

Erläuterung zur Vorprüfung Umgestaltung der Straßenverkehrsanlagen mit Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke / Faulmannstraße in Magdeburg Ersatzneubau der Brücke über die Sülze

Veranlassung¹

Die Landeshauptstadt Magdeburg, vertreten durch das Tiefbauamt als zuständiges Fachamt, plant als Vorhabensträger die Erweiterung bzw. den Aus- und Umbau des innerstädtischen Knotenpunktes „Alt Salbke / Faulmannstraße“. Im Speziellen soll die derzeitige mangelhafte Situation am Knotenpunkt (unzureichende Krümmenradien, fehlende Aufstellflächen für den Fußgänger- und Radverkehr) entschärft und durch eine Neustrukturierung der Verkehrsanlagen behoben werden. Insbesondere sollen im Zuge der Bauarbeiten die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) barrierefrei ausgebaut werden. Das Gesamtvorhaben ist als Ersatzneubaumaßnahme zu betrachten, da die bestehenden verkehrstechnischen Strukturen im Planungsbereich vollständig neu angelegt werden.

Das Planvorhaben liegt westlich der Elbe im südlichen Magdeburger Stadtteil Salbke am Elbezufluss Sülze, welche südlich der Faulmannstraße mit der Sülzebrücke von der Straße Alt Salbke überquert wird. Die Faulmannstraße ist in Verlängerung der Ottersleber Straße eine wichtige Verbindungsstraße zwischen der B 71 (Flugplatz Magdeburg) und den Stadtteilen Salbke und Westerhüsen. Die Faulmannstraße und der südliche Arm der Straße Alt Salbke sind zudem Teile der Landesstraße 51.

Variantenübersicht:

Im Zuge der Vorplanung wurden insgesamt fünf Varianten ausgearbeitet und im Hinblick auf die gewünschten Planungsziele näher betrachtet. Da sämtliche Überlegungen zur Neugestaltung des Knotenpunktes unter der Hauptprämisse der Barrierefreiheit standen, unterscheiden sich die nachstehend vorgestellten einzelnen Entwürfe speziell in der Gestaltung des Haltestellenbereiches und der Lage der Gleisanlagen. Diesem Hauptziel ordnen sich sodann die übrigen Planungsvorgaben unter. Jedoch war speziell die Beziehung zwischen der Haltestellenlage und die Aufweitung bzw. Anpassung der Krümmenradien und Verbreiterung des Querschnittes der Faulmannstraße ein iterativer Prozess, mit sich unmittelbar gegenseitig beeinflussenden Parametern (gerade Aufstellfläche min. 50 m). Folgende Varianten wurden ausgearbeitet: Variante 1 – Seitenlage (Haltestellenkap stadtauswärts / Haltestelleninsel stadteinwärts)

- Variante 2 – Haltestellenkap stadtauswärts / Haltestelleninsel stadteinwärts
(Nutzung des stadtauswärtigen Gleises durch ÖPNV und Kfz-Verkehr)
- Variante 3 – Haltestellenkaps (stadtein- und stadtauswärts)
(Nutzung des Gleisbereiches durch ÖPNV und Kfz-Verkehr in beiden Richtungen)
- Variante 4 – Haltestellen mit angehobener Fahrbahn (stadtein- und stadtauswärts)
- Variante 5 – Haltestellenkap (stadtauswärts) und Haltestelle mit angehobener Fahrbahn
(stadteinwärts)
- Variante 6 – Haltestellenkap und angehobene Fahrbahn, Umkehrung der MVB
Wendeschleife

Es wurden in der Projektstudie die folgenden Varianten untersucht:

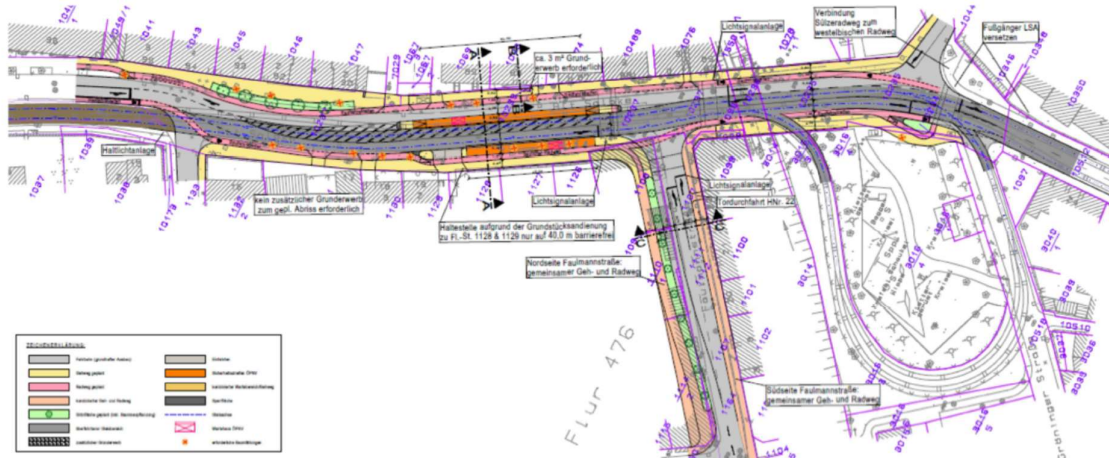
Variante 1 - Seitenlage

Die Variante 1 beinhaltet die Weiterführung der von Norden kommenden Seitenlage der Gleise. Dazu werden stadtauswärts ein Haltestellenkap sowie stadteinwärts eine Haltestelleninsel angelegt. Die Gleisanlagen werden im Bereich der Haltestellen nur vom ÖPNV (Bus und Bahn) befahren. Die Verziehung der Gleise bzw. die Verschwenkung der Straße wird somit von der Einmündung der Ferdinand-Schrey-Straße zur Faulmannstraße verlegt.

¹

¹ Der Text zu den Punkten „Veranlassung“ und „Variantenübersicht“ mit den einzelnen Varianten wurden aus dem Erläuterungsbericht zur Vorplanung für das Straßenbau- und Straßenbahnbauvorhaben vom Ingenieurbüro Lange & Jürries aus Magdeburg (2016) übernommen

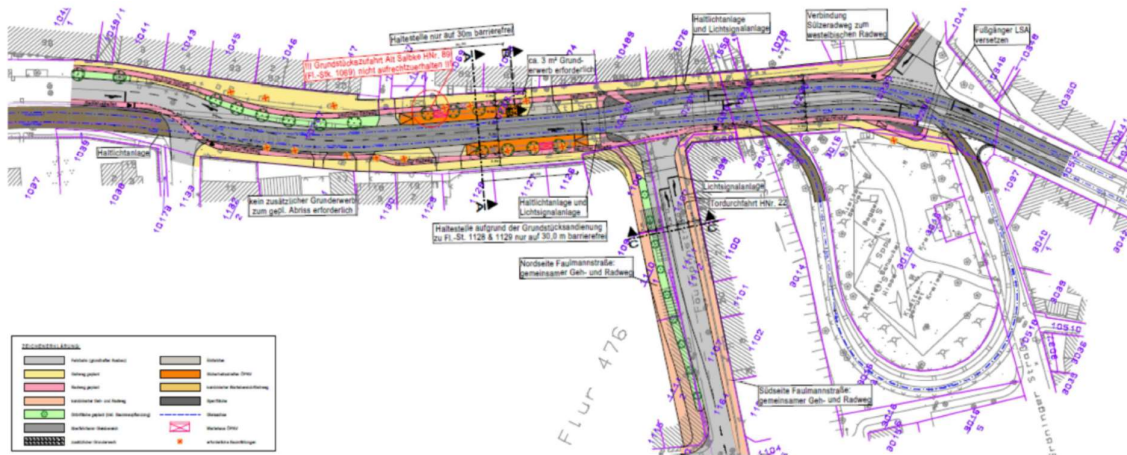
Umgestaltung der Straßenverkehrsanlagen mit Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke /
Faulmannstraße in Magdeburg - Ersatzneubau der Brücke über die Sülze



Lageplan Variante 2

Variante 3 - Haltestellenkaps (stadtein- und stadtauswärts)

