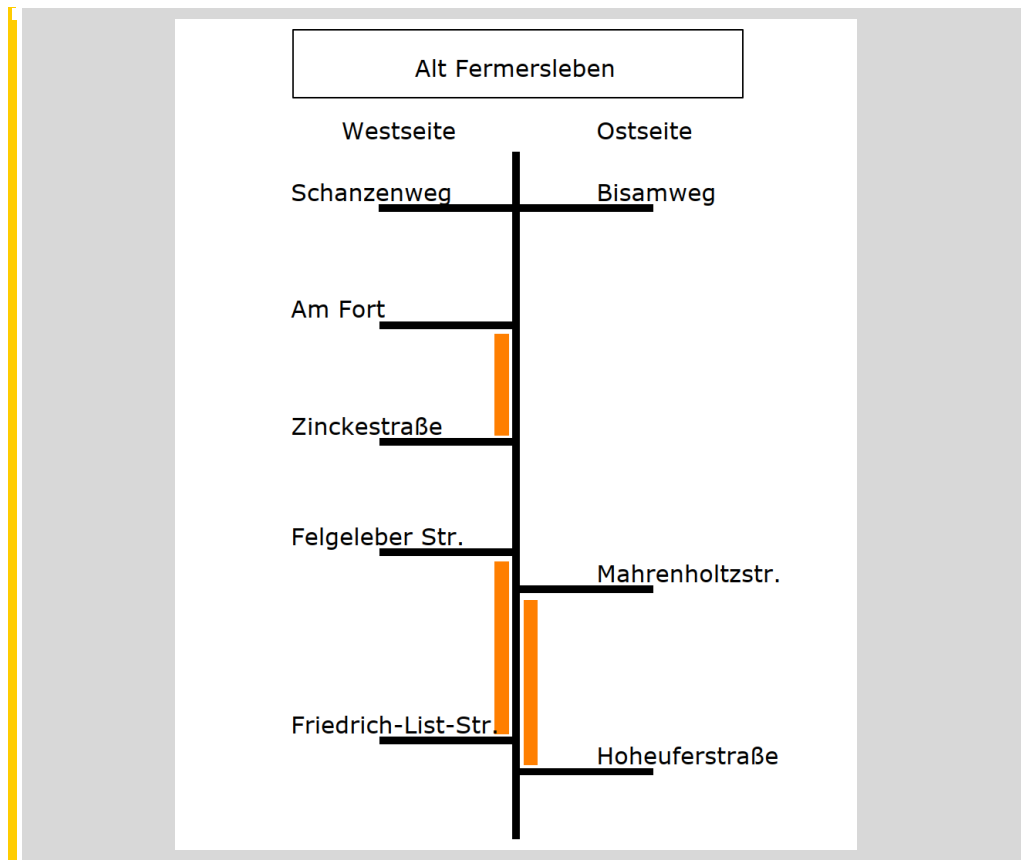


Abbildung 2.14: Bedarfssbereiche Lieferverkehr Straße Alt Fermersleben

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

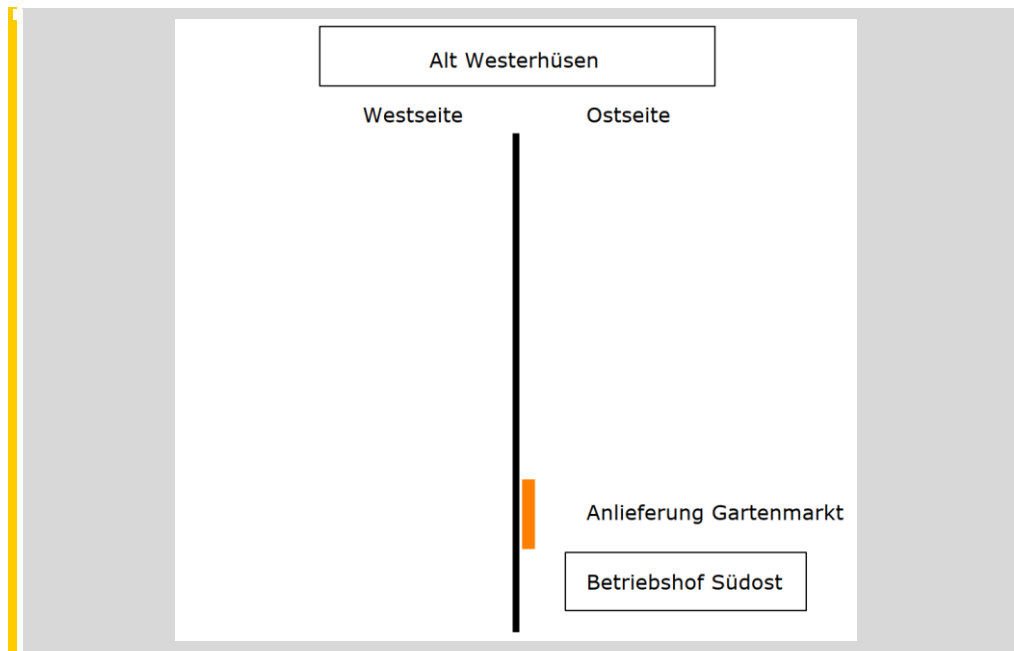


Abbildung 2.15: Bedarfssbereiche Lieferverkehr Straße Alt Westerhüsen

Diese Bedarfsanforderungen sind bei den weiteren Planungen zum Streckenausbau besonders zu beachten.

## 2.7 Grünflächen und Baumbestand

### Städtebauliche Ziele

Ein wichtiges städtebauliches Ziel für den Straßenumbau ist die stadtklimatische Aufwertung des Raumes. Mit dem geplanten Umbau der Straßenzüge sind die folgenden Eckpunkte einer zukunftsorientierten Stadtgestaltung zu beachten.

- Es soll vor allem der Anteil an Bäumen und Gehölzen im Straßenraum erhöht werden. Dies hat unmittelbar positive Effekte für das Stadtklima (Verdunstungskälte, Luftfeuchtigkeit, klimatische Ausgleichsräume) und die Reduzierung der Schadstoffbelastung (Bindung von Feinstaub, Sauerstoffproduktion und Luftfilterung, Flächenentsiegelung).
- Speicherung und Nutzung des anfallenden Regenwassers vor Ort, Umsetzung des Leitbildes der Schwammstadt durch die Zwischenspeicherung von Regenwasser in den Baumscheiben, Vegetationsflächen.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

- Im Planungsprozess müssen Trassen, Flächen oder Einzelstandorte von Erschließungsanlagen (Ver- und Entsorgungsleitungen) freigehalten bzw. durch Umverlegung freigemacht werden. Nur damit lässt sich eine attraktive Stadtgestaltung umsetzen, in dem der wertvolle Baumbestand dauerhaft Bestand hat und den Stadtraum sinnvoll gliedert.
- Zusammenhängende und unversiegelte Pflanzflächen dienen der Versickerung von Oberflächenwasser (Anreicherung von Grundwasser) und dem Luftaustausch.

### **Gefährdung des Baumbestandes durch die Baumaßnahmen:**

Mit dem Umbau des Straßenraumes greifen die Baumaßnahmen in den fast überall vorhandenen Baumbestand ein, einmal in den Wurzelraum für die Wege- und Straßenbefestigungen und zum anderen in die Kronen für das Lichtraumprofil und die Abspannungen der Fahrstromleitungen. Da es sich um eine Studie handelt, deren Umsetzung erst in mehreren Jahren geplant ist (mindestens 10 Jahre), können konkrete Aussagen zu den möglichen Auswirkungen der Varianten nicht getroffen werden. Man kann nur pauschal, entsprechend der Erfahrungen aus der 2. Nord – Süd – Verbindung, die Auswirkungen zusammenfassen.

Bei einer vollständigen Änderung des Straßenquerschnitts, mit einer Erneuerung der Gehwege, sollten alle Bäume im Ausbauabschnitt (geplanter unmittelbarer Baubereich) gefällt werden. Die Bestandsbäume haben meist sehr flachen Wurzeln in den Tragschichten (unmittelbar unter den Gehwegplatten) und ein Ausbau der seitlichen Gehbahnen ist ohne massive Beeinträchtigungen des Wurzelraumes nicht möglich. Bei einer kompletten Neupflanzung können auch Umverlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen einfacher ausgeführt werden, das haben vor allem die Erfahrungen in der Raiffeisenstraße gezeigt. Dann können auch für die Bäume optimale Standorte (Pflanzgruben und Pflanzgräben mit Belüftung und Bodenaustausch) entwickelt werden.

Mit einer Verlegung der Straßenbahntrassen ist vor allem auf das Lichtraumprofil und die Fahrstromleitung zu achten. An vielen Stellen muss dann in die Kronen der alten Bäume eingegriffen werden. Diese Eingriffe lassen sich im gegenwärtigen Stadium nicht beurteilen. Es sind immer Einzelentscheidungen die dann am konkreten Baum zu treffen sind.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

### Beschreibung des Bestandes

Der Streckenast Südost wird durch die folgenden Straßen gebildet. Er beginnt mit der „Schönebecker Straße“, dann folgt „Alt Fermersleben“, „Alt Salbke“ und endet mit „Alt Westerhüsen“. Diese Straßen gehen ineinander über und bilden eine Trasse, die der Verlauf der Straßenbahngleise vorgibt.

### Schönebecker Straße - Nord

### Bleckenburger Straße bis Buckau



*Foto 07 – Blick vom Thiemplatz in den ersten Abschnitt, © LA Westhus*

In diesem Abschnitt stehen direkt an der Straße keine Bäume. Hier wirken aber die Bäume auf den angrenzenden privaten Grünflächen und Gärten in den Straßenraum. In diesem Bereich ist die Straße relativ breit, aber die Äste des seitlichen Baumbestandes hängen teilweise weit in den Straßenraum.

Dabei fehlt der Straße in Richtung Elbe eine einheitliche optische Führung und Kante. Hier wechseln sich Grünflächen und Einfamilienhäuser ab. Auch schließen sich beidseitig Abschnitte an, bei denen der KFZ – Verkehr auf der Schiene geführt

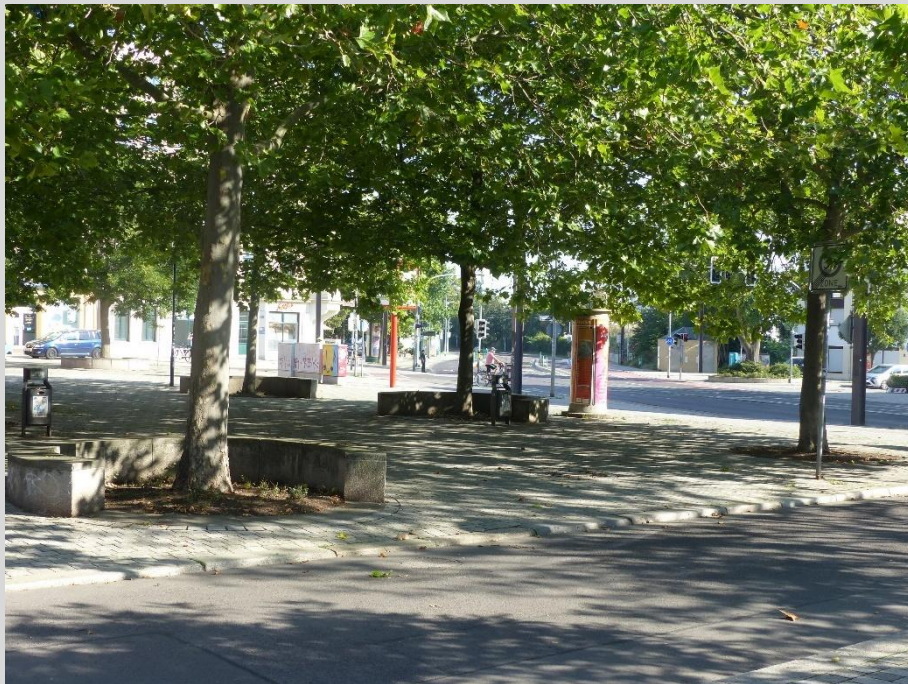
## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

wird. Daher wäre in diesem Abschnitt eine Reduzierung der Verkehrsflächen angebracht. Man würde damit Platz für zusätzliche Baumpflanzungen und Radwege schaffen.

### Buckau

Die Schönebecker Straße berührt den Kern des Stadtteiles Buckau. Dieser ist dicht besiedelt. An die Straße grenzt der Thiemplatz. Hier sind auf der Platzfläche Pflanzungen aus Platanen zu finden. Der Thiemplatz besitzt durch die Pflanzungen und die Gestaltung eine sehr hohe Aufenthaltsqualität. Es handelt sich auch um einen wichtigen Punkt im Stadtgebiet. Hier beginnt ein Zugang zu den Grünflächen an der Elbe und zur Fähre zum Rothehornpark.

Auf dem angrenzenden Parkplatz und an der Straße sind wie im gesamten folgenden Abschnitt Robinien gepflanzt.



*Foto 08 – Platanenpflanzung auf dem Thiemplatz, © LA Westhus*

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



*Foto 09 – Robinienreihe in Buckau, © LA Westhus*

Im Hintergrund ist auf der linken Straßenseite eine einzelne große Platane zu sehen.

### Schönebecker Straße - Süd

#### Buckau bis zur Straße „Am Buckauer Wasserwerk“

In diesem Abschnitt durchquert die „Schönebecker Straße“ vor allem alte Industrieflächen. Hier sind bis an den Rand der Straße geschlossene Werksanlagen zu finden. Straßenbäume sind nicht vorhanden. Dieser Abschnitt ist baumfrei. Hier bilden sich im Hochsommer über den versiegelten Flächen sehr hohe Temperaturen.

In diesem Abschnitt grenzt auf der Ostseite der „Schönebecker Straße“ der Bebauungsplan Nr. 458-1 „Sülzeberg - Süd“ an den Untersuchungsraum, der gerade aufgestellt wird.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



*Foto 10 – baumfreier Straßenabschnitt zwischen Buckau und der Straße „Am Wasserwerk“,  
© LA Westhus*

### **Am Buckauer Wasserwerk bis Schanzenweg**

In diesem Abschnitt findet man beidseitig der Straße stellenweise ältere Robinien. Hier wird die Straße überwiegend von Wohnbauflächen begleitet. Die Bäume bilden eine geschlossene Allee und reichen mit ihren Kronen weit über die Straßenflächen. Die Bäume sind in einem guten Zustand.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



*Foto 11 – geschlossene Allee vor dem Buckauer Friedhof, © LA Westhus*

### **Alt Fermersleben**

An der Straße „Alt Fermersleben“ setzen sich die Baumreihen aus dem vorherigen Abschnitt fort. Diese reichen bis zur Einmündung in die Mertensstraße. Auf der Ostseite der Straße befindet sich der Buckauer Friedhof, mit einem sehr umfangreichen Baumbestand. Dieser begleitet die Straße über einen längeren Abschnitt. Auf der Westseite berührt der Denkmalplatz (kurz vor der Friedrich – List – Straße) den Straßenraum. Neben der Elbstraße befindet sich eine weitere Grünfläche im Straßenraum. Diese verbindet die Straße mit der Elbniederung. Hier stehen größere alte Bäume. Danach, ab der Mertensstraße, folgt ein baumfreier Abschnitt und ab der Einmündung in die Adolfstraße stehen wieder Baumreihen entlang der Straße. Diese reichen bis zum Beginn der Straße „Alt Salbke“. Auch in diesem Abschnitt sind an der Straße Robinen zu finden.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



Foto 12 – baumfreier Abschnitt an der Straße „Alt Fermersleben“, © LA Westhus

### **Straße „Alt Salbke“ nördlich der Sülze**

Vor dem SKL – Industriepark und dem ehemaligen RAW – Gelände wechselt die Gleisanlage in Seitenlage. Auf der Ostseite der Straße findet man eine geschlossene Baumreihe (Robinien). Diese zieht sich bis zum Knoten Faulmannstraße. Die Robinien sind ca. 20 – 30 Jahre alt und in einem guten Zustand. Sie bilden in diesem Abschnitt eine geschlossene Baumreihe.

Für den Knoten Faulmannstraße werden zur Zeit der Umbau des Knotens und der Ersatzneubau der Brücke über die Sülze vorbereitet (Planfeststellungsverfahren) und neue Baumpflanzen geplant.

Kurz vor dem Beginn des Planfeststellungsabschnitts (Faulmannstraße) liegt östlich der Straße der Turmpark mit einem umfangreichen Großbaumbestand (überwiegend Winterlinden).

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



*Foto 13 – einseitige Baumbepflanzung vor dem ehemaligen RAW-Gelände, © LA Westhus*

### **Straße „Alt Salbke“ südlich der Sülze**

Im alten Dorfkern von Salbke und auf dem anschließenden Abschnitt stehen nur wenige Bäume. Im alten Ortskern sind die Straßenquerschnitte zu schmal und im anschließenden Bereich (ehemaliger Industriestandort von Fahlberg-List) wurden bisher keine Bäume angepflanzt. Hier fehlen Baumscheiben und der Straßenquerschnitt ist relativ schmal.

Auf dem Platz neben dem „Salbker Lesezeichen“ stehen einzelne Bäume zur Gestaltung der Freifläche.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



*Foto 14 – baumfreier Abschnitt im Bereich der ehemaligen Industrieflächen, © LA Westhus*

### **Straße „Alt Westerhüsen“**

Ab der Eisenacher Straße sind wieder beidseitig Baumreihen (Robinien) zu finden. Diese sind schon relativ alt und prägen den Straßenabschnitt. Sie stehen zwischen den breiten Gehwegen und der Straße. Abschnittsweise sind die Baumreihen auch sehr lückig und es fehlen an vielen Stellen Bäume.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



Foto 15 – Straßenabschnitt in Alt Westerhüsen, © LA Westhus

Im letzten Abschnitt der Straße „Alt Westerhüsen“ (vor der Berufsschule) stehen an der Straße in lockeren Abständen Ulmen. Es handelt sich sicher um Resista-Ulmen. Diese sind gegenüber dem Ulmensterben / Ulmenkrankheit resistent. Das Ulmensterben ist eine durch *Schlauchpilze* der Gattung *Ophiostoma* (*Ophiostoma novo-ulmi*/*Ophiostoma ulmi* syn. *Ceratocystis ulmi*) verursachte und durch *Ulmen Splintkäfer* verbreitete Krankheit, welche die meisten europäischen *Ulmen* befällt und vorwiegend die *Berg-Ulme* (*Ulmus glabra*) zum Aussterben bringt.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen



*Foto 16 – Abschnitt vor der Berufsschule, © LA Westhus*

### **2.8 Anforderung der Denkmalpflege**

Beim Ausbau und Erneuerungen des Straßennetzes Südost werden auch die Belange der Denkmalpflege am ehemaligen RAW-Gelände an der Straße Alt Salbke berührt.

Die Unterer Denkmalschutzbehörde ist frühzeitig und kontinuierlich in den Planungsprozess einzubinden. Für Maßnahmen nach § 14 Abs. 1 Nr. 1-5 DenkmSchG LSA sind bei der unteren Denkmalschutzbehörde denkmalrechtliche Genehmigungen zu beantragen bzw. denkmalrechtliche Stellungnahme im Rahmen von Planfeststellungsverfahren einzuholen. Das vorrangige denkmalpflegerische Ziel besteht bei allen vorgenannten Abschnitten darin, Eingriffe in den Denkmalbestand zu vermeiden und abzusichern, dass das denkmalpflegerische Anliegen in angemessener Weise berücksichtigt wird.

## Bestandssituation und künftige Entwicklungen

Auf dem RAW-Gelände in Alt Salbke befinden sich die noch erhaltenen baulichen Anlagen des Reichsbahnausbesserungswerkes Magdeburg-Salbke, gegründet als Königlich-Preußischen Eisenbahnhauptwerkstatt im Süden Magdeburgs an der 1839/40 entstandenen, ältesten privaten Ferneisenbahn Deutschlands. Das RAW-Gelände wurde aus städtebaulichen, kulturell-künstlerischen und technisch-wirtschaftlichen Gründen als Baudenkmal nach §2 Abs. 2 Nr. 1 DenkmSchG LSA in das Denkmalverzeichnis des Landes Sachsen-Anhalt eingetragen. In der Projektstudie sollen die Folgen der Verlegung der Straßenbahntrasse von der Seiten- in die Mittellage an der Straße Alt Salbke untersucht werden. Mit dieser Maßnahme soll auch die Erschließung des langjährig ungenutzten RAW-Geländes verbessert werden. Für das RAW-Gelände wird gegenwärtig der B-Plan 483-5 erarbeitet. Die Erschließung des Geländes ist von wesentlicher Bedeutung für die Entwicklung des B-Plan-Gebietes und die Möglichkeiten zur Erhaltung des ungenutzten Denkmalbestandes. Innerhalb des zu untersuchenden Streckenabschnitts der Projektstudie besteht das denkmalpflegerische Ziel, Eingriffe in die denkmalgeschützte Bebauung des RAW-Geländes entlang der Straße Alt Salbke auszuschließen.

Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau  
der ÖPNV-Anlagen

### **3 Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen**

Aufgrund der im Untersuchungsgebiet auftretenden unterschiedlichen Straßenraumcharakteristika erfolgt eine Einteilung des Gebietes in sieben Abschnitte, welche jeweils durch weitgehend homogene Eigenschaften gekennzeichnet sind und damit die Gliederung aller nachfolgenden Planungsschritte vorgeben (vgl. Abbildung 3.1)

Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der  
ÖPNV-Anlagen

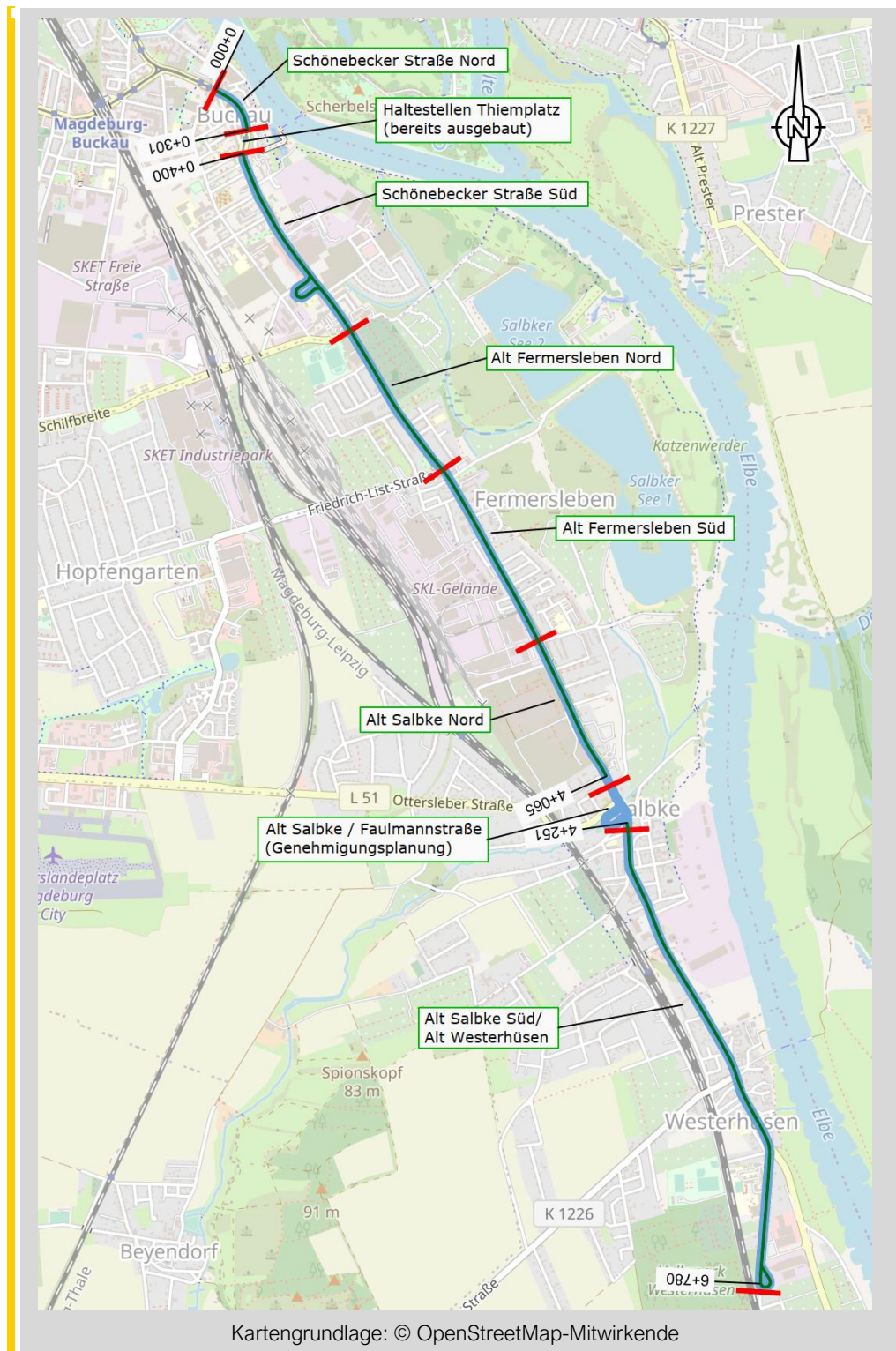


Abbildung 3.1: Einteilung Abschnitte

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

### **3.1 Streckenabschnitt Schönebecker Straße Nord**

Der ca. 300 m lange Streckenabschnitt Schönebecker Straße Nord grenzt an den im Rahmen der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn Bauabschnitt 7 ausgebauten Teilabschnitt der Schönebecker Straße mit der straßenbündigen Führung der Straßenbahn an. In den Streckenabschnitt bindet nur die verkehrlich untergeordnete Anbindung des Engpasses Buckau ein. Für den Streckenabschnitt Nord liegt eine Vorplanung vom Dezember 2021 vor, in der verschiedene Varianten der Straßenraumumgestaltung untersucht wurden.

Nach umfangreicher Diskussion der Varianten hat sich der Stadtrat der LH Magdeburg für den Ausbau des Streckenabschnitts mit einem besonderen Bahnkörper der Straßenbahn in Mittellage der Straße und jeweils angrenzend einem Kfz-Fahstreifen entschieden.

Der Gleisbereich ist von den Kfz-Fahstreifen durch einen 8 cm hohen Gleisbord abgetrennt. Die Gleislage wird eingedeckt, um im Havariefall eine Befahrung zu ermöglichen.

An der Elbseite wird die Seitenbahn mit einem 2,0 m breiten Radweg für den stadteinwärtigen Radverkehr und ein 2,30 m breiter Gehweg ausgebaut. Stadtauswärts ist keine Seitenbahn vorgesehen. Hier wird der Fußgänger- und Radverkehr durch den Engpass Buckau geführt.

Der Streckenabschnitt beinhaltet auch die beiden 2020/2021 barrierefrei als überfahrbare Haltestellenkap ausgebauten Straßenbahnhaltstellen Thiemstraße.

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

Für die Umgestaltung des Straßenraumes der Schönebecker Straße ist folgende Querschnittsgestaltung vorgesehen:

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

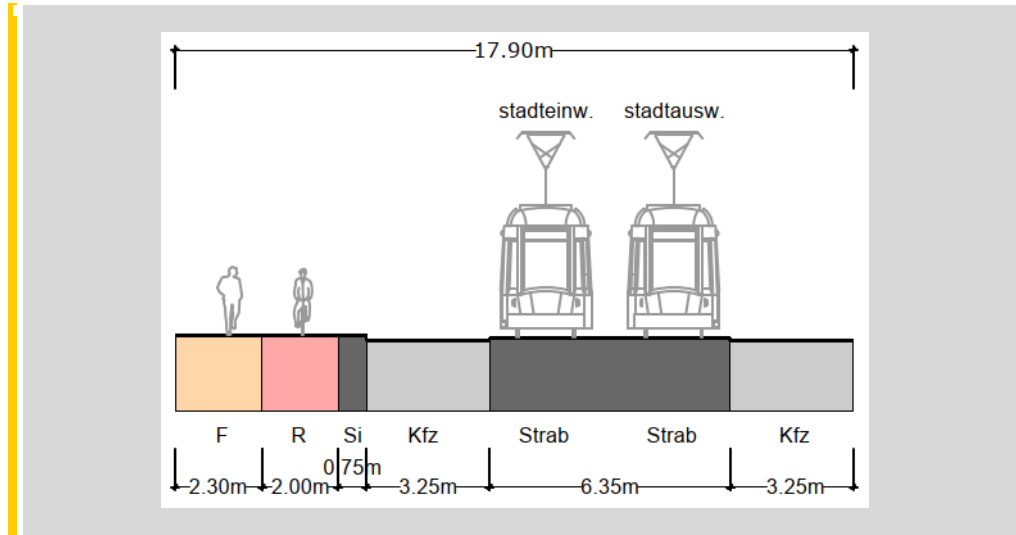


Abbildung 3.2: Regelquerschnitt Variante 1

Der neue Straßenquerschnitt erfordert eine Verbreiterung des Straßenraumes gegenüber dem Bestand um ca. 2,30 m auf der Ostseite mit Eingriffen in private Grundstücke und die Fällung von 16 Bäumen.

### 3.1.1 Bewertung des Ausbauvorschlages

Mit dem Ausbau des nördlichen Abschnittes der Schönebecker Straße mit besonderem Bahnkörper wird eine Beschleunigung des Verkehrsflusses des Straßenbahnverkehrs und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht.

Stadtauswärts fährt die Straßenbahn von der Kaphaltestelle Budenbergstraße weiter als Kolonnenführer in den Streckenabschnitt ein. Die Freiräumung der Haltestelle Thiemstraße einschl. LSA-Zufahrt wird durch Straßenbahnanforderung über die LSA-Schönebecker Straße/Thiemstraße erreicht.

In Gegenrichtung wird über die o.g. LSA der Vorrang des Straßenbahnverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr für die Einfahrt in den Haltestellenbereich gewährleistet.

Für den stadteinwärtigen Radverkehr wird durch die Anlage eines Radweges die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht.

Die städtebaulich wünschenswerte Anlage von Baumreihen ist mit dieser Querschnittsaufteilung auf Grund des zur Verfügung stehenden Straßenraumes nicht möglich.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

### 3.2 Streckenabschnitt Schönebecker Straße Süd

#### 3.2.1 Querschnittsgestaltung

Der südliche Abschnitt der Schönebecker Straße von der Thiemstraße Süd zum Schanzenweg hat eine Länge von ca. 1.000 m mit der Straßenbahn in Mittellage und einer Fahrbahnbreite von 11,0 m bis 13,0 m, mit beidseitigen untermaßigen Radbahnen, bis auf die stadteinwärtsfahrenden Radfahrer zwischen Sülzeberg und Zur Buckauer Fähre, die auf der Fahrbahn fahren müssen.

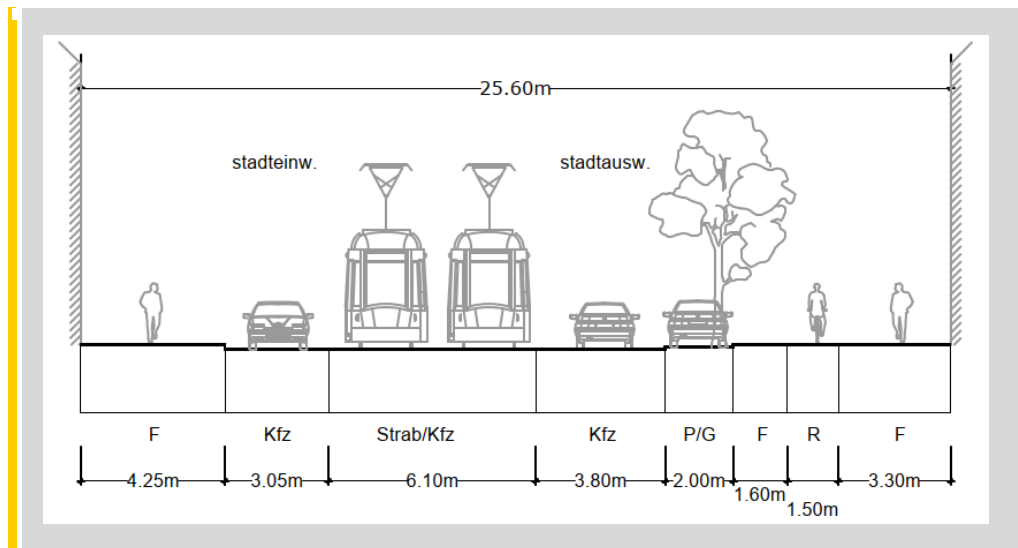


Abbildung 3.3: Bestandsquerschnitt

Der Gleisbereich kann bis auf den Bereich der stadteinwärtigen Haltestelle Neue Straße vom Kfz-Verkehr mit befahren werden und dient auch als Aufstellfläche für Linksabbieger an 10 Abbiegepunkten. Innerhalb des Streckenabschnittes liegen 4 Straßenbahnhaltestellen. An 3 Haltestellen muss über die Fahrbahn Ein- und Ausgestiegen werden.

An der Sandbreite ist die Straßenbahnzwischenstrecke Wasserwerk Buckau an die Gleistrasse angebunden. An beiden Straßenseiten sind bis auf den stadteinwärtigen Abschnitt zwischen Sülzeberg und An der Buckauer Fähre Radwege mit zu geringen Breiten von nur 1,20 m bis 1,50 m vorhanden. Stadtauswärts besteht zwischen der Köthener Straße und der Neuen Straße eine Baumreihe.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Der Straßenraum ist im Abschnitt Thiemstraße bis Neue Straße als Stadtteilzentrum Buckau durch mehrgeschossige Wohnbebauung zum Teil mit Geschäftsunterlagerungen eingefasst.

Der Abschnitt Neue Straße bis zur Straße Am Wasserwerk ist durch Gewerbebauten geprägt. Weiter stadtauswärts wird der Straßenraum durch mehrgeschossige Wohnbebauung eingefasst.

Der Thiemplatz und der Zugang zur Elbfähre Buckau haben durch die Umgestaltung und Neubebauung eine gute Aufenthaltsqualität für die Bewohner und Besucher.

Für den südlichen Abschnitt der Schönebecker Straße wurden folgende Querschnittsvarianten betrachtet:

1. Zweistreifiger Fahrbahnquerschnitt mit gemeinsamer Nutzung des Gleisbereiches durch Straßenbahn und Kfz-Verkehr

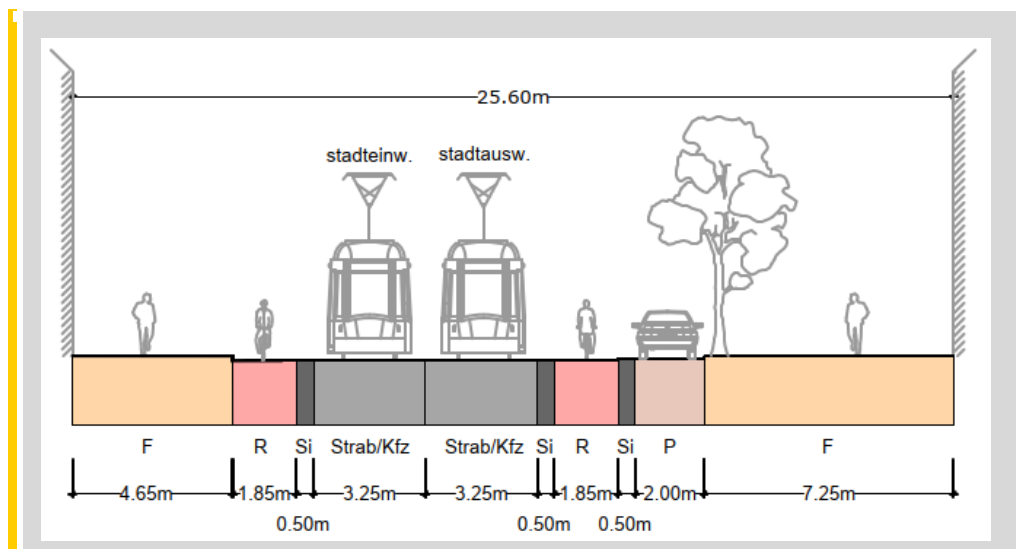


Abbildung 3.4: Regelquerschnitt Variante 1

Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau  
der ÖPNV-Anlagen

2. Dreistreifiger Fahrbahnquerschnitt mit Mittelstreifen zur Aufstellung der Linksabbieger zwischen den Gleislagen

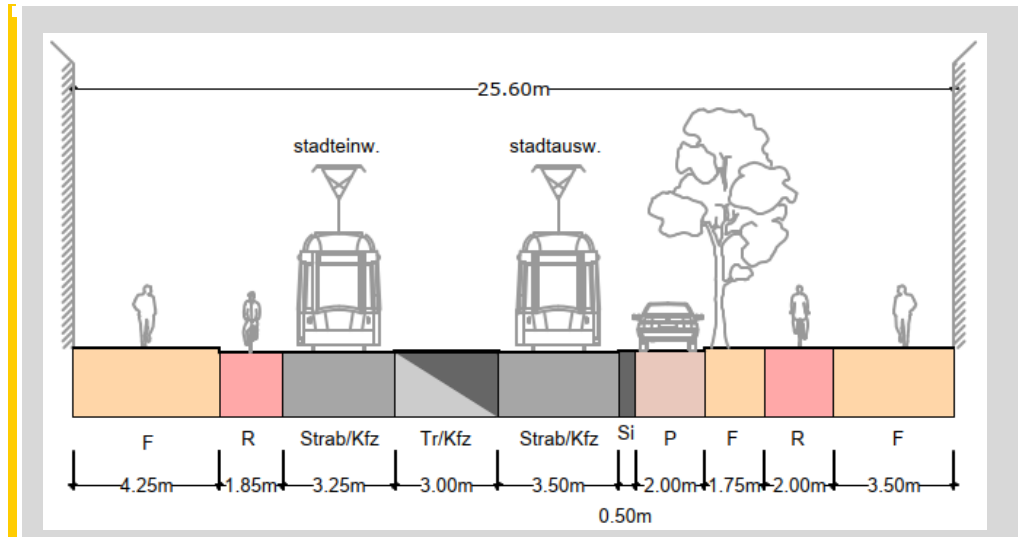


Abbildung 3.5: Regelquerschnitt Variante 2

3. Dreistreifiger Fahrbahnquerschnitt mit einem besonderen Bahnkörper für die stadteinwärtige Fahrtrichtung.

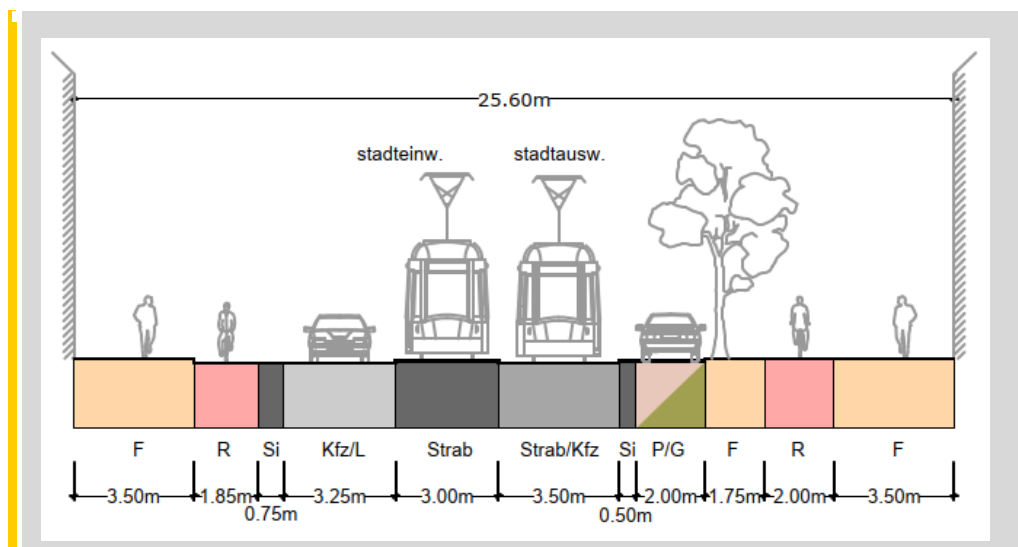


Abbildung 3.6: Regelquerschnitt Variante 3

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Die Querschnittsgestaltung mit einem besonderen Bahnkörper für beide Fahrrichtungen ist von den verfügbaren Straßenraumbreiten unter Beachtung des Fußgänger- und Radverkehrs und der Dichte der Straßenanbindungen in dem Streckenabschnitt nicht realisierbar.

Der zweistreifige Fahrbahnquerschnitt gemäß Querschnittsvariante 1 und der dreistreifige Fahrbahnquerschnitt gemäß Querschnittsvariante 3 haben auf Grund der dichten Folge von linksabbiegenden Kfz-Verkehr mit Aufstellung auf den Gleisbereich große Nachteile für den Straßenbahnverkehr.

An den Knotenpunkten

- Schönebecker Straße / Sülzeberg
- Schönebecker Straße / Zufahrt REWE-Markt und SKET-Verseilmaschinen
- Schönebecker Straße / Sandbreite
- Schönebecker Straße / Am Wasserwerk Buckau

sind zusätzliche bzw. veränderte LSA-Regelungen erforderlich, um das Freiräumen der Linksabbieger auf den Gleisbereichen bei Straßenbahnannäherung zu gewährleisten. Bei den geringen Knotenpunktabständen ist das für beide Fahrrichtungen der Straßenbahn ohne zusätzlichen Halt und ohne wesentliche Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr nicht gewährleistet.

Nach den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennachverkehrs (EAÖ) Entscheidungsschema S. 48 sind bei der Straßenbahnzugfolge von 9 Straßenbahnzügen und Richtung und bei der Kfz-Verkehrsstärke von < 900 Kfz/h und Richtung Mischverkehrsführungen Straßenbahn und Kfz möglich.

Die Querschnittsvarianten 1 und 3 werden wegen der Behinderungen durch Linksabbieger auf dem Gleisbereich für den Ausbau des südlichen Streckenabschnittes der Schönebecker Straße nicht empfohlen.

In der Querschnittsvariante 2 können durch die Aufstellung der Linksabbieger zwischen den Gleislagen der Straßenbahnverkehr zeitgleich in beiden Richtungen mit den starken Kfz-Verkehrsströmen über die Knotenpunkte geführt werden.

### **3.2.2 Ausbauvorschlag**

Der Ausbauvorschlag beinhaltet die Neutrassierung der Gleislagen mit einem Gleismittenabstand von 6,25 m. Zwischen den Gleislagen werden die insgesamt 8 Linksabbiegefahrstreifen für die vorhandenen und weiter notwendigen Linksabbieger eingeordnet. Am Sülzeberg ist keine zusätzliche LSA erforderlich. An den

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Einmündungen Sülzeberg und Martinstraße werden Haltlichtanlagen vorgeschlagen, um für den stadteinwärtigen Straßenbahnverkehr die freie Fahrt von der Haltestelle Neue Straße in die Haltestelle Thiemstraße zu gewährleisten.

Am Knotenpunkt Schönebecker Straße / Thiemstraße wird in der Zufahrt Süd die bisherige Gleislage beibehalten. Der Linksabbieger von der Schönebecker Straße in die Thiemstraße wird weiter auf dem Gleisbereich geführt. Neben dem Gleis wird ein Lieferbereich vorgeschlagen, der dann in einem Kfz-Fahrstreifen für den Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehr übergeht. Daneben wird ein Radfahrstreifen vorgesehen.

Die 4 Straßenbahnhaltestellen Neue Straße und Buckauer Wasserwerk werden barrierefrei als Kap-Haltestellen ausbaut, die eine optimalen und sicheren Fahrgastwechsel ermöglichen.

Die Zwischenschleife Buckau Wasserwerk wird mit neuen Weichen und Gleisbögen an die veränderte Gleislage der Schönebecker Straße angepasst.

Gesicherte Fußgängerzugänge zu den Haltestellen bzw. Fußgängerquerung über die Schönebecker Straße bestehen an den LSA Thiemstraße, Fußgänger-LSA Neue Straße, LSA Zufahrt Einkaufsmarkt REWE, LSA Sandbreite FU-LSA Am Buckauer Wasserwerk und an der LSA - Schanzenweg. In den übrigen Streckenbereich ermöglicht der 3,0 m breite Zwischenstreifen außerhalb der Haltestellenlage und der Linksabbiegefahrstreifen eine wesentlich höhere Sicherheit für die Fußgängerquerung.

Der Radverkehr wird beidseitig über regelkonforme Radwege oder Radfahrstreifen geführt.

Die vorhandene Baumreihe in Abschnitten der Westseite der Schönebecker Straße bleibt erhalten. Ebenso die Parkbuchten bzw. die Parkstreifen im Bereich Köthener Straße bis Martinstraße und im Bereich Am Buckauer Wasserwerk bis Schanzenweg.