Die Variante 3 weicht von den zuvor vorgestellten Lösungsansätzen weitestgehend ab. Im Bereich der Einmündung der Ferdinand-Schrey-Straße werden hierbei beide Fahrspuren von der nördlichen Parallellage zu den Gleisanlagen auf ebendiese verzogen. Somit werden von der Ferdinand-Schrey-Straße im Norden beginnend beide Gleis- bzw. Fahrspuren sowohl stadtein- als auch stadtauswärts befahren. Als Haltestellen werden beidseitige Haltestellenkaps angelegt, wobei beide Haltestellenkaps aufgrund der östlich und westlich anzuschließenden Zufahrten nur auf 30 m barrierefrei sind. Die Linksabbiegespur von der Straße Alt Salbke in Richtung Faulmannstraße wird zwischen den beiden Gleisen hindurchgeführt. Die Gleisachsen weiten sich somit zur Schaffung der Aufstellflächen im Süden im Bereich der Einmündung Klosterhof für die Linksabbieger auf, um anschließend nördlich des Knotens wieder zusammengeführt zu werden. Sowohl die westlichen als auch östlichen Grundstücke/ Zufahrten der Straße Alt Salbke können aus beiden Richtungen (stadtein- und stadtauswärts) angeeignet werden. Aufgrund der zu erschließenden Grundstücke musste auch in der Variante 3 die Barrierefreiheit der Haltestellen auf eine Länge von 30,0 m beschränkt werden.



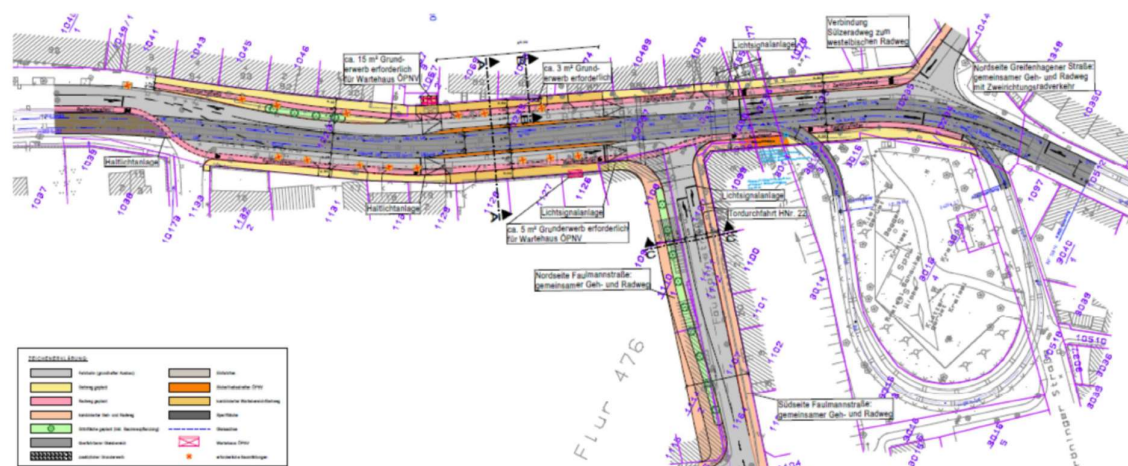
Lageplan Variante 3

Variante 4 - Haltestellen mit angehobener Fahrbahn (stadtein- und stadtauswärts)

In der Variante 4 wird die stadtauswärtige Fahrspur im Bereich der vorhandenen Fahrbahn- bzw. Gleisverziehung an der Ferdinand-Schrey-Straße verzogen und über die Gleisanlage geführt, um in Parallellage zur Fahrspur für den ÖPNV fortgeführt zu werden. Die Haltestellen werden beidseitig mit angehobener Fahrbahn angelegt. Somit ist ein Zu- bzw. Aussteigen nur unter Benutzung der Fahrbahn möglich. Mit der vorliegenden Variante können die Grundstückszufahrten im Einrichtungsverkehr gewährleistet werden. Das bedeutet, dass nur die unmittelbar angrenzenden Grundstücke befahren und auch wieder verlassen werden können. Ein Benutzen der Gleisanlagen ist für den Kfz.-Verkehr nicht vorgesehen.

Umgestaltung der Straßenverkehrsanlagen mit Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke / Faulmannstraße in Magdeburg - Ersatzneubau der Brücke über die Sülze

Nur Busse des ÖPNV sind dazu berechtigt. Im Gegensatz zu den vorherigen Varianten wird mit den Haltestellen mit angehobener Fahrbahn erstmals die Möglichkeit gegeben, die Zu- bzw. Ausfahrt zur HNr. 19 ohne Abminderung der Aufstellfläche aufrechtzuhalten. Im Einmündungsbereich der Faulmannstraße verschwenken die Gleistrassen und werden südlich des Knotenpunktes auf der östlichen Querschnittsseite fortgeführt. Die stadtauswärtige Fahrspur wird sodann sowohl vom ÖPNV als auch vom öffentlichen Verkehr befahren. Die Linksabbiegespur in Richtung Faulmannstraße und die stadteinwärtige Fahrspur werden in westlicher Parallellage zu den Gleisanlagen angelegt, ehe diese im Bereich der Straße Klosterhof zurückschwenken. Aufgrund der Schaffung einer Überquerungsmöglichkeit für den Rad- und Fußgängerverkehr wird die Haltestelle in Richtung Stadtmitte mit einer eingeschränkten Barrierefreiheit im Haltestellenbereich auf 40 m verkürzt.

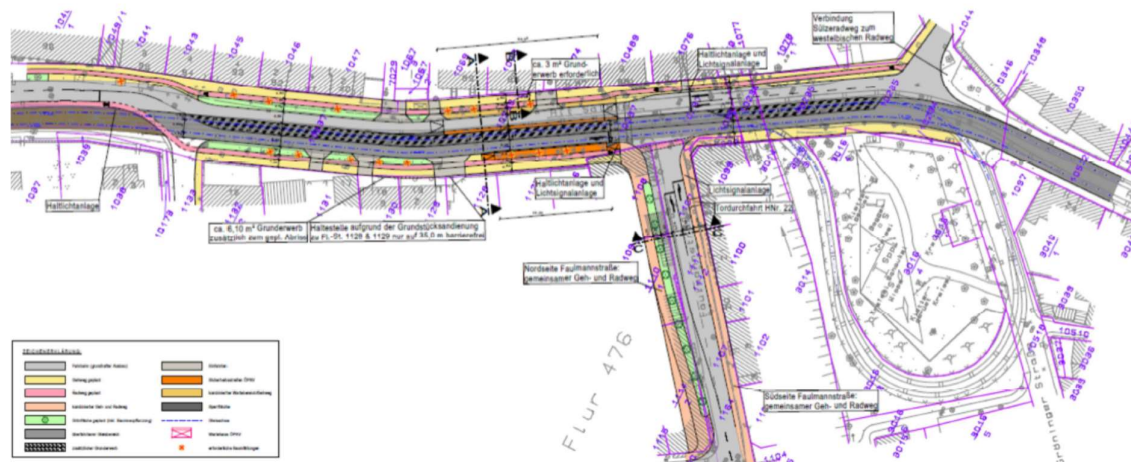


Lageplan Variante 4

Variante 5 - Haltestellenkap (stadtauswärts) & Haltestelle mit angehobener Fahrbahn (stadteinwärts)

Die Variante 5 kann als Zusammenschluss der bereits zuvor vorgestellten Varianten 2 und 4 betrachtet werden. Hierbei wird wie bereits in der Variante 2 die stadtauswärtige Fahrspur im Bereich der vorhandenen Fahrbahn- bzw. Gleisverzweigung an der Ferdinand-Schrey-Straße verzogen und als gemeinsame Fahrspur für den ÖPNV bzw. Kfz-Verkehr in südlicher Richtung fortgeführt. Die Haltestellenandienung erfolgt stadtauswärts über ein Haltestellenkap. Im Gegensatz hierzu orientiert sich die stadteinwärtige Fahrspur an Variante 4, da eine Haltestelle mit angehobener Fahrbahn vorgesehen ist. Somit ist ein Zu- bzw. Aussteigen in Richtung Stadt nur unter Benutzung der Fahrbahn möglich. Die Gleisanlagen werden stadteinwärts nur vom ÖPNV (Bus und Bahn) befahren. Mit der vorliegenden Variante können die beidseitigen Grundstückszufahrten erneut nur im Einrichtungsverkehr angegliedert werden. Das bedeutet, dass nur die unmittelbar angrenzenden Grundstücke befahren und auch wieder verlassen werden können. Eine Linksabbiegebeziehung mit einer Überquerung der Gleise ist nicht vorgesehen. Die Andienung der Flurstücke 1128 und 1129 wurde auch hier zu Lasten einer vollständigen Barrierefreiheit realisiert. Durch eine auf 35,0 m verkürzte Aufstellfläche war auch hier ein Übereinkommen zu finden. Die Linksabbiegespur in Richtung Faulmannstraße und die stadteinwärtige Fahrspur werden in westlicher Parallellage zu den Gleisanlagen angelegt, ehe diese im Bereich der Straße Klosterhof zurückschwenken. In der Variante 5 sind jedoch Defizite in den Schlepkkurven zu erkennen. Speziell die Linksabbiegebeziehung von der Faulmannstraße in die Straße Alt Salbke ist für größere Last- und Sattelzüge nur unter der Nutzung des maximalen Lenkeinschlages aus dem Stillstand zu befahren, wodurch keine dynamische Fahrweise erreicht wird.