### **3.2.3 Alternativlösung Knoten Schönebecker Straße / Thiemstraße Zufahrt Süd**

Die Alternativlösung bezieht sich auf die Südzufahrt der Schönebecker Straße zur Straße An der Buckauer Fähre. Als Alternativlösung wird die Gleislage auseinandergesogen für die Linksabbiegeaufstellung zwischen den Gleisen. Der Lieferverkehrsbereich vor den Geschäften zwischen dem Sülzeberg und An der Buckauer Fähre entfällt. Die stadteinwärtige Gleistrasse muss hierzu verschwenkt werden (siehe Abbildung 3.7). Die Gleisverschwenkung kann auf Grund der

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

örtlichen Situation fahrdynamisch ungünstig nur mit relativ engen Radien ausgeführt werden, was eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 15 km/h erfordert.

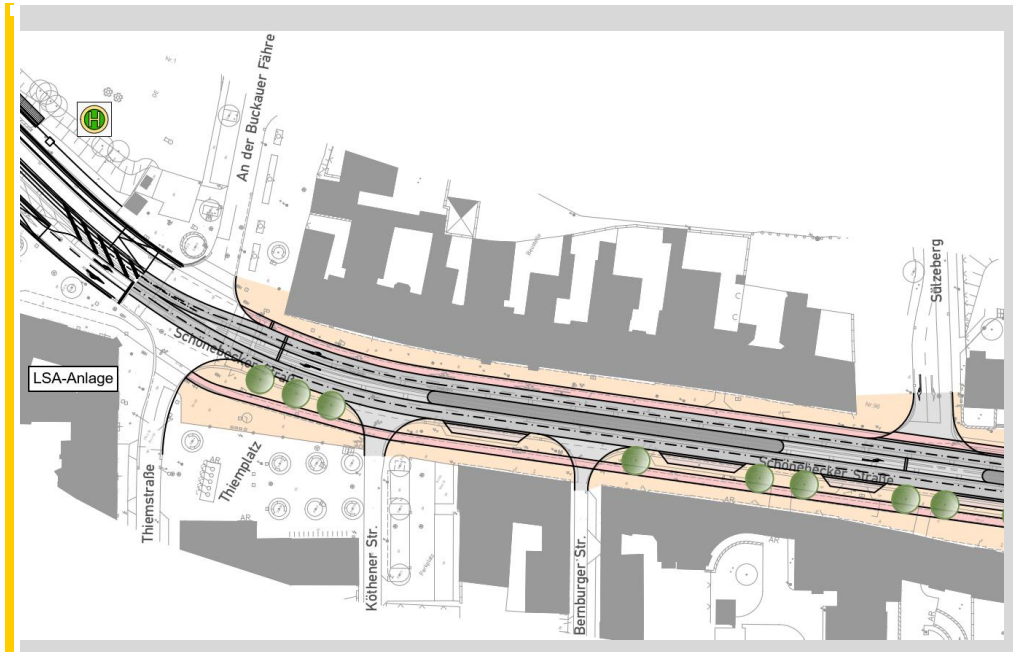


Abbildung 3.7: Alternativlösung

Für den Straßenbahnverkehr ist das ein wesentlicher Nachteil gegenüber dem Ausbauvorschlag.

### 3.2.4 Alternativlösung stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle Neue Straße

Die Alternativlösung für die Verlegung der stadteinwärtigen Haltestelle Neue Straße ist der Ausbau der Haltestelle als Kaplösung in der jetzigen Lage mit einer verkürzten barrierefreien Länge von 35 m. Damit kann die Zufahrt zum Netto-Markt gewährleistet werden (siehe Abbildung 3.8).

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen



Abbildung 3.8: Alternativlösung

### 3.2.5 Bewertung des Ausbauvorschlages

Mit dem Ausbauvorschlag des dreistreifigen Fahrbahnquerschnittes mit einem durchgehenden Mittelstreifen für die Aufstellung von Linksabbiegern und als Querungshilfe für den Fußgängerverkehr, besonders im Stadtteilzentrum von Buckau, wird eine Beschleunigung des Straßenbahnverkehrs gegenüber dem zweistreifigen Querschnitt erreicht. Durch zusätzliche Baumpflanzungen am Thiemplatz und zwischen Köthener Straße und Bernburger Straße wird der Straßenraum aufgewertet und die Aufenthaltsqualität um den Thiemplatz erhöht.

Stadauswärts fährt die Straßenbahn von der Haltestelle Thiemstraße LSA-gesichert in den südlichen Streckenabschnitt der Schönebecker Straße als Kolonnenführer ein. Die weiteren LSA gewährleisten den Vorrang der Straßenbahn in diesem Streckenabschnitt.

In Gegenrichtung sichern die LSA – Schönebecker Straße / Schanzenweg und die stadteinwärts folgenden LSA und die Haltlichtanlagen am Sülzeberg und Martinstraße die weitgehend behinderungsfreie Durchfahrt der Straßenbahn durch den Streckenabschnitt.

Für den Radverkehr wird durch regelkonforme Radverkehrsanlagen die Verkehrssicherheit erhöht.

Die Sicherheit für Fußgängerquerungen wird durch den neuen Fahrbahnquerschnitt mit besseren Querungsmöglichkeiten und Zugängen zu den Straßenbahnhaltestellen erhöht.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Mit dem Straßenraumausbau können ca. 28 Bäume neu gepflanzt werden. Die Notwendigkeit der Fällung von 4 Bäumen für den Ausbau der stadtauswärtigen Straßenbahnhaltestelle Neue Straße ist im Rahmen der weiteren Planung zu überprüfen. Positiv für das Stadtklima am Rand des dicht besiedelten Stadtviertel Buckau ist die zusätzliche Baumpflanzung die in diesem Bereich die Aufenthaltsqualität entlang der Straße deutlich erhöht.

Die Variantenbewertung ist in Anhang 2.1 dargestellt.

### **3.3 Streckenabschnitt Alt Fermersleben Nord**

#### **3.3.1 Varianten der Querschnittsgestaltung**

Im Bestand weist der ca. 940 m lange Streckenabschnitt Alt Fermersleben Nord vom Schanzenweg bis zur Friedrich-List-Straße die in Abbildung 3.9 dargestellte Querschnittsaufteilung, mit straßenbündigem Bahnkörper, einer Fahrbahnbreite von ca. 11,30 m mit beidseitigen Parktaschen, Baumreihen und Fuß- und Radwegen auf.



Foto 17 - Alt Fermersleben, Blick stadtauswärts © IB Buschmann



## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

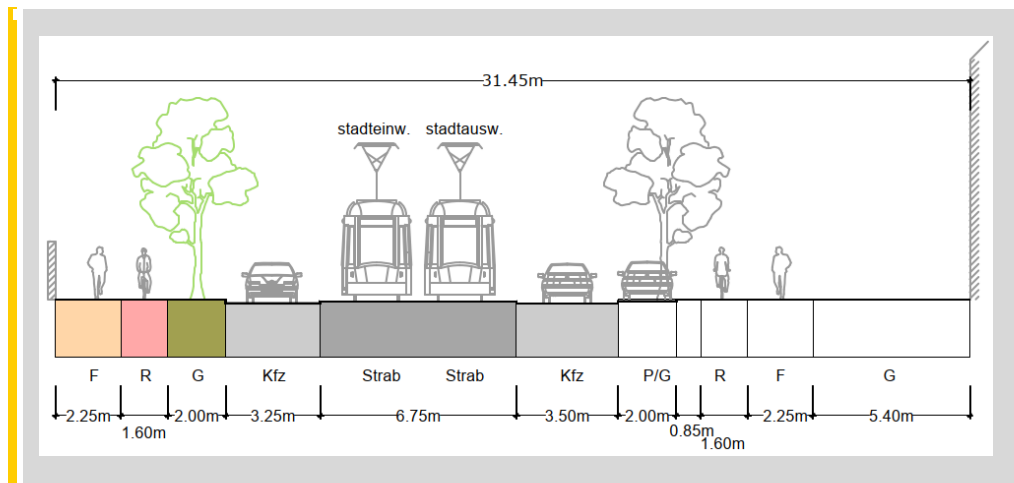


Abbildung 3.10: Querschnittsvariante 1, Bereich Schanzenweg bis Felgeleber Straße

Neben dem Gleisbereich wird stadtauswärts eine 3,50 m breite Fahrbahn und stadteinwärts eine 3,25 m breite Fahrbahn angeordnet. Die 3,50 m breite Fahrbahn ermöglicht das Einrangieren in die Parkbuchten. An der stadteinwärtigen Seite wird zur Vermeidung von Eingriffen in den Friedhof auf die Anordnung von Parkbuchten verzichtet. An dieser Straßenseite ist ein geringerer Parkbedarf vorhanden. Der besondere Bahnkörper wird zur Gewährleistung der Befahrung von Rettungsfahrzeugen befestigt und mit einem 8 cm hohen Rundbord zur Fahrbahn eingefasst. Die im Notfall überfahrbare Gleiseindeckung sollte sich dabei von der Fahrbahn gestalterisch abheben. An der Westseite bleiben die vorhandenen Seitenbahnen erhalten. Der 2,60 m breite Grünstreifen an der Westseite muss auf 2,00 m reduziert werden. Der Erhalt der Baumstandorte muss im Rahmen der künftigen Planungen untersucht werden. Hierzu sind vertiefende Untersuchungen und Suchschachtungen erforderlich. Auch ist der Zeitraum bis zu Realisierung noch nicht abzuschätzen um konkrete Aussagen hinsichtlich des Baumerhaltes treffen zu können. Ein Problem kann an diesen Standorten aus den Erfahrungen vergleichbarer Baumaßnahmen die zu erwartende sehr flache Wurzellage sein.

Im Abschnitt Felgeleber Straße bis Friedrich-List-Straße werden an der Westseite der Straße Alt Farmersleben Baumfällungen und Ersatzpflanzungen für den Ausbauquerschnitt nach Variante 1 erforderlich.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

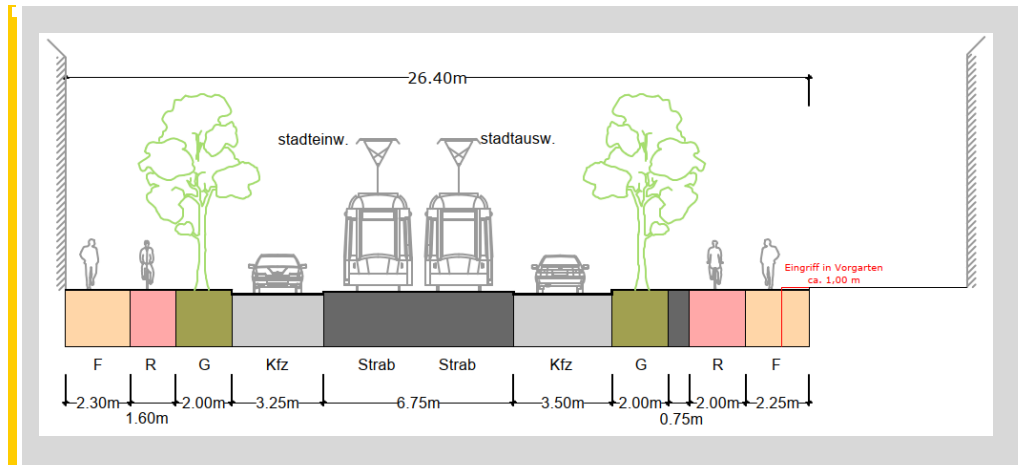


Abbildung 3.11: Querschnittsvariante 1, Bereich Felgeleber Str. bis Friedrich-List-Str.

In Querschnittsvariante 2 ist ein dreistreifiger Querschnitt vorgesehen mit einem besonderen Bahnkörper für das stadtauswärtige Gleis und einer Fahrbahnbreite incl. Gleiskörper von 10,65 m Breite (siehe Abbildung 3.12).

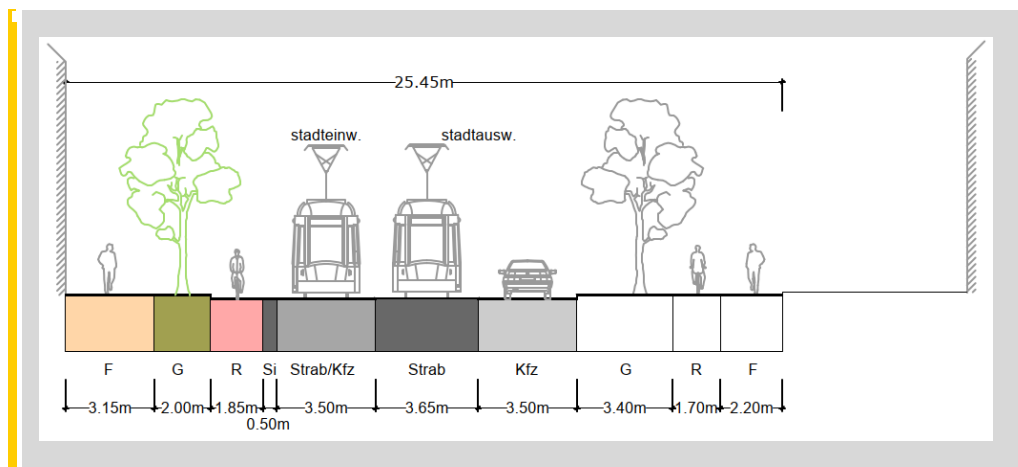


Abbildung 3.12: Querschnittsvariante 2

Bei dieser Querschnittsgestaltung liegt die Fahrleitung des stadteinwärtigen Gleises in bzw. in unmittelbarer Nähe der Baumkronen, sodass ein starker Rückschnitt der Baumkronen zur Freihaltung der Fahrleitung und jährliche Baumschnittarbeiten notwendig werden. Um das zu vermeiden, wird in Querschnittsvariante 2 die Baumreihe an der Ostseite komplett gefällt und durch Neupflanzungen mit einer weniger ausladenden Baumkrone ersetzt. An der Westseite sind keine

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Baumfällungen im Abschnitt Felgeleber Straße und Friedrich-List-Straße und keine  
Inanspruchnahme von Vorgartenflächen notwendig.



*Foto 18 - Alt Fernersleben, Blick stadtauswärts © IB Buschmann*

Im Rahmen der Bearbeitung der Projektstudie wurde auch ein 2-streifiger Quer-  
schnitt mit straßenbündigem Gleisbereich betrachtet (siehe Abbildung 3.13)

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

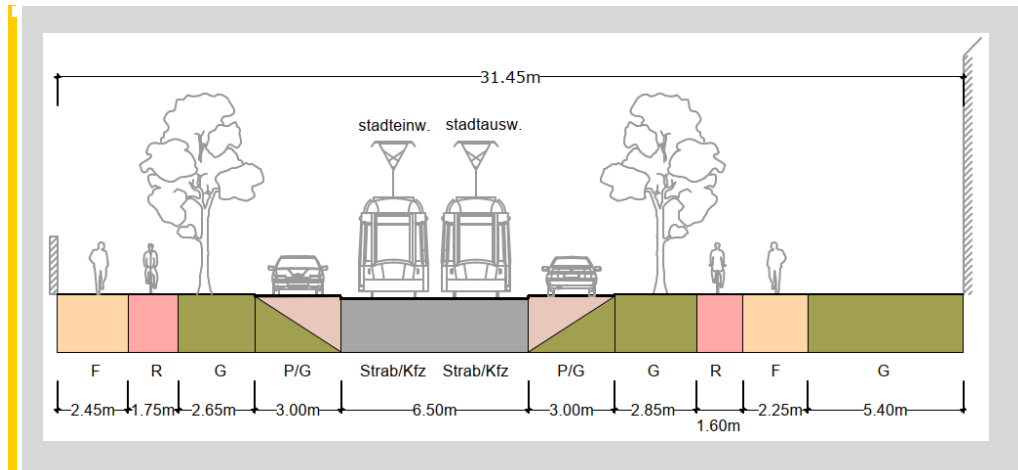


Abbildung 3.13: Querschnittsvariante 3

Der Querschnitt verursacht gegenüber dem Bestandsquerschnitt und den Varianten 1 und 2 wesentliche Sicherheitsnachteile und Behinderungen für den Straßenbahnverkehr durch das Ein- und Ausrangieren von Pkw in die Parkstände und Behinderungen durch den Ver- und Entsorgungsverkehr, insbesondere an der stadtauswärtigen Straßenseite. Der Ausbau wäre nicht förderfähig. Diese Querschnittsvariante wird aus den genannten Gründen nicht weiter betrachtet.

### 3.3.2 Ausbauvariante 1

Die Ausbauvariante 1 sieht den barrierefreien Ausbau der beiden Haltestellen Zinckestraße mit angehobener Fahrbahn vor.

Am LSA-geregelten Knotenpunkt Alt Fermersleben / Schanzenweg werden die beiden Linksabbiegefahrstreifen jeweils auf dem Gleisbereich eingeordnet.

Der linksabbiegende Kfz-Verkehr von der Straße Alt Fermersleben ist Am Fort, an der Felgeleber Straße und an der Landwüststraße erforderlich. Der gegenwärtig zugelassene Linksabbiegeverkehr in die Mahrenholtzstraße sollte über die benachbarte Landwüststraße geführt werden, um die Behinderungen für den Straßenbahnverkehr zu reduzieren.

Vorgeschlagen wird die Mahrenholtzstraße zur Einbahnstraße in Richtung Alt Fermersleben und die Landwüststraße in Gegenrichtung auszuweisen.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Zur Konfliktfreiheit und Vorrang des Straßenbahnverkehrs werden LSA-Haltlichtanlagen an folgenden Knoten vorgeschlagen:

- Am Fort
- Zinckestraße, Felgeleber Straße
- Landwüststraße

### **3.3.3 Ausbauvariante 2**

In Ausbauvariante 2 wird für den stadtauswärtigen Straßenbahnverkehr durch den besonderen Bahnkörper ein behinderungsfreier Verkehrsablauf zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße erreicht.

Für den stadteinwärtigen Straßenbahnverkehr wird die Kolonnenführerschaft über die LSA-Alt Farmersleben / Friedrich-List-Straße angestrebt.

Die stadtauswärtige Straßenbahnhaltestelle Zinckestraße wird barrierefrei mit einem angehobenen Fahrstreifen und die stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle mit einer Kap-Haltestelle gestaltet.

LSA-gesicherte Zugänge bzw. Fußgängerquerungsmöglichkeiten sind am Schanzenweg, an der Haltestelle Zinckestraße, an der Felgeleber Straße und Friedrich-List-Straße vorgesehen.

### **3.3.4 Zusätzliche Haltestelle am Schanzenweg**

Die Landeshauptstadt Magdeburg plant am Schanzenweg eine neue Grundschule. Hier sollen vor allem Kinder aus dem Stadtteil Buckau beschult werden.

Für die Verkehrserschließung der Schule und des Bereiches um den Schanzenweg wurde der Ausbau von zwei zusätzlichen Straßenbahnhaltestellen am Schanzenweg mit untersucht (siehe Abbildung 3.14). Die Haltestellenabstände zu den Nachbarhaltestellen Zinckestraße liegen stadtauswärts bei ca. 250 m und stadteinwärts bei ca. 300 m. Diese Haltestellenentfernungen liegen unter den üblichen Werten von 400 m für Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

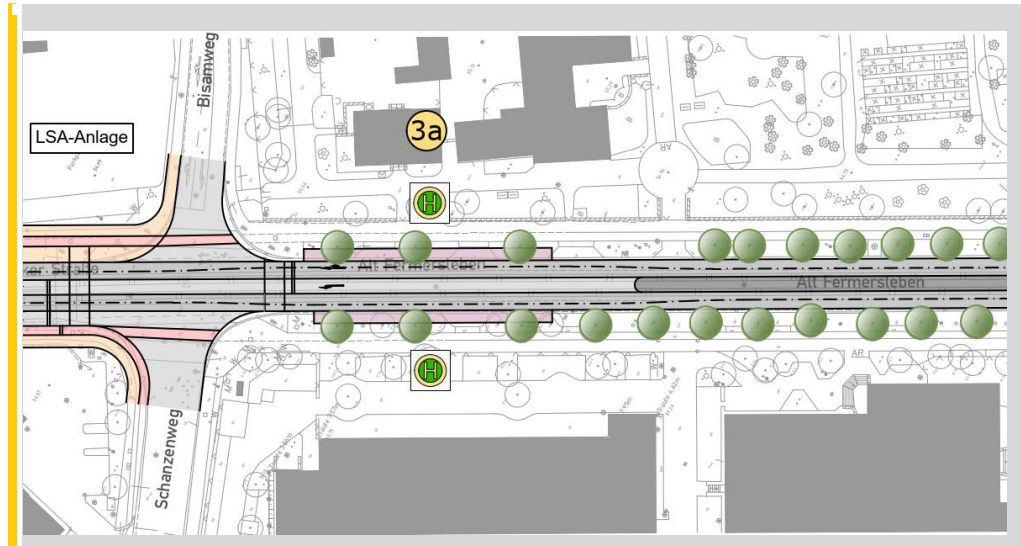


Abbildung 3.14: Vorschlag Haltestellen Schanzenweg

Der Bau der Schule soll in den nächsten Jahren erfolgen, d.h. wesentlich vor den Ausbaumaßnahmen der Straßenbahntrasse in Alt Fermerleben. Es wird vorgeschlagen, die Notwendigkeit der zukünftigen Haltestellen im Rahmen der künftigen Planungen zum Streckenausbau zu überprüfen.

### 3.3.5 Variantenbewertung

Die Bewertung der beiden untersuchten Ausbauvarianten ist in Anhang 2.2 in tabellarischer Form zusammengefasst. Variante 1 hat die Vorteile eines weitgehend ungestörten Betriebes für den Straßenbahnverkehr durch den besonderen Bahnkörper. Jedoch ist die Fällung und Neupflanzung der Baumreihe an der Ostseite und an der Westseite zwischen der Felgeleber Straße und der Friedrich-List-Straße erforderlich.

Variante 2 hat durch den nur besonderen Bahnkörper für den stadtauswärtigen Straßenbahnverkehr Nachteile gegenüber Variante 1.

Für den Zugang und die Sicherheit der Straßenbahnfahrgäste ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen als Kaplösung die bessere Haltestellenform gegenüber dem angehobenen Kfz-Fahrestreifen.