Umgestaltung der Straßenverkehrsanlagen mit Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke / Faulmannstraße in Magdeburg - Ersatzneubau der Brücke über die Sülze



Lageplan Variante 5

Variante 6 – Haltestellenkap und angehobene Fahrbahn, Umkehrung der MVB Wendeschleife

Die Variante 6 kann als Weiterentwicklung der zuvor vorgestellten Variante 5 betrachtet werden. Hierbei werden die Vorteile der Variante 5 aufgegriffen und die noch vorhandenen Defizite versucht weitestgehend abzustellen. Hierzu zählt insbesondere zur Vermeidung von Weichen im Brückenbereich die Umkehrung der Fahrtrichtung der MVB-Wendeschleife. Die stadtauswärtige Fahrspur wird im Bereich der vorhandenen Fahrbahn- bzw. Gleisverziehung an der Ferdinand-Schrey-Straße verzogen und als gemeinsame Fahrspur für den ÖPNV bzw. Kfz-Verkehr in südlicher Richtung fortgeführt. Die Haltestellenandienung erfolgt stadtauswärts über ein Haltestellenkap.

Im Gegensatz hierzu orientiert sich die stadteinwärtige Fahrspur an Variante 4, da eine Haltestelle mit angehobener Fahrbahn vorgesehen ist. Somit ist ein Zu- bzw. Aussteigen in Richtung Stadt nur unter Benutzung der Fahrbahn möglich. Die Gleisanlagen werden stadteinwärts nur vom ÖPNV (Bus und Bahn) befahren. Mit der vorliegenden Variante können die beidseitigen Grundstückszufahrten erneut nur im Einrichtungsverkehr angedient werden. Das bedeutet, dass nur die unmittelbar angrenzenden Grundstücke befahren und auch wieder verlassen werden können. Eine Linksabbiegebeziehung mit einer Überquerung der Gleise ist nicht vorgesehen. Die Andienung der Flurstücke 1128 und 1129 wurde auch hier zu Lasten einer vollständigen Barrierefreiheit realisiert.

Durch eine auf 30,00 m verkürzte Aufstellfläche war auch hier ein Übereinkommen zu finden. Die Linksabbiegespur von der Straße Alt Salbke in Richtung Faulmannstraße wird zwischen den beiden Gleisen hindurch geführt. Die Gleisachsen weiten sich somit zur Schaffung der Aufstellflächen im Süden im Bereich der Einmündung Klosterhof für die Linksabbieger auf, um anschließend nördlich des Knotens wieder zusammengeführt zu werden.

Trassierung ÖPNV

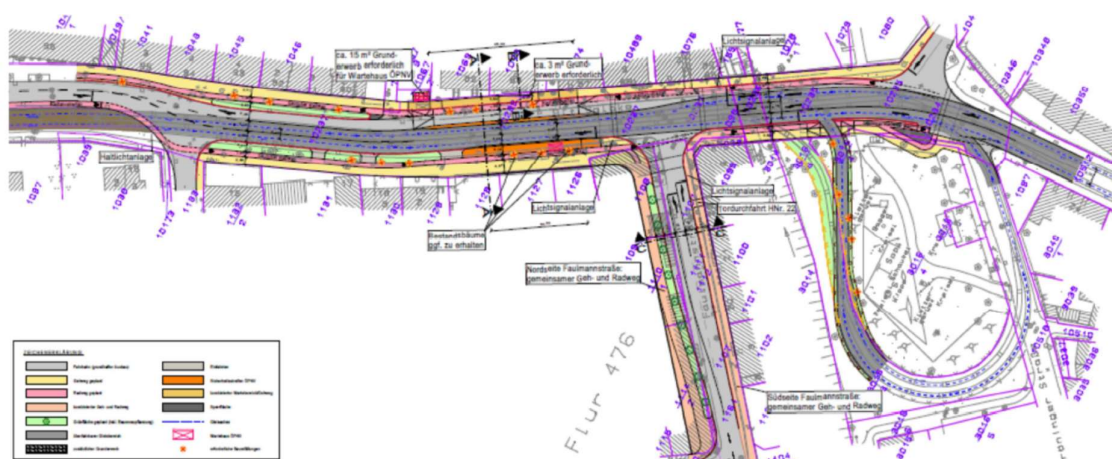
- Weiterführung der Gleisseitenlage
- Krümmenradien von 110 m bis 353 m
- Anbindung der Wendeschleife (Radien = 20 m bzw. 28 m)

Haltestellen

- Bahnsteigkanten 24 cm über SOK
- Haltestellenkap (stadtauswärts, Aufstelllänge 30 m)
- überfahrbares Haltestellenkap (stadteinwärts, Aufstelllänge 45 m)
- Befahrung

Ausbau des Knotens Faulmannstraße / Alt Salbke

Umgestaltung der Straßenverkehrsanlagen mit Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke / Faulmannstraße in Magdeburg - Ersatzneubau der Brücke über die Sülze



Lageplan Variante 6

Beschreibung der Schutzgüter

Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch beschreibt die Lebensbedingungen und die Nutzungsansprüche bzw. Nutzung des Raumes durch den Menschen. Dies sind hauptsächlich:

- Wohnnutzung
- Gewerbliche Nutzung
- Erholungsnutzung
- Verkehr

Wohnnutzung

Entlang der Straße „Alt Salbke“ und an der Faulmannstraße findet man direkt an der Straße Wohnbebauung. Es handelt sich um mehrgeschossige, ältere Gebäude. Die Bebauung auf der Nordseite der Faulmannstraße zwischen der Straße „Alt Salbke“ und der Gabelsbergerstraße wurde zur Vorbereitung der Baumaßnahme bereits abgebrochen.

Gewerbliche Nutzung

In den Erdgeschossen der oben beschriebenen Wohngebäude findet man verschiedene Geschäfte und Kleingewerbe. Im nördlichen Bereich der Straße „Alt Salbke“ befindet sich ein Getränkemarkt und noch etwas weiter nördlich ein Nahversorgungsmarkt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich ein kleiner KFZ – Betrieb.

Erholungsnutzung:

Südlich der Sülze innerhalb der Wendeschleife der MVB befindet sich ein größerer Spielplatz für die angrenzenden Wohngebiete. Wichtig ist auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Zugang zur Elbe von der Straße „Alt Salbke“ / Klosterhof.

Verkehr

Der Geltungsbereich verläuft entlang der Straßen „Alt Salbke“ und Faulmannstraße. Es handelt sich um stark befahrene Haupteerschließungsstraßen für den südlichen Stadtrand und die Verbindung nach Schönebeck.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Potentielle natürliche Vegetation:

Als potentielle natürliche Vegetation kann man für den Untersuchungsraum einen Eschen-Stieleichen-Hainbuchenwald der eingedeichten Auen annehmen (Quelle: Bericht des Landesamtes für Umweltschutz (Sonderheft 1/2000) – „Karte der potentiellen natürlichen Vegetation von Sachsen-Anhalt“). Im Untersuchungsraum sind keine Reste dieser Pflanzengesellschaft mehr vorhanden.

Umgestaltung der Straßenverkehrsanlagen mit Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke / Faulmannstraße in Magdeburg - Ersatzneubau der Brücke über die Sülze

Bestand:

Es handelt sich beim Untersuchungsraum um stark befahrene Hauptnetzstraßen. Die Straße, sowie die Nebenanlagen (Geh- und Radwege) sind vollständig versiegelt. Entlang der Straße „Alt Salbke“ findet man zwischen der Faulmannstraße und der Ferdinand-Schrey-Straße beidseitig lockere Baumreihen. Hier wurden Robinien (*Robinia pseudoacacia*) angepflanzt.

In Richtung Süden quert die Straße die „Sülze“, ein kleiner Flachlandbach, der die Börde südlich von Magdeburg entwässert. Südlich der Sülze findet man westlich der Straße eine Wendeschleife der MVB. Hier wurde innerhalb der Wendeschleife ein Spielplatz eingerichtet. Dieser ist von umfangreichen Grünflächen mit einem dichten Baum- und Strauchbestand umgeben. Östlich der Straße wurden Grünflächen angelegt, die sich in Richtung Elbe fortsetzen und von Kleingärten und Wiesenflächen abgelöst werden.