Für den Straßenbahnverkehr wird in dem Streckenabschnitt durch den besonderen Bahnkörper in Variante 1 eine Beschleunigung und hohe Betriebssicherheit erreicht.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

In Variante 2 wird für die stadteinwärtige Fahrtrichtung durch die LSA an der Friedrich-List-Straße und die vorgeschlagenen Haltlichtanlagen die Behinderung durch Linksabbieger auf dem Gleis abgebaut. Im Bereich von der Mahrenholtzstraße bis Bisamweg (Buckauer Friedhof und Kleingartenanlage) wird der Rückbau der Parktaschen an der stadteinwärtigen Straßenseite vorgeschlagen, um Behinderungen des Straßenbahnverkehrs durch Ein- und Ausparker zu vermeiden.

### 3.4 Streckenabschnitt Alt Fermersleben Süd

#### 3.4.1 Querschnittsgestaltung

Der ca. 800 m lange Streckenabschnitt von der Friedrich-List-Straße bis zum Unterhorstweg mit einem ca. 11,50 m breiten Fahrbahnquerschnitt, straßenbündigen Bahnkörper in Mittellage, ist durch mehrgeschossige Wohnbebauung und Gewerbebauten eingefasst. An der Blumenberger Straße erfolgt gegenwärtig eine ungesicherte Verschwenkung der Gleistrasse von der Mittel- in die Seitenlage

Im Abschnitt Friedrich-List-Straße bis Mertensstraße sind beidseitig Baumreihen mit Bestandslücken vorhanden.



Foto 19 - Alt Fermersleben, Blick stadtauswärts © IB Buschmann

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

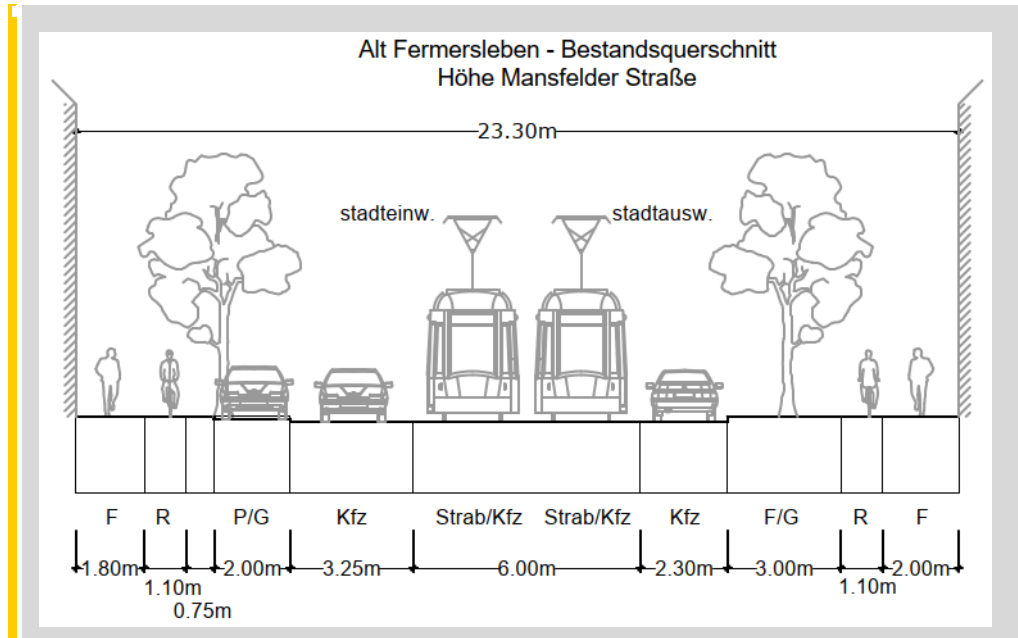


Abbildung 3.15: Bestandsquerschnitt

Im Abschnitt Adolfstraße bis Blumenberger Straße ist an der stadtauswärtigen Seite eine Baumreihe vorhanden. An der stadteinwärtigen Straßenseite befinden sich nur zwischen Hermannstraße und Mariannenstraße vereinzelt Baumstandorte.

Die Radwege an beiden Straßenseiten sind mit 1,10 m und die Gehwege mit 1,8 bis 2,0 m breite untermaßig.

Die Straßenraumbreite von ca. 23,3 m lässt für die Straßenraumgestaltung unter Beachtung der Anforderungen aller Verkehrsteilnahmearten und dem Erhalt der Baumalleen nur den Ausbau einer 2-streifigen 6,50 m breiten Fahrbahn mit gemeinsamer Nutzung durch den Straßenbahnverkehr als Kolonnenführer und dem Kfz-Verkehr zu (siehe Abbildung 3.16).

Für die Anlage eines besonderen Bahnkörpers reicht die zur Verfügung stehende Straßenbreite zwischen den Bestandsgebäuden, auch unter der Inanspruchnahme der Baumalleen mit der regelkonformen Anlage der Rad- und Gehwege nicht aus.

Der Radverkehr wird beidseitig auf 2,35 m breiten Radfahrstreifen getrennt von einem 0,85 m breiten Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn bzw. Gleisbereich geführt.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

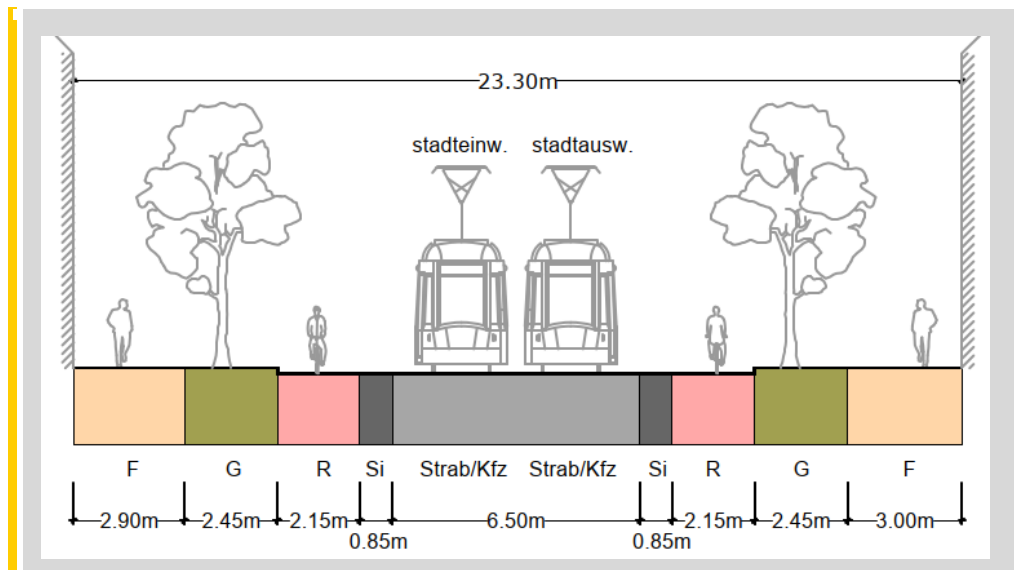


Abbildung 3.16: Querschnittsvariante 1

Der Querschnitt gewährleistet durch den breiteren Radfahrstreifen und dem Sicherheitsstreifen von 0,85 m ein höheres Sicherheitsgefühl für Radfahrer sowie eine Aufstellmöglichkeit von Reparatur- und Wartungsfahrzeugen neben dem Gleisbereich.

Die beidseitigen Gehwege können mit 2,9 bis 3,0 m ausreichend breit angelegt werden.

### 3.4.2 Ausbauvorschlag

Der Ausbauvorschlag sieht die gemeinsame Führung der Straßenbahn mit einem straßenbündigen Bahnkörper als Kolonnenführer mit dem Kfz-Verkehr vor.

Die 4 Straßenbahnhaltestellen Mariannenstraße und vor dem Unterhorstweg / SKL-Industriepark werden als Kap-Haltestellen vorgeschlagen.

Die stadtauswärtige Straßenbahnhaltestelle Mariannenstraße kann wegen der dicht benachbarten Grundstückszufahrten nur auf einer Länge von ca. 15 m barrierefrei für die ersten beiden Fahrgasttüren des neuen Fahrzeugtyps ausgebaut werden. Eine Verlegung der Haltestelle ist nicht sinnvoll und der Ausbau als Haltestelleninsel oder mit angehobener Fahrbahn ist nicht möglich.

Im Rahmen der weiteren Planungen sind die aktuellen Frequentierungen der Haltestelle und die Möglichkeiten eines Verzichtes dieser Haltestelle auf Grund der nur 290 m entfernten Haltestelle SKL zu prüfen.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Im Bereich des LSA geregelten Knoten mit der Friedrich-List-Straße werden die Gleislagen zur Einordnung von Linksabbiegespuren und der Kap-Haltestelle Friedrich-List-Straße aufgeweitet.

An der stadtauswärtigen Straßenseite kann die Baumreihe zwischen den beiden Einmündungen der Mertensstraße ergänzt werden. An der stadteinwärtigen Straßenseite ist dafür kein Platz vorhanden.

Für den Lieferverkehr können an den Grundstückszufahrten und zwischen Baum-  
lücken Flächen eingeordnet werden. Des Weiteren sind im der Anbindebereich der  
Querstraßen Lieferzonen mit vorzusehen.

Die vorhandenen Einbahnstraßenregelungen in der Mertens-, Adolf- und Sophien-  
straße bleiben erhalten.

### **3.5 Streckenabschnitt Alt Salbke Nord**

#### **3.5.1 Varianten der Querschnittsgestaltung**

Im Bestand weist der ca. 780 m lange Streckenabschnitt vom Unterhorstweg bis zur Ferdinand-Schrey-Straße eine 2-streifige Kfz-Fahrbahn mit Straßenbahn in Seitenlage auf einem besonderen Bahnkörper auf. Die Verschwenkung von der Mittel- in die Seitenlage erfolgt bisher ungesichert.

Der Streckenabschnitt ist an der Westseite durch Industrie- und Gewerbebauten des SKL-Industrieparks und durch die Mauer zur Industriebrache des ehemaligen RAW eingefasst. An der Ostseite überwiegt mehrgeschossige Wohnbebauung mit einigen Gewerbebetrieben. Östlich ist eine lückenhafte Baumreihe vorhanden.

Im Streckenabschnitt liegen die Straßenbahnhaltestellen „Turmpark“. An der stadteinwärtigen Straßenbahnhaltestelle Turmpark ist die Verkehrssicherheit durch die untermaßige Haltestellenbreite von ca. 1,00 m stark eingeschränkt (siehe Foto 20).

Für den stadtauswärtigen Radverkehr fehlt eine durchgehende und konfliktfreie Fahrmöglichkeit. Stadteinwärts ist ein untermaßiger Radweg mit einer Breite von 1,00 m vorhanden.

Zwischen Turmpark und Ferdinand-Schrey-Straße fehlt stadtauswärts eine Anlage für den Fußgängerverkehr.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen



Foto 20 - Alt Salbke Haltestelle Turmpark stadteinwärts © IB Buschmann

Für den Ausbau des Streckenabschnittes Alt Salbke Nord wurden folgende drei Querschnittsvarianten untersucht:

- Variante 1      2-streifige Kfz-Fahrbahn mit Straßenbahn in Seitenlage auf besonderem Bahnkörper (s. Abbildung 3.19)
- Variante 2      4-streifiger Querschnitt mit Straßenbahn in Mittellage auf besonderem Bahnkörper (s. Abbildung 3.20)
- Variante 3      zweistreifige Fahrbahn mit straßenbündigem Bahnkörper analog dem Ausbautvorschlag im Abschnitt Alt Salbke Nord (s. Abbildung 3.21)

In allen Varianten ist ein Gleismittenabstand von 3,10 m vorgesehen.

In den Varianten 1 und 2 wurden die Verkehrsanbindungen der künftigen Neubebauung des ehem. RAW-Areals an die Straße Alt Salbke mit Wohnungen und gewerblichen Einrichtungen, entsprechend des beschlossenen B-Planes Nr. 483-5, mit einbezogen. Die Verkehrserschließung des B-Plan-Gebietes sieht eine Verkehrsanbindung Nord an die Straße Alt Salbke über eine neue Planstraße vor, bei Entfall der Anbindung des Lüttgen-Salbker-Weges (s. Abbildung 3.17).

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Vorgesehen ist auch der barrierefreie Ausbau der Straßenbahnhaltestellen Turm-  
park (s. Abbildung 3.18).

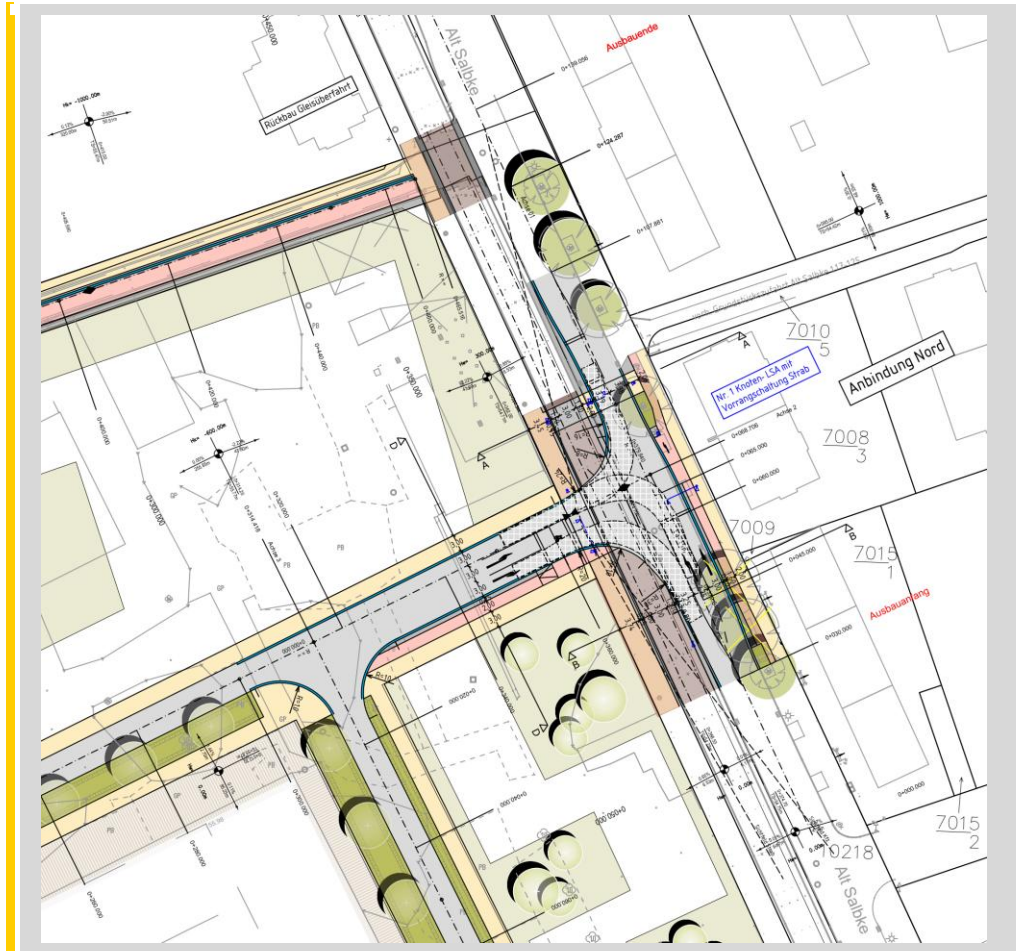


Abbildung 3.17: Ausbau Verkehrsanbindung Nord

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

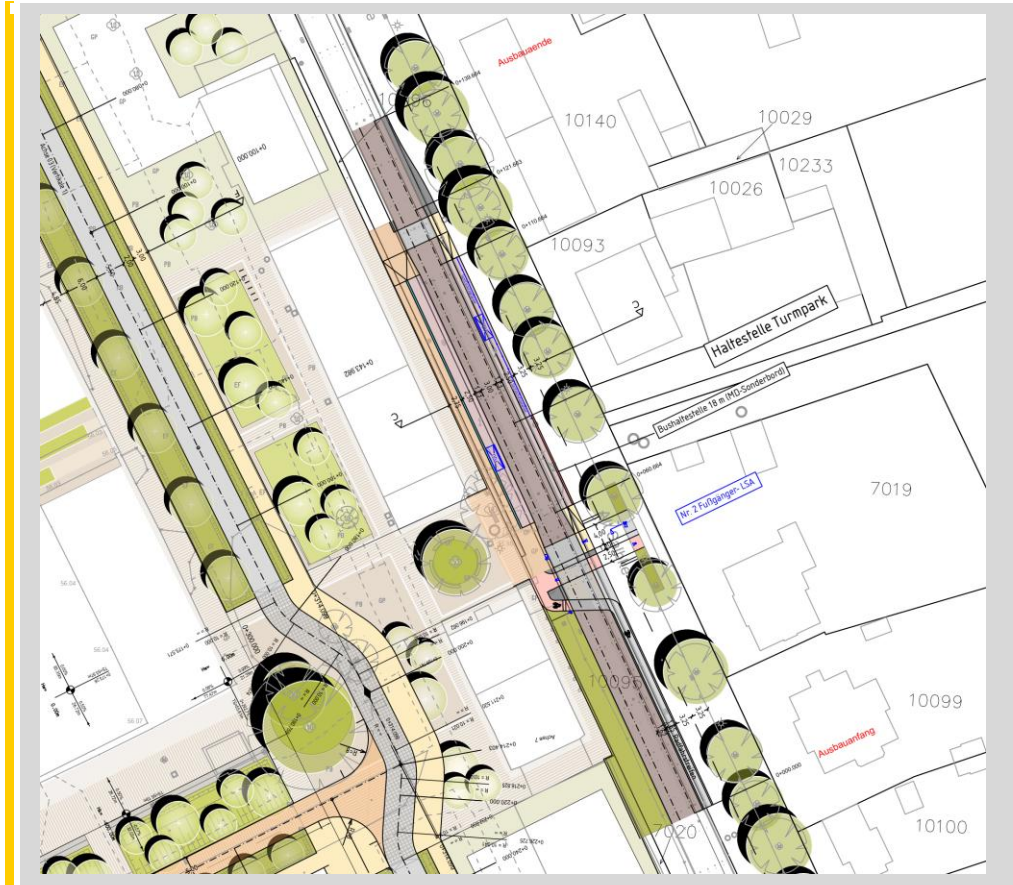


Abbildung 3.18: Ertüchtigung Haltestelle Turmpark

Die Varianten 1 und 2 erfordern Eingriffe in die Grünflächen vor den Wohngebäuden an der Ostseite. In Variante 3 werden diese Eingriffe vermieden.

Die Baumreihe an der Ostseite bleibt in allen Varianten erhalten bis auf Eingriffe im Bereich von Knotenpunkten bzw. Straßenbahnhaltestellen.

Variante 3 ermöglicht durch die reduzierte Straßenverkehrsfläche auch eine Baumreihe an der Westseite.

### 3.5.2 Ausbauvariante 1

In Ausbauvariante 1 wird die Seitenlage der Straßenbahn beibehalten. Die Verschwenkung von der Mittel- in die Seitenlage wird von der Blumenstraße an den Knotenpunkt Unterhorstweg verlagert. Damit wird eine zusätzliche LSA-Sicherung zwischen der Gleistrasse und dem stadtauswärtigem Kfz-Verkehr vermieden. Die

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Straßenbahnhaltestellen SKL-Industriepark sind als Kap-Haltestellen nördlich des Unterhorstweges vorgesehen.

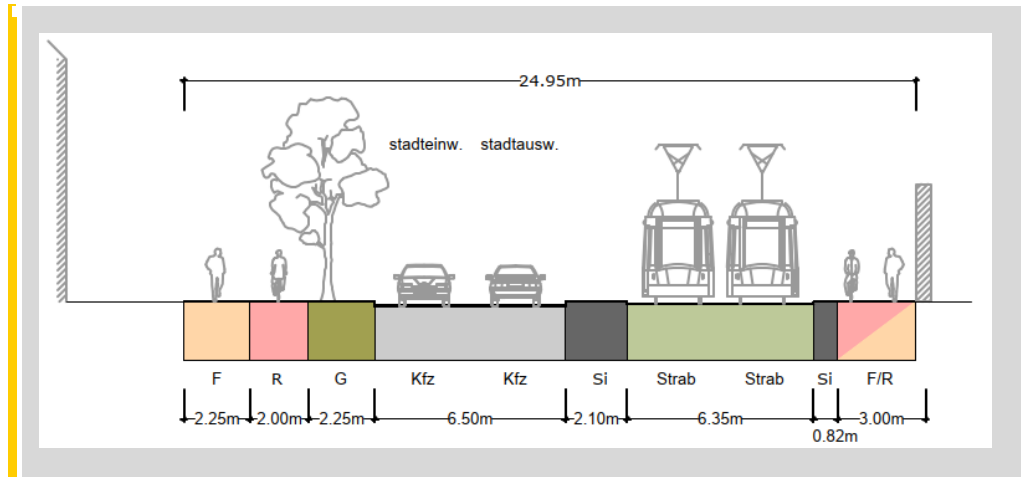


Abbildung 3.19: Querschnittsvariante 1

Die Straßenbahnhaltestellen Turmpark werden für den stadteinwärtigen Verkehr als Haltestelleninsel und für die Gegenrichtung als Kap-Haltestelle geplant.

Der Radverkehr wird stadteinwärts auf einen 2,00 m breiten Radweg geführt. Stadtauswärts ist zwischen Unterhorstweg und Lüttgen-Salbker-Weg eine Zweirichtungsradschulter für die Anbindung des ehem. RAW-Areals vorgesehen. Die Weiterführung bis zur Haltestelle Turmpark ist auf Grund der Flächenverfügbarkeit durch den Erhalt der denkmalgeschützten Mauer am RAW-Gelände nur als gemeinsamen Geh- und Radweg möglich. Zwischen Haltestelle Turmpark bis zur Ferdinand-Schrey-Straße wird der Radverkehr stadtauswärts über einen neuen Radweg westlich der nach Osten verschobenen Gleistrasse geführt.

Die Verkehrsanbindung des ehemaligen RAW-Areals erfolgt über den neuen LSA-geregelten Knoten Alt Salbke/Planstraße Horizontale 2.