Zur Vorbereitung der Baumaßnahme wurde die Bebauung entlang der Faulmannstraße zwischen der Straße „Alt Salbke“ und der Gabelsberger Straße abgebrochen.

Flora und Fauna:

Im Landschaftsrahmenplan und Landschaftsplan sind keine Aussagen zum Vorkommen von wertvollen oder geschützten Arten im Untersuchungsraum enthalten.

Artenschutz

Bedingt durch die Vorbelastung des Standortes kann man davon ausgehen, dass die Randbereiche mit den vorhandenen Gehölzen, nur wenige Vogelarten als Lebensraum nutzen. Es handelt sich höchstwahrscheinlich um allgemein verbreitete, sehr tolerante Arten (Kulturfolger). Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Gehölzbestand sind bei einer Einhaltung der gesetzlichen Fristen unerheblich.

Man kann davon ausgehen, dass der Raum von weiteren Arten aus der angrenzenden Elbaue und den Gärten aufgesucht wird (Nahrungsgäste und Durchzügler).

Schutzgebiete:

Direkt im Nahbereich der Trasse wurden keine Schutzgebiete nach Naturschutzrecht ausgewiesen. Die Elbe (ca. 400 m weiter östlich) wird als FFH – Gebiet (Elbeaue zwischen Saalemündung und Magdeburg) und als Teil des Biosphärenreservats Mittlere Elbe geschützt. Bedingt durch den großen Abstand können direkte Beeinträchtigungen der Schutzgebiete vernachlässigt werden.

Im Bereich des Vorhabens befinden sich Bäume, die entsprechend der Baumschutzsatzung der Stadt Magdeburg geschützt sind.

Schutzgut Boden/Geologie

Der Untersuchungsraum liegt am Rand der holozänen Talaue der Elbe am Beginn des Sülzetals. Durch die postglaziale Akkumulation wurde der Untergrund mit einer ca. 10 m mächtigen Holozänablagerung (Kiese und Sande) bedeckt. In geologisch jüngster Zeit lagerte sich auf diesen Kiesen und Sanden, Auenlehm ab.

Dieser Auenlehm besteht aus Feinsand, Schluff und Ton. Aus diesen Rohböden haben sich mineralische Nassböden sogenannte Aueböden oder Gleye entwickelt. Sie besitzen ein hohes Sorptionsvermögen und eine mittlere bis hohe Feldkapazität.

Im Untersuchungsraum findet man überwiegend vorbelastete Flächen. Große Teilflächen sind bereits versiegelt oder bebaut. Naturnahe Flächen findet man nur in den Randbereichen. Großflächig wurde das Gebiet für den Bau der Straße und der angrenzenden bebauten Flächen aufgeschüttet.

Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen

Direkt im Untersuchungsraum sind keine Altlasten bekannt.

Schutzgut Wasser

Oberflächenwasser:

Die Straße „Alt Salbke“ überquert innerhalb des Ausbauabschnitts die Sülze. Die Sülze ist ein Flachlandbach mit einem Einzugsgebiet von ca. 144 km² und einer Länge ca. 20 km. Sie entspringt bei Wanzleben und entwässert die Börde südlich von Magdeburg. Durch die natürlichen Zuflüsse von salzhaltigen Grundwassern, hat die Sülze einen erhöhten Salzgehalt, woraus sich ihr Name erklärt. Nahe Sülldorf ist das Sülzetal als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Die Sülze mündet bei Elbkilometer 323 in die Elbe.

Umgestaltung der Straßenverkehrsanlagen mit Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke / Faulmannstraße in Magdeburg - Ersatzneubau der Brücke über die Sülze

Grundwasser:

Konkrete Angaben zum Grundwasser liegen bisher noch nicht vor. Man kann aber davon ausgehen, dass der Grundwasserstand entsprechend der Wasserführung der Elbe im jahreszeitlichen Verlauf stark schwankt.

Der Untersuchungsraum befindet sich außerhalb von Trinkwasserschutzonen. Im Bereich der Sülzequerung wird ein Überschwemmungsgebiet durch die Straße berührt.