### 3.5.3 Ausbauvariante 2

Ausbauvariante 2 beinhaltet den Ausbau des Streckenabschnittes mit einem besonderen Bahnkörper in Straßenmittellage mit einem Kfz-Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung. Der Gleisbereich ist für die Befahrung durch Rettungsfahrzeuge zu einzudecken und mit einem 8 cm hohen Rundbord zur Fahrbahn abzugrenzen.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

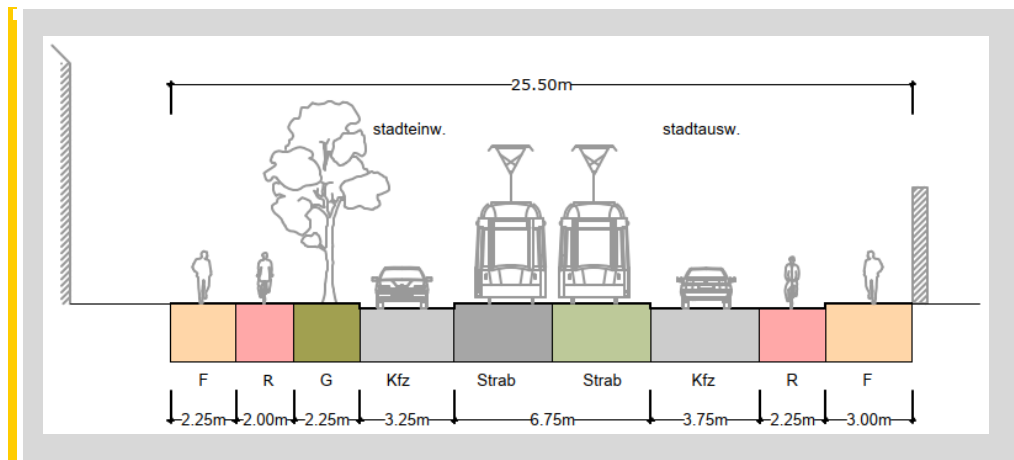


Abbildung 3.20: Querschnittsvariante 2

Für den Radverkehr werden an beiden Seiten gesonderte Verkehrsanlagen vorgesehen. Zwischen Turmpark und Ferdinand-Schrey-Straße ist die Anlage von Gehwegen an der Westseite aufgrund der Flächenverfügbarkeit nicht möglich.

Die Verkehrsanbindung des ehemaligen RAW-Areals erfolgt über den neuen LSA-geregelten Knoten Alt Salbke/Planstraße Horizontale 2.

In Variante 2 sind die Straßenbahnhaltestellen Turmpark für beide Fahrtrichtungen mit Haltestelleninseln geplant. Die Straßenbahnhaltestellen SKL-Industriepark sind stadtauswärts mit einer Haltestelleninsel und stadteinwärts mit einer Kap-Haltestelle vorgesehen. Hier erfolgt stadteinwärts die Aufleitung des Kfz-Verkehrs auf den Gleisbereich mit der LSA-Regelung am Knoten Unterhorstweg.

### 3.5.4 Ausbauvariante 3

Es wurde für den Streckenabschnitt Alt Salbke Nord auch die Ausbauvariante 3 mit einem straßenbündigen Bahnkörper mit gemeinsamer Nutzung des Gleisbereiches durch den Straßenbahn- und Kfz-Verkehr untersucht. Die Variante 3 beinhaltet durch den Wegfall des besonderen Bahnkörpers eine wesentliche Verschlechterung für den Straßenbahnverkehr gegenüber den Varianten 1 und 2. Mit der Zwischenzeitlich geplanten Neubebauung des RAW-Geländes ergeben sich mit Variante 3 weitere Behinderungen des Straßenbahnverkehrs auf dem 2,6 km langen Streckenast ohne Ausbau eines besonderen Bahnkörpers zwischen der Friedrich-List-Straße und der Welsleber Straße.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

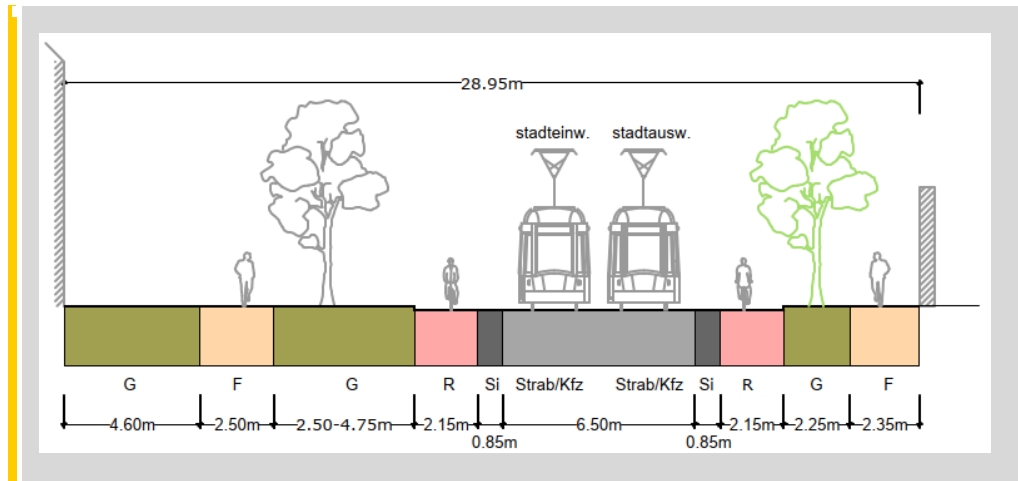


Abbildung 3.21: Querschnittsvariante 3

Unter den veränderten städtebaulichen Entwicklungen und Verkehrsanforderungen mit der Neubebauung des ehem. RAW- und Fahlberg-List-Geländes wird die Variante 3 nicht mehr als realisierbare Ausbauvariante bewertet.

### 3.5.5 Variantenbewertung

Die Bewertung der Ausbauvarianten 1 und 2 ist in Anhang 2.3 in tabellarischer Form zusammengefasst.

Die Varianten 1 und 2 beinhalten, wie im Bestand, den besonderen Bahnkörper, der einen vom Kfz-Verkehr behinderungsfreien Straßenbahnverkehr mit hoher Betriebssicherheit gewährleistet.

In Variante 1 ermöglicht die Seitenlage den Gleisbereich komplett als Grüngleis zu gestalten. In Variante 2 ist eine teilweise Befestigung des Gleisbereiches für die Befahrung durch Rettungsfahrzeuge notwendig.

Die Weiterverfolgung der Variante 3 wird nicht empfohlen.

### 3.6 Streckenabschnitt Alt Salbke / Faulmannstraße

Für den Ausbau des Streckenabschnittes Alt Salbke / Faulmannstraße liegt bereits eine Entwurfs-, Genehmigungsplanung und die Planfeststellung vor. Die Planung beinhaltet den Ersatzneubau der Brücke über die Sülze, den Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke / Faulmannstraße und den Ausbau der Gleis- und Straßenverkehrsanlagen Alt Salbke zwischen Ferdinand-Schrey-Straße und

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Greifenhagener Straße. Der Ausbau der Zwischenschleife Salbker Platz einschl. des barrierefreien Ausbaus der Straßenbahnhaltestellen Salbker Platz ist ebenfalls Bestandteil der geplanten Baumaßnahme der Landeshauptstadt Magdeburg gemeinsam mit den Magdeburger Verkehrsbetrieben (s. Abbildung 3.22).

Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau  
der ÖPNV-Anlagen

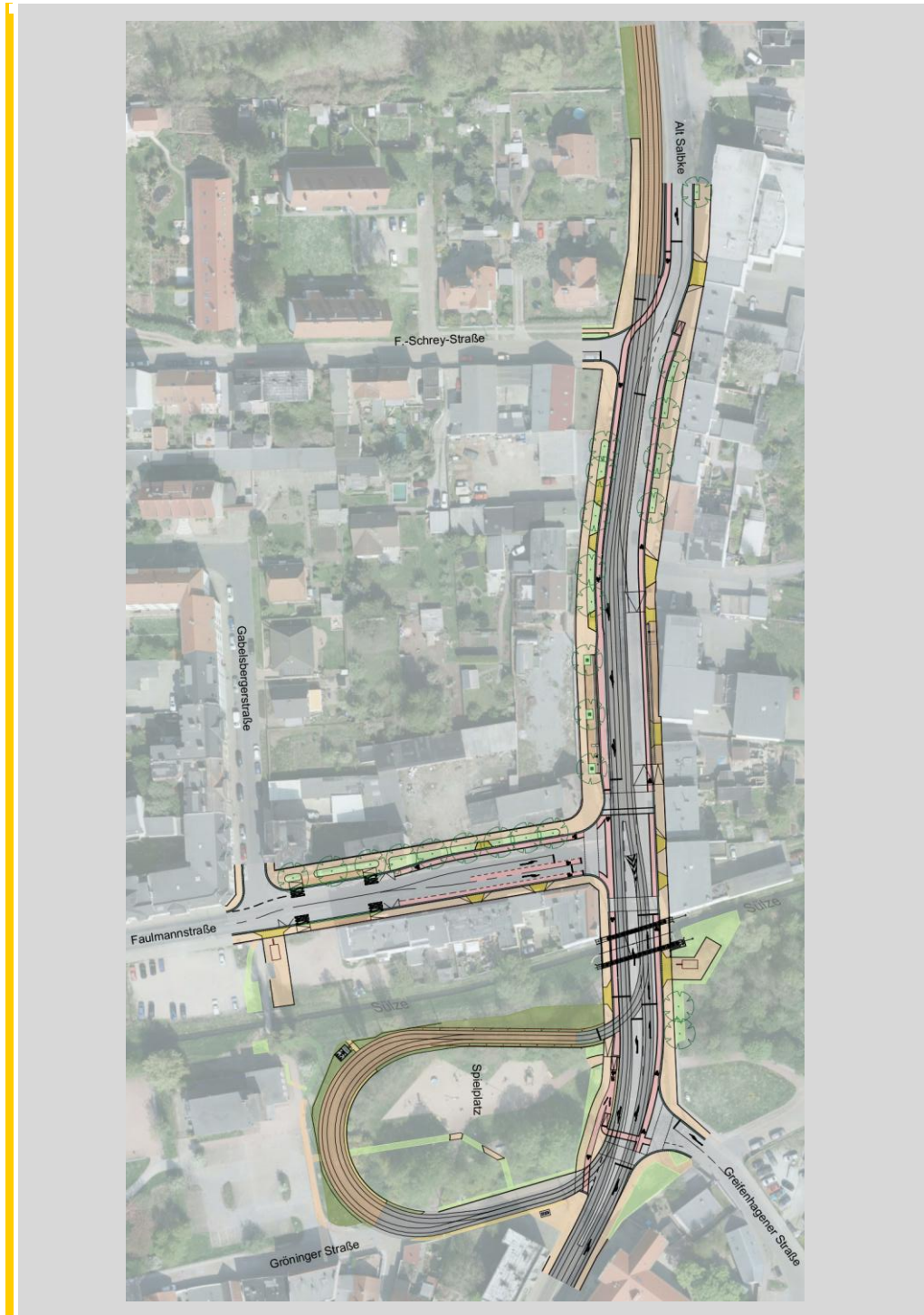


Abbildung 3.22: Übersichtslageplan - Ausbau Knoten Faulmannstraße

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

### **3.7 Streckenabschnitt Alt Salbke Süd / Alt Westerhüsen**

Der ca. 2.082 m lange Streckenabschnitt Alt Salbke Süd / Alt Westerhüsen umfasst die Strecke von der Greifenhagener Straße bis zur Wendeschleife am Betriebshof Südost, mit Straßenbahn in Mittellage und straßenbündigen Bahnkörper mit einer Fahrbahnbreite zwischen 8,10 m und 11,16 m. Die Straßenraumbreite liegt zwischen den Hausfluchten bei 13,10 m am Engpaß Salbke und 19,10 m bis 20,80 m im Bereich Alt Westerhüsen. Der Straßenraum ist überwiegend von 1- bis 3-geschossiger Wohnbebauung, Gewerbeflächen und Industriebrachen (ehemals Fahlberg List) im mittleren Abschnitt geprägt.

Im südlichen Bereich, um die Sohlener Straße, ist der ehemals dörfliche Charakter baulich noch vorhanden.

Gesonderte Radverkehrsanlagen fehlen in dem Streckenabschnitt. Der Elberadweg-Alternative wird über die Straße Alt Westerhüsen von der Kreuzhorststraße bis zur Kieler Straße ohne gesonderte Radverkehrsanlagen auf dem Kfz-Fahrstreifen mitgeführt.

#### **3.7.1 Querschnittsgestaltung**

##### **3.7.1.1 Greifenhagener Straße bis Kyffhäuserstraße**

Der Teilabschnitt ist gekennzeichnet durch einen Straßenraum mit einer engen Bebauung (ca. 13 m Straßenraumbreite) und einer gemeinsamen Führung der Straßenbahn und des Kfz-Verkehrs. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau  
der ÖPNV-Anlagen

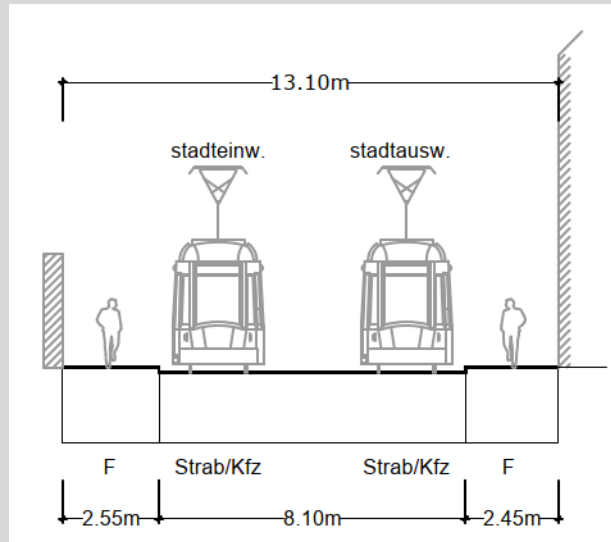


Abbildung 3.23: Bestandsquerschnitt Engpass Salbke

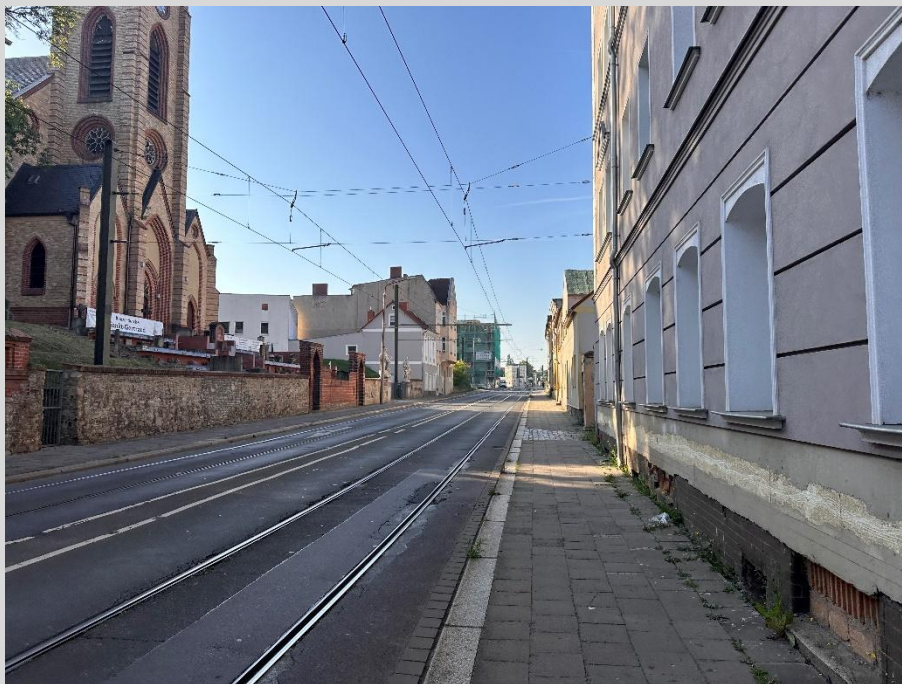


Foto 21 - Engpass Alt Salbke zw. Greifenhagener- u. Kyffhäuser Str.,  
Blick stadtauswärts © IB Buschmann

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Aufgrund des engen Straßenraumes wird für den Streckenabschnitt ein Querschnitt mit Seitenbahnen als gemeinsamen Geh- Radweg und einem straßenbündigen Bahnkörper vorgeschlagen.

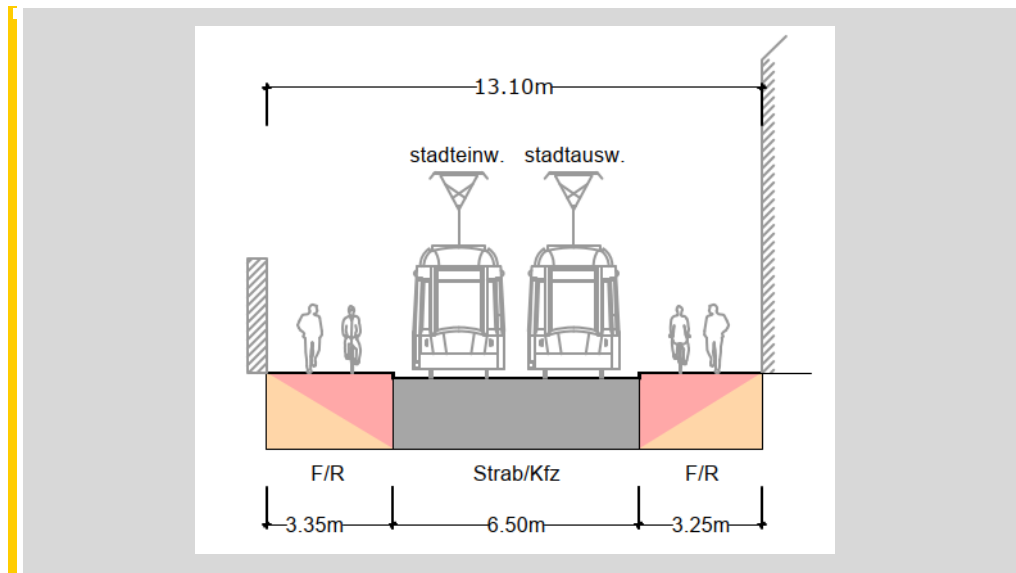


Abbildung 3.24: Querschnittsgestaltung Engpass Salbke, Vorplanung Umgestaltung Straßenraum Alt Westerhüsen, IB Buschmann

Eine Lösung mit getrennten Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr würde den Abbruch der Häuser an der Westseite erforderlich machen was als unrealistisch bewertet wird.

### 3.7.1.2 Kyffhäuserstraße und Oschersleber Straße

Der Streckenabschnitt weist einen ca. 11,2 m breiten Fahrbahnbereich mit straßenbündigem Bahnkörper und einem seitlichen untermaßigen Fahrstreifen aus. Das nebeneinander Fahren von Kfz und Straßenbahn ist möglich, jedoch aufgrund der geringen Straßenbreite nicht gesondert markiert.

Gehweges sind an beiden Straßenseiten vorhanden. Radverkehrsanlagen fehlen jedoch.

Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau  
der ÖPNV-Anlagen

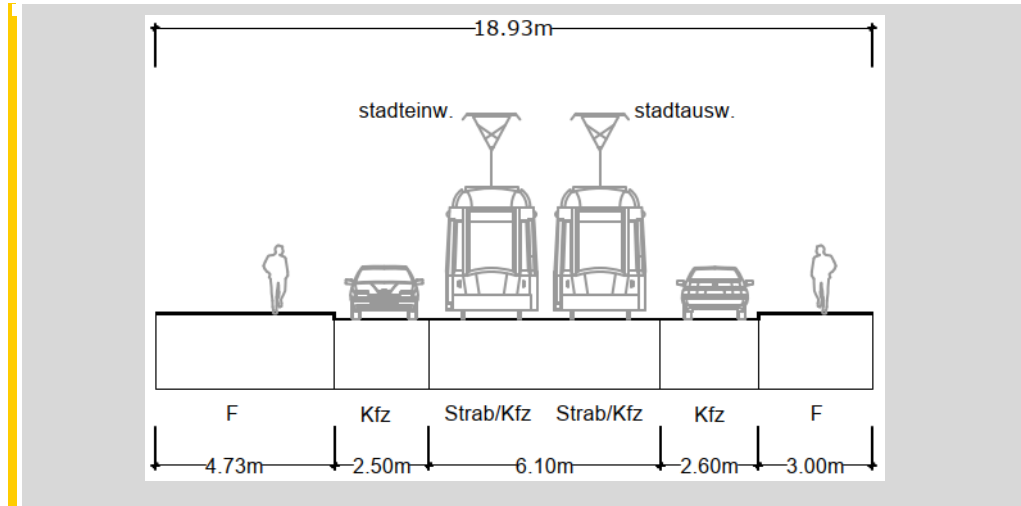


Abbildung 3.25: Bestandsquerschnitt Alt Salbke



Foto 22 - Alt Salbke zw. Kyffhäuser Str. und Oschersleber Str.,  
Blick stadtauswärts © IB Buschmann

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Die Straßenraumbreite von ca. 18,9 m lässt für die Straßenraumumgestaltung unter Beachtung der Anforderungen aller Verkehrsteilnahmearten und dem Erhalt der Baumalleen nur den Ausbau einer 2-streifigen 6,50 m breiten Fahrbahn mit gemeinsamer Nutzung durch den Straßenbahnverkehr als Kolonnenführer und dem Kfz-Verkehr zu (siehe Abbildung 3.26).

Für die Anlage eines besonderen Bahnkörpers reicht die zur Verfügung stehende Straßenbreite zwischen den Bestandsgebäuden mit der regelkonformen Anlage der Rad- und Gehwege nicht aus.

Der Radverkehr wird beidseitig auf 2,35 m breiten Radfahrstreifen zur Fahrbahn bzw. Gleisbereich geführt.

Die beidseitigen Gehwege können mit 2,4 bis 3,15 m ausreichen breit angelegt werden.

Abschnittsweise kann auf der Ostseite eine Baumreihe mit eingeordnet werden. Hier ist auch zwischen den Bäumen die Einordnung von Flächen für den Lieferverkehr möglich.

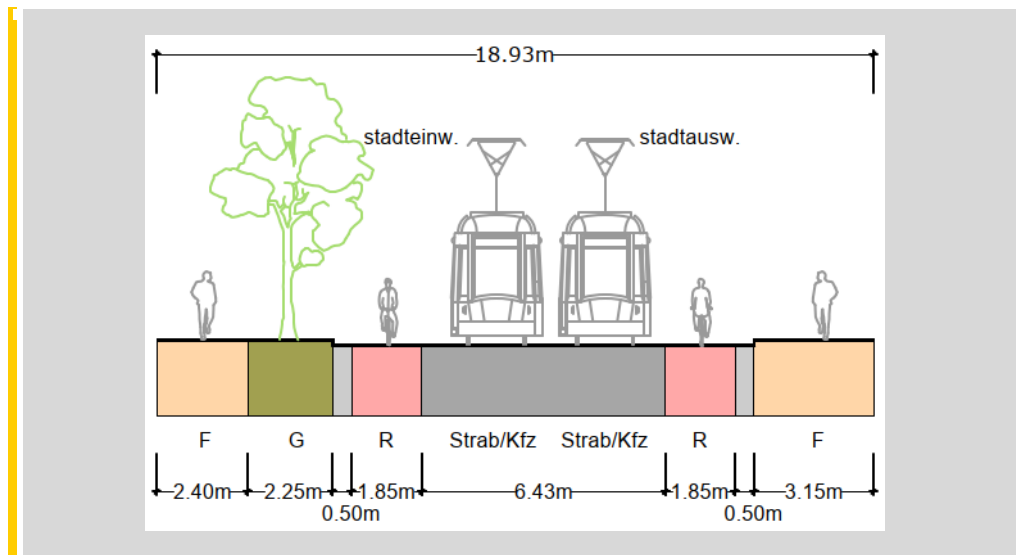


Abbildung 3.26: Querschnittsvariante 1 Alt Salbke

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

### 3.7.1.3 Oschersleber Straße und Thüringer Straße

Der Streckenabschnitt weist einen ca. 11,7 m breiten Fahrbahnbereich mit straßenbündigem Bahnkörper und einem seitlichen untermaßigen Fahrstreifen aus. Das nebeneinander Fahren von Kfz und Straßenbahn ist möglich, jedoch aufgrund der geringen Straßenbreite nicht gesondert markiert.

Gehweges sind an beiden Straßenseiten vorhanden. Radverkehrsanlagen fehlen im gesamten Streckenabschnitt.

Eine seitliche straßennahe Bebauung ist nur in Teilabschnitte vorhanden.

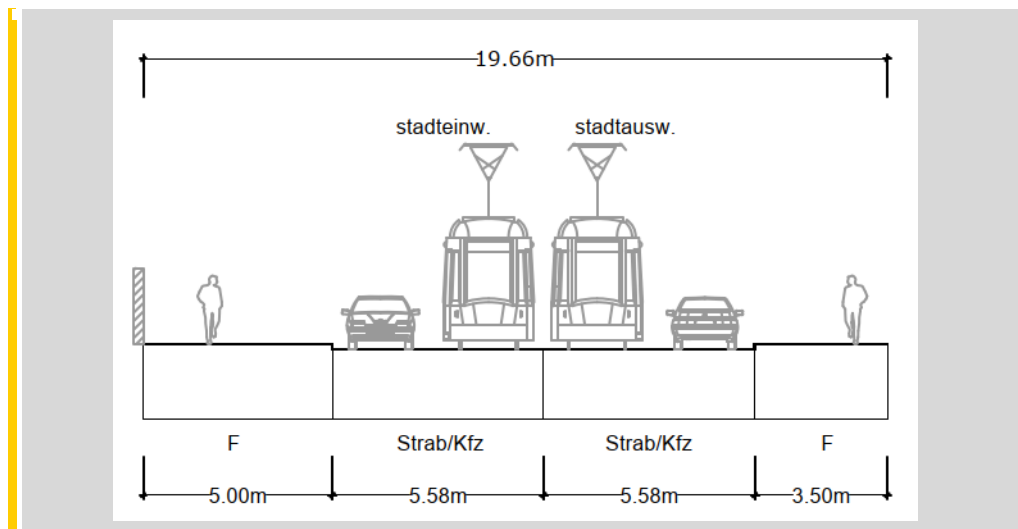


Abbildung 3.27: Bestandsquerschnitt Alt Westerhüsen

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen



*Foto 23 - Alt Westerhüsen, Höhe ehem. Fahlberg List, Blick stadtauswärts © IB Buschmann*

Vorgeschlagen wird die Anlage eines besonderen Bahnkörpers in Mittellage zwischen der Welsleber Straße und den Haltestellen Husumer Straße. Der besondere Bahnkörper wird zur Gewährleistung der Befahrung von Rettungsfahrzeugen befestigt und mit einem 8 cm hohen Rundbord zur Fahrbahn eingefasst.

Für die Rad- und Fußgängerverkehr werden beiden Seitenbahnen Radwege bzw. Radfahrstreifen und Gehwege angelegt.

Abschnittsweise ist auch die Anlage von Baumreihen einseitig oder beidseitig möglich.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

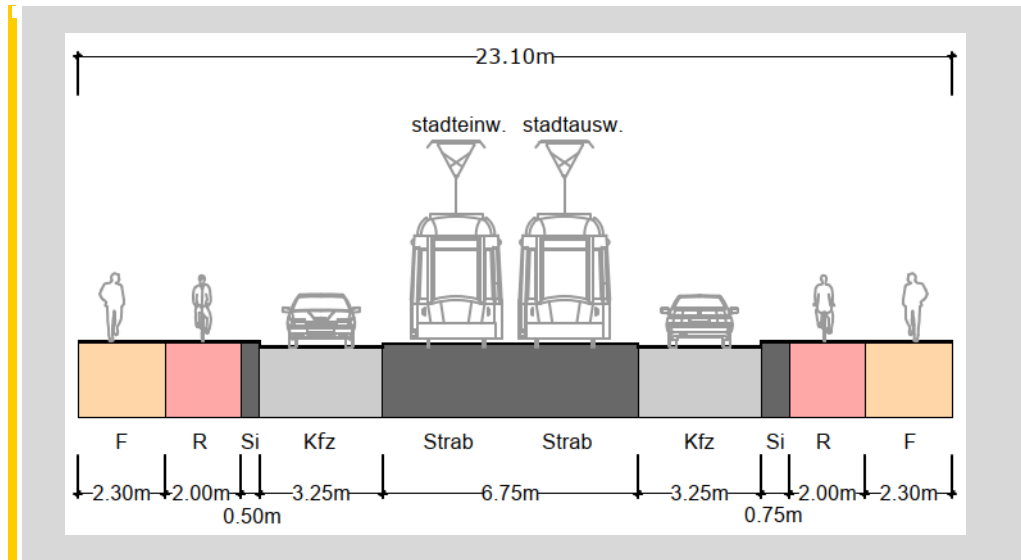


Abbildung 3.28: Querschnittsgestaltung, Vorplanung Umgestaltung Straßenraum Alt  
Westerhüsen, IB Buschmann

### 3.7.1.4 Thüringer Straße und Schönebecker Chaussee

Der Streckenabschnitt weist einen ca. 11,5 m breiten Fahrbahnbereich mit straßenbündigem Bahnkörper und einem seitlichen untermaßigen Fahrstreifen aus. Das nebeneinander Fahren von Kfz und Straßenbahn ist möglich, jedoch aufgrund der geringen Straßenbreite nicht gesondert markiert.

Gehweges sind an beiden Straßenseiten vorhanden. Radverkehrsanlagen fehlen im gesamten Streckenabschnitt.

Der Verkehrsraum des Abschnittes ist beidseitig durch eine straßennahe Bebauung abgegrenzt.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

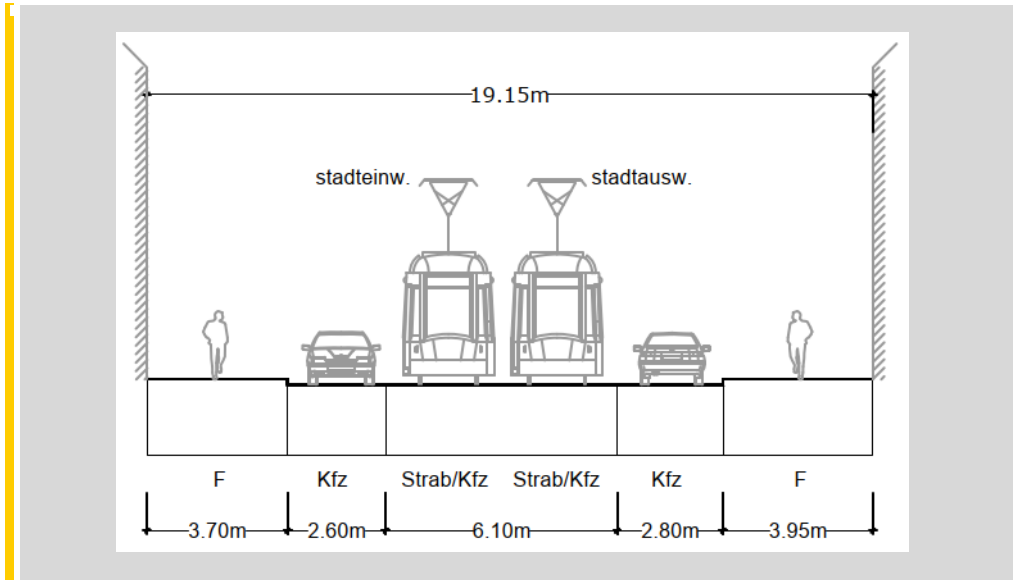


Abbildung 3.29: Bestandsquerschnitt Alt Westerhüsen



Foto 24 - Alt Westerhüsen, Höhe Hilligerstraße, Blick stadtauswärts © IB Buschmann

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Die für den Betrieb der Straßenbahn wünschenswerte Anlage eines besonderen Bahnkörpers mit jeweils einem angrenzenden Kfz-Richtungsfahrtstreifen kann nur aufgrund des verfügbaren Straßenraumes, der im Bereich zwischen Eckernförder Straße und Husumer Straße bei ca. 19,10 m liegt, mittels beidseitiger gemeinsamer Rad-/Gehweg von 2,92 m bzw. 2,93 m Breite realisiert werden (siehe Abbildung 3.31). Die erforderlichen Mindestbreite von 3,00 m (2,50 m + 0,50 m Sicherheitsabstand) sind mit den zur Verfügung stehenden Straßenraum nicht darstellbar.

Eine aus städtebaulichen und ökologischen Gründen wünschenswerte Anlage von Baumreihen ist nicht möglich. Flächen für den ruhenden Verkehr bzw. Lieferverkehr können ebenfalls nicht ausgewiesen werden.

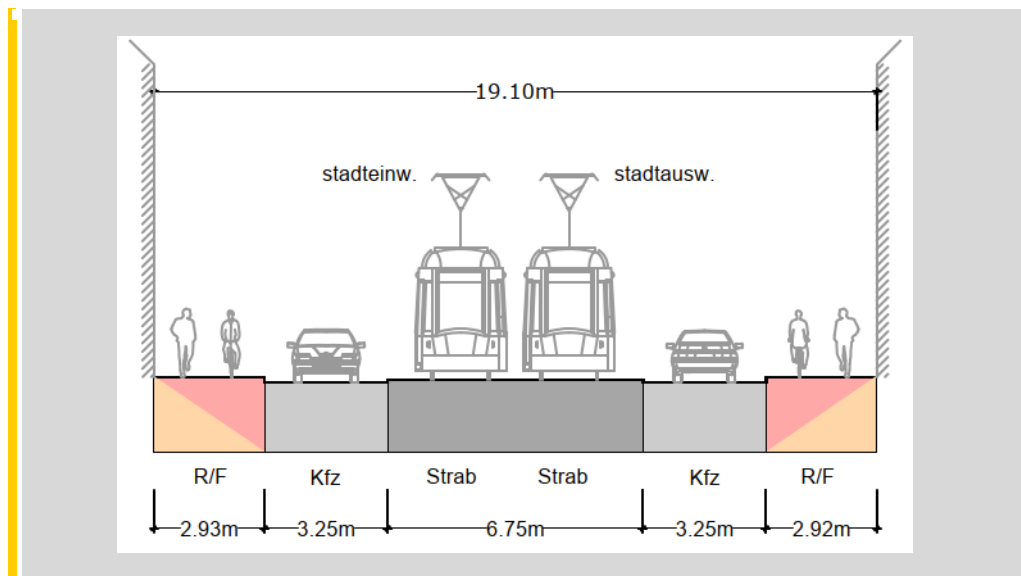


Abbildung 3.30: Querschnittsgestaltung Straße Alt Westerhüsen Höhe Eckernförder Straße

Eine solche Querschnittsgestaltung entspräche nicht den Nutzungsansprüchen aller Verkehrsarten des Straßenraumes und wurde somit im Rahmen der Bearbeitung der Projektstudie verworfen.

Somit ermöglicht der vorhandene Straßenraum nur den Ausbau eines straßenbündigen Bahnkörpers mit einer Breite von 6,50 m und der Mischnutzung durch den Kfz-Verkehr. Für den Radverkehr wird die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen empfohlen, da sich dadurch der zur Verfügung stehende Straßenraum zwischen den Hochborden für Havarie und Wartungsarbeiten vergrößert. Beidseitig können Baumreihen mit Lieferstellplätzen zwischen den Baumstandorten in den

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

Straßenraum eingeordnet werden (siehe Regelquerschnitt in Abb. 31). Hinter den Baumreihen werden die Fußgänger auf Gehwege mit Breiten zwischen 2,00 bis 2,25 m geführt.

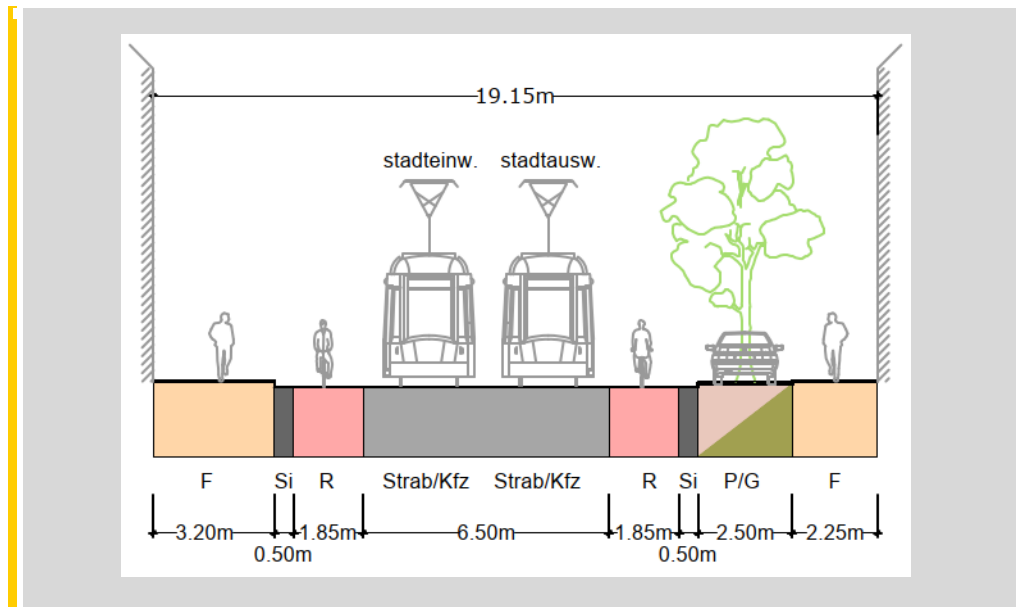


Abbildung 3.31: Ausbauvariante Alt Westerhüsen mit Radfahrstreifen

Die Führung auf Radwegen ist vom verfügbaren Straßenraum her möglich, wie in Abbildung 32 dargestellt. Die Aufstellung von Havarie- und Wartungsfahrzeugen ist neben dem Gleisbereich, d.h. ohne Behinderung des Straßenbahnverkehrs, bei diesem Straßenquerschnitt nicht möglich. Aus diesem Grund wird auf diesem langen Streckenabschnitt der Querschnitt mit Radwegen nicht als Ausbauvorschlag empfohlen.

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

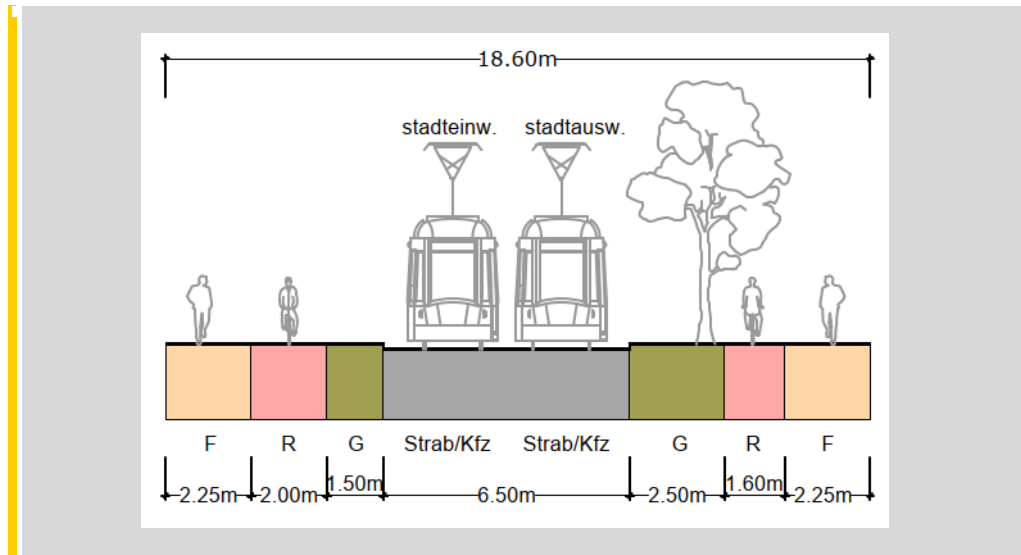


Abbildung 3.32: Ausbauvariante Alt Westerhüsen mit Radwegen

### 3.7.1.5 Schönebecker Chaussee und der Wendeschleife Betriebshof Südost

Im Abschnitt Schönebecker Chaussee bis Betriebshof Südost ist an der stadtseitigen Seite eine Baumreihe vorhanden. An der stadtauswärtigen Straßenseite befinden sich nur in einem kurzen Abschnitt vereinzelt Baumstandorte.

Die Radwege an beiden Straßenseiten sind mit 1,1 bis 1,60 m und die Gehwege mit 1,8 bis 2,0 m breite untermaßig.

Die Straßenraumbreite von ca. 18,2 m lässt für die Straßenraumumgestaltung unter Beachtung der Anforderungen aller Verkehrsteilnahmearten und dem Erhalt der Baumreihe nur den Ausbau eines 6,50 m breiten Straßenbündigen Bahnkörpers mit gemeinsamer Nutzung durch den Straßenbahnverkehr als Kolonnenführer und dem Kfz-Verkehr zu (siehe Abbildung 3.34).

Der Radverkehr wird beidseitig auf 1,85 m breiten Radfahrstreifen neben der Fahrbahn bzw. Gleisbereich geführt. Zwischen den Bestandsbäumen an der stadtseitigen Seite können Stellplätze für den Ruhenden Verkehr bzw. Lieferzonen eingeordnet werden.

Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der  
ÖPNV-Anlagen

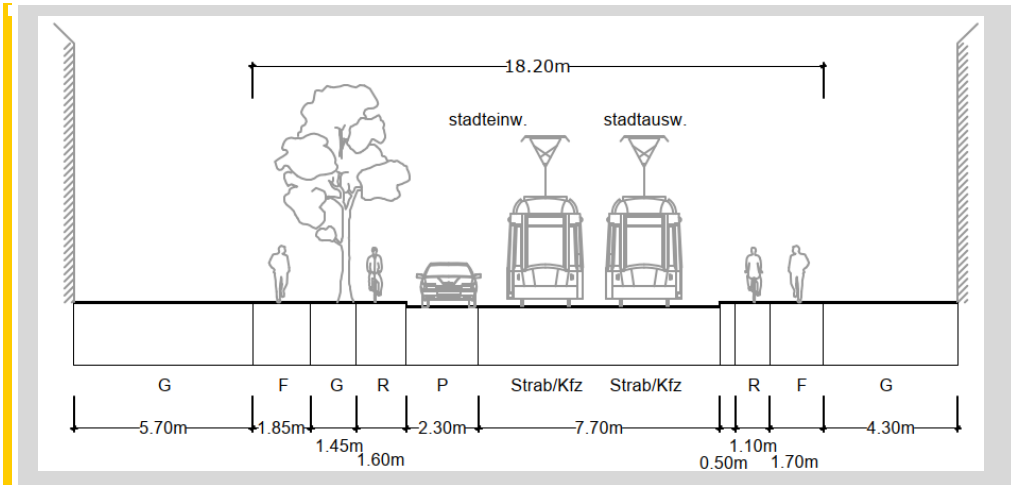


Abbildung 3.33: Bestandsquerschnitt



Foto 25 - Alt Westerhüsen zw. Schönebecker Chaussee u. Wendeschleife SO,  
Blick stadtauswärts © IB Buschmann

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

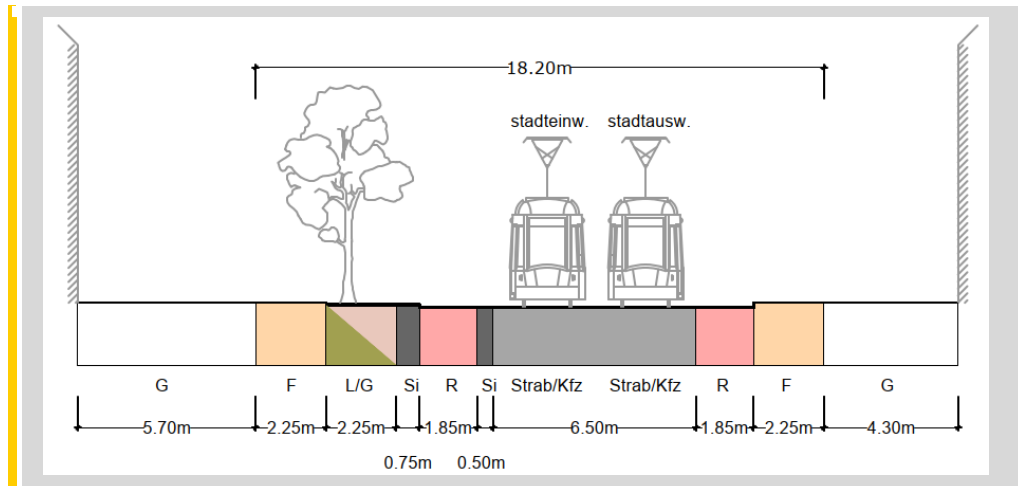


Abbildung 3.34: Querschnittsvariante

### 3.7.2 Ausbauvorschlag

Im Streckenabschnitt Alt Salbke / Alt Westerhüsen wird die Umgestaltung des gesamten Straßenraumes mit der Anlage eines straßenbündigen Bahnkörpers bzw. für den Abschnitt Welsleber Straße bis Haltestellen Husumer Straße für beide Gleislagen der Straßenbahn ein besonderer Bahnkörper in Mittellage mit jeweils einer separaten Richtungsfahrbahn neben dem Gleisbereich für den Kfz-Verkehr vorgeschlagen. Von den Haltestellen Husumer Straße bis zur Thüringer Straße kann aufgrund des zur Verfügung stehenden Straßenraumes nur das stadteinwärtige Gleis als besonderer Gleiskörper ausgeführt werden. Die Absicherung der Führung des Kfz-Verkehrs auf den Gleiskörper stadtauswärts erfolgt dabei über die Haltlichtanlage der Haltestelle Husumer Straße.

Im Bereich der Haltestellen Blumenstraße und Sohlener Straße wird zur Einordnung der Haltestelle bzw. der Linksabbiegespuren am Knoten Sohlener Straße die Gleislagen auseinandergezogen. Die Haltestelle S-Bahnhof Südost auswärts, Husumer Straße und Schleswiger Straße einwärts sind als überfahrbares Haltestellenkap konzipiert. Alle übrigen Haltestellen sind als Kap-Haltestelle geplant. Gesonderte Radverkehrsanlage können in Form von Radfahrstreifen oder Hochbordradwege bis auf den Abschnitt von der Greifenhager Straße bis zur Bäckerstraße eingeordnet werden. Im Abschnitt Greifenhager Straße bis zur Bäckerstraße ist aufgrund der Flächenverfügbarkeit nur eine Führung als gemeinsamer Geh- und Radweg möglich.

Auf dem großflächigen Gelände der ehemaligen Firma „Fahlberg List“ ist eine Neubebauung mit ca. 3.000 WE und Gewerbe- und Versorgungseinrichtungen

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

geplant. Dazu wird gegenwärtig ein Bebauungsplan aufgestellt. Aus der Neubebauung ergeben sich neue Anforderungen an den künftigen Ausbau des Straßenbahnstreckenabschnittes Alt Salbke – Alt Westerhüsen zwischen der Oschersleber Straße und der Thüringer Straße. Die Ausbauanforderungen wurden in einer gesonderten Verkehrsuntersuchung im Rahmen des B-Plan-Verfahrens untersucht. Die vorgesehenen Verkehrsanbindungen zur Erschließung des B-Plangebietes an die Straße Alt Salbke – Alt Westerhüsen im Abschnitt Oschersleber Straße bis Thüringer Straße sehen 2 neue LSA-geregelte Straßenanbindung gegenüber der Welsleber Straße (Planstraße D2) und eine Anbindung ca. 200 m weiter südlich der Welsleber Straße (Planstraße F1) vor. (siehe Abbildung 3.35).

Die Knotenpunkte mit der Sohlener Straße und der Schönebecker Chaussee werden LSA-geregelt.

Wo es die Platzverhältnisse ermöglichen werden Baumreihen beidseitig oder einseitig eingeordnet. In diesen Räumen können abschnittsweise zwischen den Bäumen Lieferflächen angelegt werden.

Im Bereich des Straßenbahnbetriebshofes Südost werden alle bestehenden Gleisanschlüsse angebunden.

Im Bereich der B-Plangebiete „Fahlberg List“ sind an der Ostseite Grundstücksinanspruchnahmen erforderlich und im B-Plan berücksichtigt.

Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau  
der ÖPNV-Anlagen



Abbildung 3.35: Ausbautvorschlag in der Verkehrsuntersuchung zur Anbindung  
ehem. Fahlberg List, IB Buschmann vom Januar 2024

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

### **3.8 Reisezeitpotentiale Straßenbahn**

Mit der Umsetzung leistungsfähiger Steuerungen für die Lichtsignalanlagen ist im Zuge der Planungen davon auszugehen, dass bestehende Vorrangschaltungen für die Straßenbahn erhalten bleiben und ggf. weitere Potentiale ausgeschöpft werden können. Die sich verändernde Geometrie gibt zwar eine Grundvoraussetzung für die Möglichkeiten der Beschleunigung der Straßenbahn an den Knotenpunkten, ist jedoch nicht allein dafür ausschlaggebend. In der Überarbeitung der Steuerungen der LSA unter Ausnutzung der zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten, die neben der üblichen Auswertung von Meldekettensystemen auch die Berücksichtigung von Echtzeitdaten (Verspätung/Verfrühung zum Fahrplan) umfassen kann, liegt ein wesentlicher Bestandteil zum Erhalt und zur Verbesserung der Reisezeiten entlang der untersuchten Strecken.

Abhängigkeiten bestehen dabei im Wesentlichen zur Verkehrsbelastung des Kfz-Verkehrs, da dieser, gerade im Hinblick auf mitgenutzte Gleisbereiche, die Straßenbahn im Straßenraum am häufigsten am Vorankommen hindert. Je geringer Abbiegeströme sind und je kleiner die Schwankungen der Kfz-Verkehrsmengen im Tagesverlauf sind, desto schneller, konfliktfreier und stetiger kann der Straßenbahnverkehr abfließen. Daher liegt ein wesentlicher Bestandteil der Möglichkeiten zur Straßenbahnbeschleunigung in Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Diese kann auch durch Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr erfolgen, wie sie in den vorliegenden Varianten geplant sind. Die Angebotsverbesserung fördert Verlagerungseffekte hin zum ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr.

Varianten mit Linksabbiegern im Gleisbereich sind tendenziell verkehrstechnisch komplizierter für die Straßenbahnbeschleunigung, da das Abräumen des Gleisbereiches zur freien Durchfahrt der Straßenbahn nicht in der Grundphase erfolgen kann, sondern in einer gesonderten Phase für das Linksabbiegen vorgenommen werden muss. Möglicherweise kann es hier häufiger zu Wartezeiten kommen, als bei Geradeausfahrstreifen im Gleiskörper. Der tatsächliche Einfluss ist jedoch abhängig von der Stärke des jeweiligen Verkehrsstromes. So kann auch rechtsabbiegender Kfz-Verkehr die folgende Straßenbahn ausbremsen, wenn bedingt verträglicher Rad- und Fußverkehr parallel zur Hauptrichtung die Straße quert und der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr warten muss.

Der betrachtete Untersuchungsraum ist durch einen linear verlaufenden Straßenraum geprägt. Bis zum Abzweig Schönebecker Chaussee ist keine Abweichung der Straßenbahnstrecke von der Hauptverkehrsstraße zu verzeichnen. Außerdem sind keine kreuzenden Straßenbahnstrecken im Untersuchungsgebiet vorhanden,

## Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes für den Ausbau der ÖPNV-Anlagen

sodass Konflikte bei der Bevorrechtigung nur durch den Gegenverkehr entstehen können, insofern vor den Straßenbahnen Kfz-Abbiegeströme abgeräumt werden müssen. Um die Priorisierung der jeweiligen ÖV-Richtung möglichst verlustzeitfrei abbilden zu können, empfiehlt sich ein steuerungsseitiger Abgleich mit Echtzeitdaten, die die jeweilige Fahrplanlage des Fahrzeugs darstellen.

Im derzeitigen Planungsstand sind konkrete Potentiale zur Verkürzung und Versteigerung der Reisezeiten der Straßenbahn nicht quantifizierbar. Ausschlaggebend ist das letztliche Zusammenspiel aus Infrastruktur, Verkehrstechnik und Effekten, die den MIV im Netz (vor allem entlang der Hauptachse) verringern.

## Folgemaßnahmen

# 4 Folgemaßnahmen

## 4.1 Bahnstromversorgung

Mit dem Ausbau bzw. Umgestaltung der Gleistrasse wird die Anpassung bzw. die teilweise Erneuerung der vorhandenen Fahrleitungsanlage erforderlich. Mit der Trasse sind bahnparallel Gleichrichtkabel und Informationskabel zu verlegen.

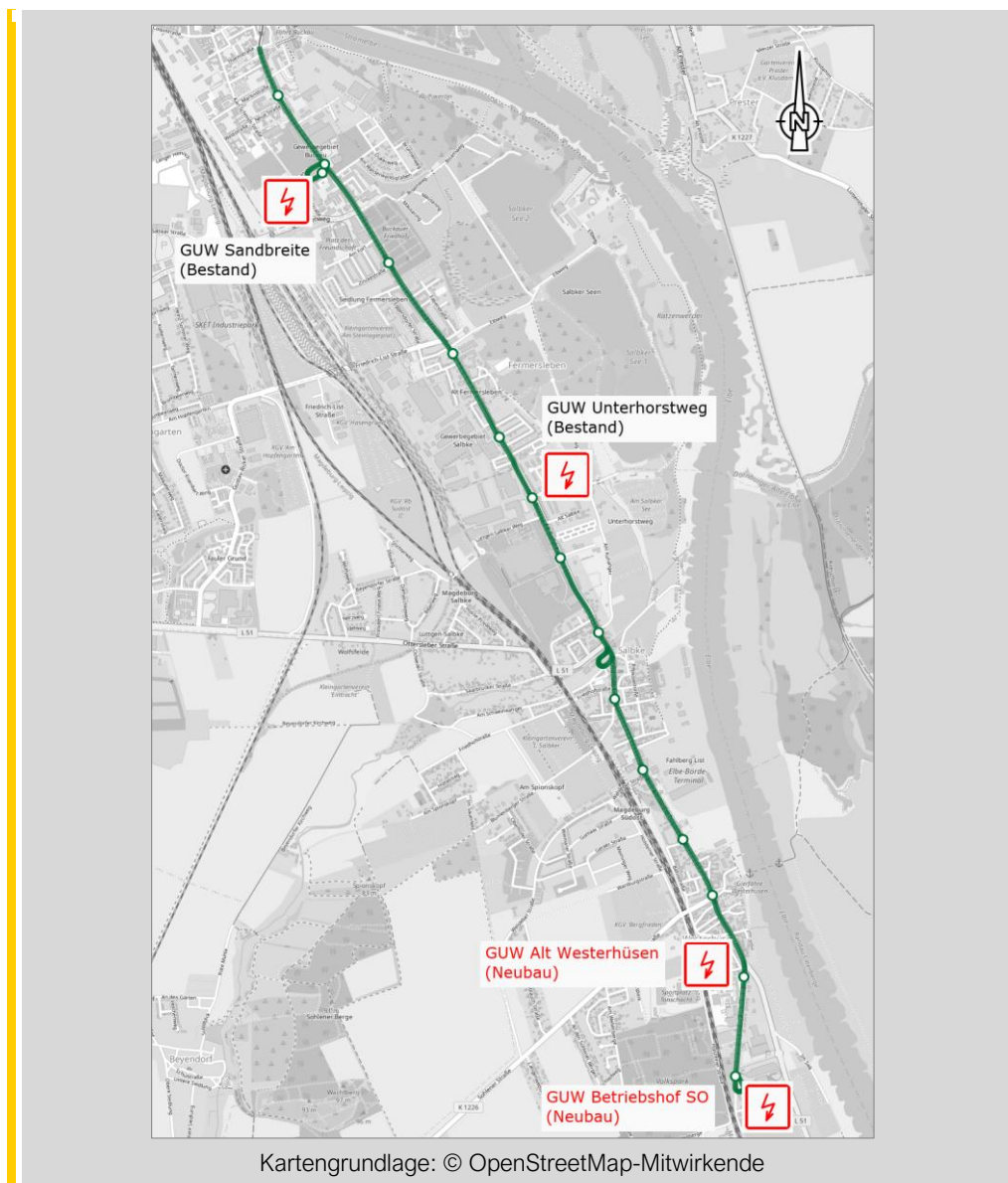


Abbildung 4.1: Übersicht GUV-Standorte Bestand

## Folgemaßnahmen

Die neu zu errichtenden Haltestellen werden zur Stromversorgung mit einer Kabelrohranlage und einem Stromanschluss ausgestattet.

Unter Beachtung der derzeitigen bekannten und verkehrlichen Vorgaben zur Bedienung/Versorgung des Streckenabschnittes in Bezug auf die erforderlichen E-Versorgung in Abhängigkeit der Taktzeiten, die zwei vorhandenen Gleichrichterunterwerke im Streckenbereich einem Neubau zu unterziehen. Weiterhin ist zur sicheren Führung des Inselbetriebes auf dem Bahnhof Südost die Versorgung Strecke/Betriebshof neu anzuordnen. Hierfür ist auf der Basis einer Netzberechnung ein weiteres zusätzliches Gleichrichterunterwerk im Bereich/Höhe der Straße Alt Westerhüsen zu stationieren (siehe Abbildung 4.1).

### 4.2 Lichtsignalanlagen

Je nach letztlich gewählter Umsetzung infrastruktureller Anpassungen entlang des Streckenzugs und der Knotenpunkte sind Anpassungen an den bestehenden Lichtsignalanlagen in unterschiedlichem Umfang zu erwarten. Zum derzeitigen Planungsstand ist vorgesehen, eine FLSA (Adolfstraße) entfallen zu lassen und einige Lichtsignalanlagen zu ergänzen. An einigen FLSA aus dem Bestand bietet es sich an, diese auf vollständige Knotenpunkt-Signalisierungen zu erweitern. Hierdurch können Verkehrsströme gezielter gesteuert werden, was der ÖPNV-Bevorrechtigung und der Verkehrssicherheit zuträglich sein kann. Der Großteil der bestehenden LSA kann im Zuge der Planungsvarianten mit mehr oder weniger umfangreichen Anpassungen an den zukünftigen Sicherheitsbedarf angepasst werden. Durch die umfangreiche Anpassung der Straßenraumgeometrie ist davon auszugehen, dass zumindest ein Teil der Lichtsignalanlagen grundlegend erneuert werden muss (vgl. Tabelle 4.1). Daraus ergibt sich die Chance, die Möglichkeiten zur Bevorrechtigung der Straßenbahn auch verkehrstechnisch ausschöpfen zu können. Dabei sind auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs zu beachten, die der Bevorrechtigung der Straßenbahn in einigen Fällen entgegenstehen können. Im betrachteten Untersuchungsgebiet fährt die Straßenbahn entlang der Hauptachse, sodass besonders Radverkehr aus den Nebenrichtungen und der die Haupttrichtung querende Fußverkehr von Einschränkungen betroffen wären. Die Minimierung der Wartezeiten für den Fußverkehr an den LSA hat neben einer Verbesserung der Verkehrssicherheit (Senkung des Anteils der bei Rot laufenden Fußgänger) auch einen maßgeblichen Einfluss auf die Erreichbarkeit der Haltestellen im Untersuchungsgebiet und wirkt sich somit förderlich auf die Qualität des ÖPNVs aus.

Die Umsetzung der gesonderten Signalisierung von Linksabbiegeströmen ist eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Außerdem lässt

## Folgemaßnahmen

sich in den Varianten, in denen der Linksabbiegefahrstreifen im Gleisbereich liegt, der Gleiskörper gezielt vor Ankunft der Straßenbahn abräumen, sodass diese möglichst ohne Wartezeit den Knotenpunkt passieren kann. Voraussetzung hierfür ist auch entsprechende fahrstreifenfeine Detektionstechnik. Während der entsprechenden Linksabbiegephasen ist das Räumen der Gegenrichtung nicht möglich. Im Begegnungsfall zweier Straßenbahnen erhält somit gegebenenfalls nur eine Richtung ungehinderte Durchfahrt. Zur Minimierung dieser Fälle ist es möglich, Begegnungsfälle planmäßig im Bereich der freien Strecke einzuordnen oder Straßenbahnen mit Haltestelleneinfahrt vor einer sich in der Haltestelle befindlichen Bahn zu priorisieren. Weiterhin kann auch das Linksabbiegen an neuralgischen Knotenpunkten unterbunden werden.

Der konkrete Umfang der erforderlichen Anpassungen wird in den nächsten Planungsschritten deutlich und soll in enger Abstimmung mit den Verantwortlichen der Abteilung LSA des Tiefbauamtes der LH Magdeburg und den MVB erfolgen.

Örtlichkeit (LSA)	Einschätzung Grad der Komplexität LSA		
	Var. 1	Var. 2	Var. 3
Budenbergstraße	Ggf. nur Überarbeitung Bestand, Strab in Grundphase	-	-
Thiemstraße	Ggf. nur Überarbeitung Bestand, Räumphase Kfz nötig	-	-
Neue Straße/Zirkusmuseum	Neuplanung, Strab in Grundphase	-	-
Zufahrt Einkaufsmarkt	Neuplanung, Strab in Grundphase	-	-
Sandbreite	Neuplanung mit Einbindung Haltlichtanlage, Strab geradeaus in Grundphase	-	-
Am Buckauer Wasserwerk	Neuplanung, Vereinfachung ggü. Bestand	-	-
Schanzenweg	Neuplanung, Strab stadtwärts auf Anfo mit Räumphasen Kfz	Neuplanung, Strab in Grundphase	-

## Folgemeasures

Örtlichkeit (LSA)	Einschätzung Grad der Komplexität LSA		
Zinckestraße	Ggf. nur Überarbeitung Bestand mit Einbindung Haltlichtanlage, Strab in Grundphase konfliktfrei	Neuplanung mit Einbindung Haltlichtanlage, Strab in Grundphase	-
Felgeleber Straße	Neuplanung, Strab in Grundphase konfliktfrei, Linksabbiegen nicht gesondert gesichert	Neuplanung, Strab in Grundphase, Linksabbiegen nicht gesondert gesichert	-
Friedrich-List-Straße	Neuplanung, Strab nur stadtwärts in Grundphase, landwärts auf Anfo, Einbindung FLSA nötig	Neuplanung, Strab nur stadtwärts in Grundphase, landwärts auf Anfo, Einbindung FLSA nötig	-
Adolfstraße	entfällt	-	-
Unterhorstweg/SKL	Neuplanung, Strab nur landwärts in Grundphase, ggf. Signalisierung Nebenrichtung nötig	Neuplanung, Strab nur landwärts in Grundphase, ggf. Signalisierung Nebenrichtung nötig, längere FG-Querung	Neuplanung, Strab in Grundphase, ggf. nur FLSA nötig
Planstraße Horizontale 2 ehem. RAW	Neuplanung, Strab in Grundphase konfliktfrei	Neuplanung, Strab in Grundphase konfliktfrei	Neuplanung, Strab in Grundphase
Turmpark (Fu-LSA)	Neuplanung, Strab in Grundphase		
Blumenberger Str.	Neuplanung, Erweiterung um zweite Querung, Strab in Grundphase	-	-
S-Bahnhof Südost/Welsleber Str./Planstr. D2	Neuplanung, Erweiterung als Knoten-LSA, Strab in Grundphase	-	-
Planstraße F1 ehem. Fahlberg List	Neuplanung, Erweiterung als Knoten-LSA, Strab in Grundphase		

## Folgemaßnahmen

Örtlichkeit (LSA)	Einschätzung Grad der Komplexität LSA		
Husumer Straße	Neuplanung, Strab in Grundphase	-	-
Sohlener Straße	Ggf. nur Überarbeitung Bestand, Strab in Grundphase	-	-
Schleswiger Straße	Neuplanung, Strab ggf. nur landwärts in Grundphase	-	-
Legende	Geringe Komplexität	Mittlere Komplexität	Hohe Komplexität

Tabelle 4.1: Übersicht zu voraussichtlichen Anpassungen an den Lichtsignalanlagen

### 4.3 Ingenieurbauwerke

Im Streckenast Südost ist nur ein Ingenieurbauwerk die Straßenbrücke Alt Salbke über die Sülze, über die auch die Gleistrasse mit überführt wird, vorhanden. Das Brückenbauwerk soll mit der Baumaßnahme Ausbau Knotenpunkt Alt Salbke / Faulmannstraße erneuert werden (siehe Punkt 3.6).

### 4.4 Versorgungsleitungen

Mit dem Streckenausbau entstehen eine Vielzahl von Konflikten und Berührungspunkten mit bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen. Zum jetzigen Planungsstand ist eine detaillierte Betrachtung und Bewertung einzelner Leitungstrassen nicht möglich. Die meisten Berührungspunkte gibt es dabei mit den Leitungssystemen der Städtischen Werke Magdeburg welche bei einer Grundsatz Abstimmung mit den SWM besprochen wurden und in die Kostenansätze für die Maßnahmen der Leitungsumverlegungen eingeflossen sind.

Bei den stadttechnischen Ver- und Entsorgungsnetzen werden durch die Energiegewende und den Anforderungen des Klimaschutzes und andere Forderungen folgende Entwicklungen erwartet:

## Folgemaßnahmen

- Neuverlegung von Elt-Leitungen im 110 kV und 30 kV Netzbereich zur Versorgung mit bzw. Rückeinspeisung von Elektroenergie als Eigeninvestition der Versorger
- Neu- und Verlegung von Gasleitungen nur noch in geringem Umfang entsprechend des abnehmenden Bedarfes
- Erweiterung der Fernwärmeversorgung (Eigeninvestition der Versorger)
- Neuverlegung von Schmutz- /Mischwasserkanälen anstelle von Verlegung von Schächten an vorhandenen SW-/MW-Kanälen
- Erneuerung der Hausanschlussleitungen
- Verlegung von Glasfaserkabeln

Die Freihaltung bzw. Freischaffung von Trassenräumen für die stadttechnische Versorgung unter Beachtung vorhandener bzw. geplanter Baumstandorte wird in den dichtbebauten Straßenräumen mit Straßenbahntrassen zunehmend anspruchsvoller und erfordert neue technisch platzsparende Lösungen der Leitungsverlegung.

### **4.5 Ausstattung und weitere technische Ausrüstungen**

Durch den Trassenausbau sind Anpassungen bzw. die Erneuerung der Straßenbeleuchtungsanlage erforderlich.

Die Haltestellen werden entsprechend des Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr mit Fahrgastunterständen, Blindenleit- und Fahrgastinformationssystemen ausgestattet. Der Magdeburger Standard der Barrierefreiheit ist dabei an die Anforderungen der neuen Straßenbahnfahrzeuggeneration anzupassen.

Im Bereich der Haltestellen:

- Buckau Wasserwerk
- Friedrich-List-Straße
- SKL/Unterhorstweg
- Turmpark
- Blumenberger Straße
- S-Bahnhof Südost
- Schleswiger Straße

wird die Anlage von überdachten Fahrradabstellanlagen empfohlen.

## Folgemaßnahmen

### **4.6 Grundstücksinanspruchnahme**

Der Ausbau des Straßenbahnstreckenastes Südost einschl. der Straßenraumumgestaltung erfolgt in den Varianten der Projektstudie überwiegend auf städtischen Grundstücksflächen.

Inanspruchnahme bzw. Eingriffe in nichtstädtische Grundstücksflächen sind nur im Zusammenhang mit der Verkehrsanbindung der B-Plan-Gebiete ehem. RAW-Gelände und ehem. Fahlberg-List-Gelände zu erwarten. Diese Grundstücksinanspruchnahmen können aber erst im Rahmen der notwendigen Vorplanungen zu den Verkehrsanbindungen dieser neuen Baugebiete detaillierter ausgewiesen werden.

## Vorschlag zur Baudurchführung

### **5 Vorschlag zur Baudurchführung**

Für die Baudurchführung des Streckenastes Südost wird grundsätzlich von der Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs mit eingleisigem Straßenbahnbetrieb mit Bauweichen ausgegangen. Das ergibt sich aus der Aufrechterhaltung der Gleisanbindung des Straßenbahnbetriebshofes Südost.

Die Streckenabschnitte für den eingleisigen Betrieb werden mit ca. 500 m angesetzt. Der Ein- und Ausbau der Bauweichen erfolgt jeweils an einem Wochenende bei Vollsperrung des Straßenbahnverkehrs.

Von 2026 bis 2028 ist der Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke / Faulmannstraße geplant. Der Ersatzneubau der Sülzebrücke ist mit längeren Vollsperrungen für den Kfz-Verkehr auf der Straße Alt Salbke zwischen der Faulmannstraße und der Greifenhagener Straße verbunden.

Der „Sperrschatten“ dieses Vorhabens könnte, sofern zeitlich passend, für erste Baumaßnahmen der Verkehrsanbindung für die Neubebauung des ehemaligen Fahlberg-List-Geländes genutzt werden.

Die konkrete Lage der Bauabschnitte ist erst mit der Entwurfsplanung für den Gleis-, Straßen- und Tiefbau abzuleiten.

Als Bauzeit für den gesamten Streckenast ist von ca. 8 Jahren auf Grund der Streckenlänge und der notwendigen eingleisigen Betriebsführung auszugehen. Für den Kfz-Verkehr ist während der Bauzeit jeweils eine Fahrtrichtung für Anliegerverkehr und Rettungsfahrzeuge aufrecht zu halten und der Rad- und Fußgängerverkehr durch die Baustellenbereiche zu führen.

## Ermittlung Kostenrahmen

# 6 Ermittlung Kostenrahmen

Zur Abschätzung der erforderlichen Investitionskosten für den Streckenast Südost wurde (Anhang 4) der hierfür erforderliche Kostenrahmen ermittelt. Dabei wurde von folgenden Kostenansätzen ausgegangen:

- es wird von etwa gleichen Kostengrößen für die einzelnen Ausbauvarianten ausgegangen
- Bestandteil der Maßnahme ist auch die Erneuerung bzw. Neubau von 3 Gleichrichtunterwerken
- Die Kosten für die Änderungen der Trassen von Ver- und Entsorgungsleitungen erfolgte über einen pauschalen Ansatz je m Trassenlänge entsprechend vergleichbarer innerstädtischen Maßnahmen in der LH Magdeburg
- für den Streckenast Südost ist die Realisierung unter Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs (eingleisig mit Bauweichen) kostenmäßig berücksichtigt
- Nebenkosten wurden pauschal mit 13 % angesetzt

Für die Maßnahme wurden Investitionskosten in Höhe von ca. 168,7 Mio. Euro (netto) mit Kostenstand 2023 ermittelt. Die Kosten sind auf den Realisierungszeitraum entsprechend hochzurechnen.

## 7 Fördermittelperspektive

### 7.1 Allgemeines

Mit der Novellierung des GVFG im Jahr 2020 und der Aktualisierung der Standardisierten Bewertung auf das neue Verfahren 2016+ im Jahr 2022 steht eine stringente Beurteilungs- und Bewertungsgrundlage von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung.

In der nachfolgenden Abbildung sind die hierfür maßgebenden Handlungsstränge dargestellt.

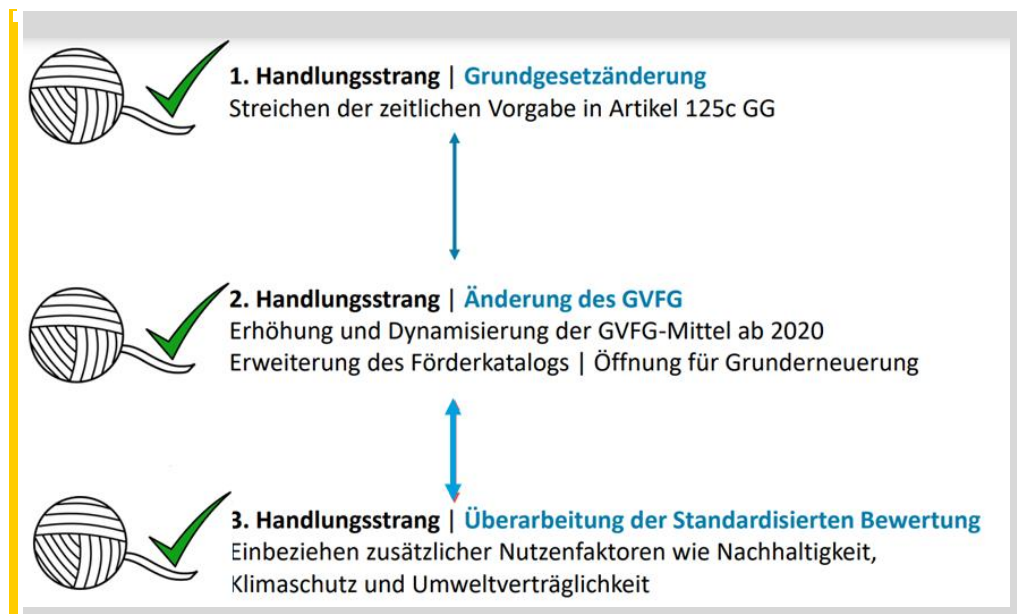


Abbildung 7.1: Maßgebende Handlungsstränge für Förderstrukturen in Deutschland (Quelle VDV)

Neben den bereits erwähnten zwei Veränderungen wurde einleitend das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland verändert, wo im § 125c die zeitliche Befristung der Regionalisierungsmittel (Regelungen zur Ausgestaltung des bundesstaatlichen Finanzausgleichs im Maßstäbengesetz vom 9. September 2001 sowie im Finanzausgleichsgesetz vom 20. Dezember 2001) bis zum 31.12.2019 verankert war. Damit wird auch weiterhin gewährleistet, dass das Subsidiaritätsprinzip mit einer dementsprechenden Finanzierungsstruktur untersetzt ist.

## Fördermittelperspektive

Mit der Änderung des GVFG wurden neben Neubaumaßnahmen auch Ausbaumaßnahmen und Maßnahmen der Grunderneuerung als prinzipiell förderwürdig eingeordnet.

Für alle Maßnahmentypen gelten folgende formalen Anforderungen als Fördervoraussetzung:

- Vorhaben ist dringend erforderlich und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung werden berücksichtigt
- Gegenstand eines Nahverkehrsplans oder gleichwertigen Dokuments
- bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung der Grundsätze zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant
- Beachtung der Belange behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen sind beachtet
- die übrige Finanzierung des Vorhabens ist gewährleistet

In der Abbildung 7.2 sind die Förderbedingungen dokumentiert, demnach muss bei den vorrangig förderfähigen Aus- und Neubaumaßnahmen die Führung „überwiegend“ auf besonderem Bahnkörper erfolgen. Hierbei gelten folgende Auslegungen:

- „Überwiegend“ steht für einen Anteil > 50 %, darüber hinaus sind diesbezüglich keine Anforderungen formuliert.
- Ein besonderer Bahnkörper kann baulich ausgeprägt sein, eine Sicherstellung der sehr guten Betriebsqualität des ÖPNV kann auch durch geeignete (dem entsprechende) verkehrsorganisatorische Maßnahmen hergestellt werden.
- Der Nachweis der sehr guten Betriebsqualität ist zu erbringen.

Für nachrangig förderfähige Maßnahmen der Grunderneuerung muss zusätzlich über das betroffene Bundesland dargelegt werden, dass die Infrastruktur vollumfänglich und ordnungsgemäß Instand gehalten wurde. Nachrangig bedeutet in diesem Kontext zudem eine zeitliche Befristung bis 2030.

Ein Widerspruch zwischen Förderwürdigkeit und Förderfähigkeit ist trotz der festgesetzten Nachrangigkeit nicht zu erwarten, da bis 2030 die Mittelverfügbarkeit durch das Hochfahren der GVFG-Finanzierung mutmaßlich gesichert ist (siehe Abbildung 7.3).

Fördermittelperspektive

Fördertatbestand	Regelung im GVFG	Förderbedingungen	Förderquote
<b>Vorrangig förderungsfähige Vorhaben</b>			
<b>Bau oder Ausbau</b> von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart	§ 2 Abs. 1 Nr. 1a	Führung "überwiegend" auf besonderem Bahnkörper	Bis zu 75 % *1*
<b>Bau oder Ausbau</b> von Verkehrswegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen	§ 2 Abs. 1 Nr. 1b	Führung "überwiegend" auf besonderem Bahnkörper	Bis zu 75 % *1*
<b>Bau oder Ausbau</b> von Seilbahnsystemen, sofern Sie in den ÖPNV integriert sind	§ 2 Abs. 1 Nr. 1c	Voraussetzungen des EU-Beihilferechts müssen erfüllt sein	Bis zu 75 % *1*
Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken; Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe	§ 2 Abs. 1 Nr. 2	Führung "überwiegend" auf besonderem Bahnkörper; Tank- und Ladeinfrastruktur: Voraussetzungen des EU-Beihilferechts müssen erfüllt sein	Bis zu 90 % *1*
Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur	§ 2 Abs. 1 Nr. 3	Führung "überwiegend" auf besonderem Bahnkörper	Bis zu 75 % *1*
<b>Nachrangig förderungsfähige Vorhaben</b>			
Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen im schienengebundenen ÖPNV	§ 2 Abs. 2 Nr. 1	*2*	Bis zu 60 %
Bau und Ausbau von Umsteigeanlagen zum schienengebundenen ÖPNV (z. B. zentrale Omnibusbahnhöfe)	§ 2 Abs. 2 Nr. 2	In kommunaler Baulast; sofern sie Ladeinfrastrukturen für Kfz mit alternativen Antrieben bereitstellen *2*	Bis zu 60 %
<b>Gründerneuerung</b> von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart	§ 2 Abs. 3 Nr. 1	Führung "überwiegend" auf besonderem Bahnkörper; Nachweis der Länder, dass notwendige Instandhaltungsarbeiten vollumfänglich und ordnungsgemäß durchgeführt wurden *2*	Bis zu 50 %
<b>Gründerneuerung</b> von Verkehrswegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen	§ 2 Abs. 3 Nr. 2		Bis zu 50 %

Abbildung 7.2: Maßgebende Förderbedingungen (Quelle VDV)

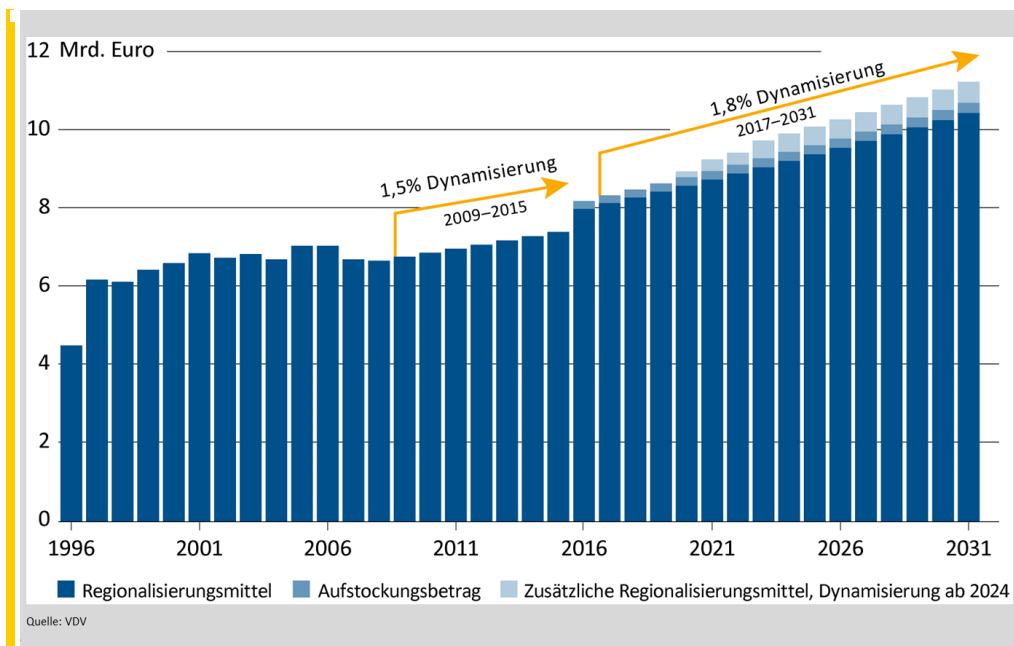


Abbildung 7.3: Mittelverfügbarkeit (Quelle VDV)

## Fördermittelperspektive

Seitens des Bundes gelten folgende Förderschwellen und -strukturen:

- Neu- und Ausbauvorhaben mit 75 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten und Planungskosten mit 10 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten, die Förderschwelle beträgt 30 Mio. Euro
- Maßnahmen der Grunderneuerung mit 50 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten, die Förderschwelle beträgt 10 Mio. Euro

Zusätzlich zu den Fördersätzen des Bundes werden die Maßnahmen im Regelfall durch das betreffende Bundesland gefördert, bekannt sind Fördersätze der Länder zwischen 10 % und 20 % bei Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie einem Fördersatz bei Maßnahmen der Grunderneuerung der sicherstellen lässt, dass die betreffende Maßnahme mit GVFG eine bessere Finanzierungsstruktur aufweist als bei einer ausschließlichen Förderung über das Landesinvestitionsprogramm.

## 7.2 Projektbezug

Mit dem vorliegenden Projektgegenstand wird zu bewerten sein, ob der geplante Ausbau der Infrastruktur eher dem Charakter einer Ausbaumaßnahme gemäß GVFG oder dem Charakter einer Grundsanierung gemäß GVFG entspricht. Diesbezüglich gibt es keine klaren Unterscheidungsmerkmale. Aus den Abstimmungen mit dem Fördermittelgeber in anderen Vorhaben können folgende Hinweise gegeben werden:

- Eine Beibehaltung der Struktur der Verkehrsanlage spricht für „Grunderneuerung“.
- Veränderungen der Gleisachsen oder der Struktur der Verkehrsanlage (Stärkung der Pulkführerspitzenschaft der Straßenbahn etc.) sprechen für „Ausbauvorhaben“.
- Ein barrierefreier Haltestellenausbau ist kein Präjudiz für ein „Ausbauvorhaben“.

Zu beachten ist, dass bei Ausbauvorhaben der Bund folgende Auslegung regelmäßig in den Projekten zum Ansatz bringt:

- Die Kosten des Ohnefalls der Standardisierten Bewertung (Vergleichsfall zum Mitfall, der die zu fördernde Maßnahme beinhaltet) werden als Grunderneuerung angesehen und dementsprechend auch gefördert.
  - Ihre Existenz wird nicht im speziellen hinterfragt.
  - Ohne Ohnefallkosten wäre dennoch das Förderverfahren am einfachsten und die Förderung am größten, ein erfolgreicher

## Fördermittelperspektive

Nachweis der volkswirtschaftlichen Sinnfälligkeit (Fördervoraussetzung) wird als nahezu unwahrscheinlich eingeschätzt.

- Formale Anforderung: Das Delta zwischen Mit- und Ohnefall muss 10 Mio. Euro betragen, um dem Förderkriterium „Kapazitätserhöhung“ zu unterliegen und damit eine Bundesförderung zu ermöglichen.
- Der Ohnefall stellt dem Grunde nach somit eine Maßnahme der Grunderneuerung dar. Die Förderung erfolgt nachrangig (Mittelvorbehalt), Planungskosten werden nicht gefördert.

Bezogen auf die in der vorliegenden Studie untersuchten Planfälle können die folgenden Ausbauvarianten aufgrund der neu eingerichteten besonderen Bahnkörper bzw. der deutlich veränderten Gleislage und Verkehrsorganisation im förderrechtlichen Sinn voraussichtlich als **„Ausbauvorhaben“** eingestuft werden:

- Schönebecker Straße Nord zwischen Thiemplatz und Schanzenweg, Ausbauvariante 1 (besonderer Bahnkörper und veränderte Gleislage)
- Alt Fermersleben zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße, Ausbauvariante 1 (besonderer Bahnkörper für beide Gleislagen)
- Alt Fermersleben zwischen Schanzenweg und Friedrich-List-Straße, Ausbauvariante 2 (landwärts besonderer Bahnkörper)
- Alt Salbke zwischen Unterhorstweg und F.-Schrey-Straße, Ausbauvariante 1 (beidseitig besonderer Bahnkörper in Seitenlage)
- Alt Salbke zwischen Unterhorstweg und F.-Schrey-Straße, Ausbauvariante 2 (beidseitig besonderer Bahnkörper in Mittellage)
- Alt Westerhüsen zwischen Welseber Straße und Haltestellen Husumer Straße (besonderer Bahnkörper)
- Haltestellen Husumer Straße bis Thüringer Straße stadteinwärts (besonderer Bahnkörper)
- Knotenpunkt Alt Westerhüsen/Sohlener Straße (veränderte Gleislage)

Mit diesen Ausbauvarianten kann voraussichtlich für den insgesamt 6.780m langen Streckenabschnitt des Streckenastes Südost für eine Streckenlänge von ca. 3.400m, d.h. über 50% der Gesamtstrecke eine förderrechtliche Einstufung „Ausbauvorhaben“ erreicht werden.

In den folgenden Ausbauvarianten wird zwar die Struktur der Verkehrsanlage teilweise verändert, allerdings ist die Lage der Gleisachsen und die Form des Bahnkörpers ähnlich zum Bestand. In diesen Fällen muss im weiteren Planungsverlauf geprüft und mit dem Fördermittelgeber abgestimmt werden, ob hier von

## Fördermittelperspektive

dem naheliegenden Fördertatbestand der **“Grunderneuerung”** auszugehen ist oder vielleicht doch eine Einstufung als „Ausbauvorhaben“ gelingen kann:

- Alt Fermersleben zwischen Friedrich-List-Straße und Unterhorstweg, Ausbauvariante 1 (straßenbündiger Bahnkörper)
- Alt Salbke zwischen Gröninger Straße und Welsleber Straße, Ausbauvariante 1 (straßenbündiger Bahnkörper)
- Alt Westerhüsen zwischen Thüringer Straße und Betriebshof der MVB, Ausbauvariante 1 (straßenbündiger Bahnkörper mit Ausnahme der Knotenpunktaufweitung Alt Westerhüsen/Sohlener Straße)

## **8 Fazit**

Die Untersuchung des Straßenbahnstreckenastes Südost weist einen großen Handlungsbedarf zum Ausbau und zur Modernisierung der ÖPNV-Anlagen aus. Die Erweiterung der Streckenabschnitte mit besonderem Bahnkörper ist auf Grund der eingegengten Straßenräume im Abschnitt Alt Fermerleben Nord zwischen dem Schanzenweg und der Friedrich-List-Straße bei Eingriff in eine Baumallee mit Neupflanzung einer Baumreihe in veränderter Straßenlage möglich. Außerdem ist im Zusammenhang mit der Neubebauung des ehem. Fahlberg-List-Geländes ein Streckenausbau mit besonderem Bahnkörper im Abschnitt Welsleber Straße bis zu den Haltestellen Husumer Straße und eine Straßenraumverbreiterung möglich.

Der vorhandene besondere Bahnkörper vor dem ehem. RAW-Gelände sollte beibehalten werden. Die Änderung der Anordnung des besonderen Bahnkörpers in Mittellage statt in Seitenlage ist vorrangig aus städtebaulichen Gründen zu treffen.

Im Streckenabschnitt Schönebecker Straße Süd zwischen der Thiemstraße und dem Schanzenweg kann durch einen dreistreifigen Fahrbahnquerschnitt mit einem 3,00 m breiten Mittelstreifen eine Behinderung des Straßenbahnverkehrs durch Linksabbieger auf den Gleisen abgebaut werden.

In den übrigen Streckenabschnitten ist auf Grund der baulich beengten Situation und unter Beachtung der Anforderungen des Rad- und Fußgängerverkehrs die Umgestaltung des Straßenraumes nur mit Mischverkehr der Straßenbahn und des Kfz-Verkehrs möglich. Dabei sind in den weiteren Planungsphasen alle verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Freiräumung des Gleisbereiches zu untersuchen.

Für die Streckenabschnitte mit besonderem Bahnkörper und der Streckenabschnitte mit dreistreifigem Querschnitt ist im förderrechtlichen Sinn von einem Ausbauvorhaben auszugehen. In den Streckenabschnitten mit Straßenbahn im Mischverkehr muss im weiteren Planungsverlauf geprüft und mit dem Fördermittelgeber abgestimmt werden, ob hier auf Grund der geplanten Erhöhung des Gleismittenabstandes auf 3,10 m auch die Einstufung als „Ausbauvorhaben“ gelingen kann.

## Anhangverzeichnis

### **Anhangverzeichnis**

- Anhang 1:   Übersichtsplan der Streckenabschnitte
- Anhang 2:   Variantenbewertung
- Anhang 2.1:  Schönebecker Straße Süd
- Anhang 2.2:  Alt Fermersleben Nord
- Anhang 2.3:  Alt Salbke Nord
- Anhang 3:   Trassenvarianten Lageplan und Luftbild
- Anhang 3.1:  Streckenabschnitt Schönebecker Straße Nord
- Anhang 3.2:  Streckenabschnitt Schönebecker Straße Süd
- Anhang 3.3:  Streckenabschnitt Alt Fermersleben Schanzenweg – Fr.-List-Str.
- Anhang 3.4:  Streckenabschnitt Alt Fermersleben Fr.-List-Str. – Blumenstr.
- Anhang 3.5:  Streckenabschnitt Alt Salbke Blumenstr. – Faulmannstr.
- Anhang 3.6:  Streckenabschnitt Alt Westerhüsen Faulmannstr. – MVB Be-  
triebshof
- Anhang 4:   Grobkostenermittlung