Grundwasserneubildung:

Die Grundwasserneubildung lässt sich aus der Differenz zwischen Niederschlag, Abflussmenge, Assimilation und Transpiration in einem Gebiet berechnen. Im Landschaftsplan der Stadt Magdeburg wurde dargestellt, dass durch die Lage des Untersuchungsraumes in einer Flussaue, in diesem Bereich keine Grundwasserneubildung zu beobachten ist. Da der Untersuchungsraum kein Quellgebiet speist bzw. da das Grundwasser nicht genutzt werden soll, besitzt die Grundwasserneubildung innerhalb des Untersuchungsraumes im Naturhaushalt keine herausragende Bedeutung.

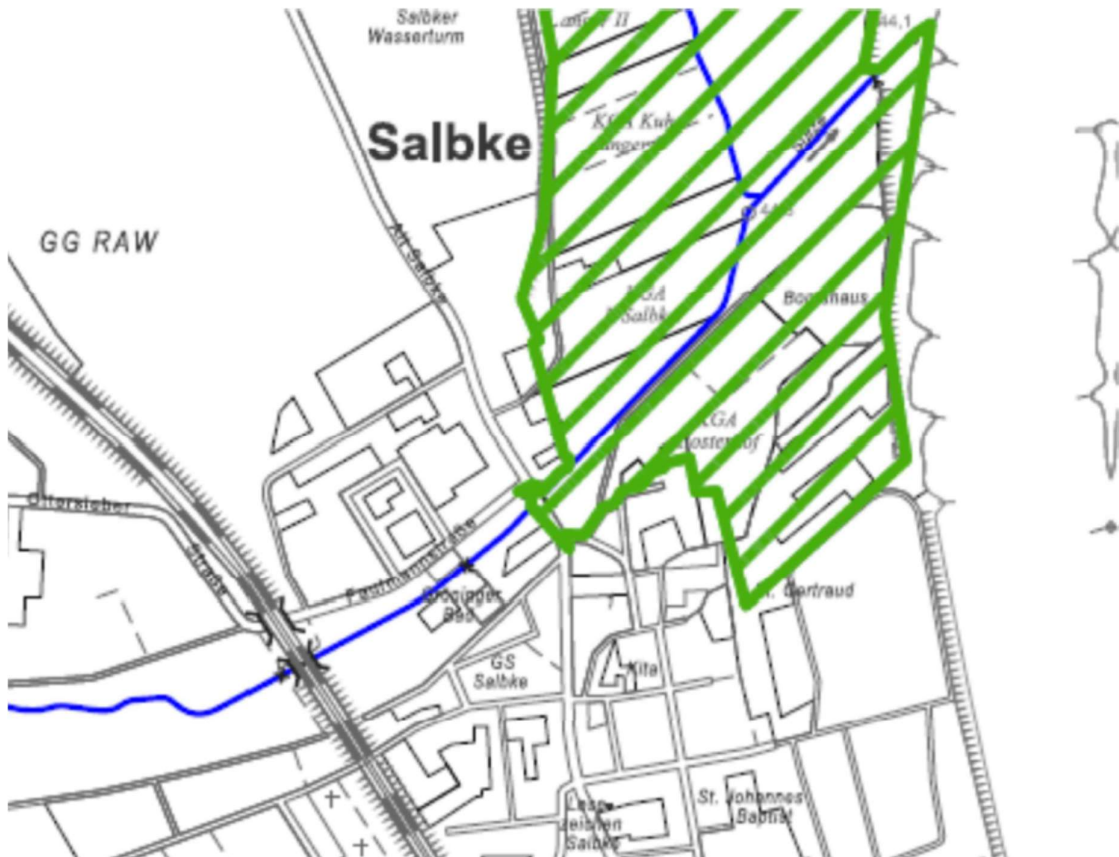
Schutzgut Klima und Lufthygiene

Der Raum um Magdeburg wird auf Grund der niedrigen Jahresniederschlagssumme (um 500 mm) zum Mitteldeutschen Trockengebiet (500 mm Jahresisohyete) gezählt. Durch die Hauptwindrichtung Süd – Südwest - West (ca. 46,7 %) verursacht der Regenschatten des Harzes diese relativ geringen Niederschläge.

Die Stadt Magdeburg liegt am Übergang vom subatlantisch geprägten zum subkontinentalen Klima, mit einer durchschnittlichen Jahresmitteltemperatur von 9,0 °C, wobei im Monatsmittel der Januar mit – 0,5 °C der kälteste und mit 18,1 °C der Juli der wärmste Monat ist.

Mikroklimatische Verhältnisse

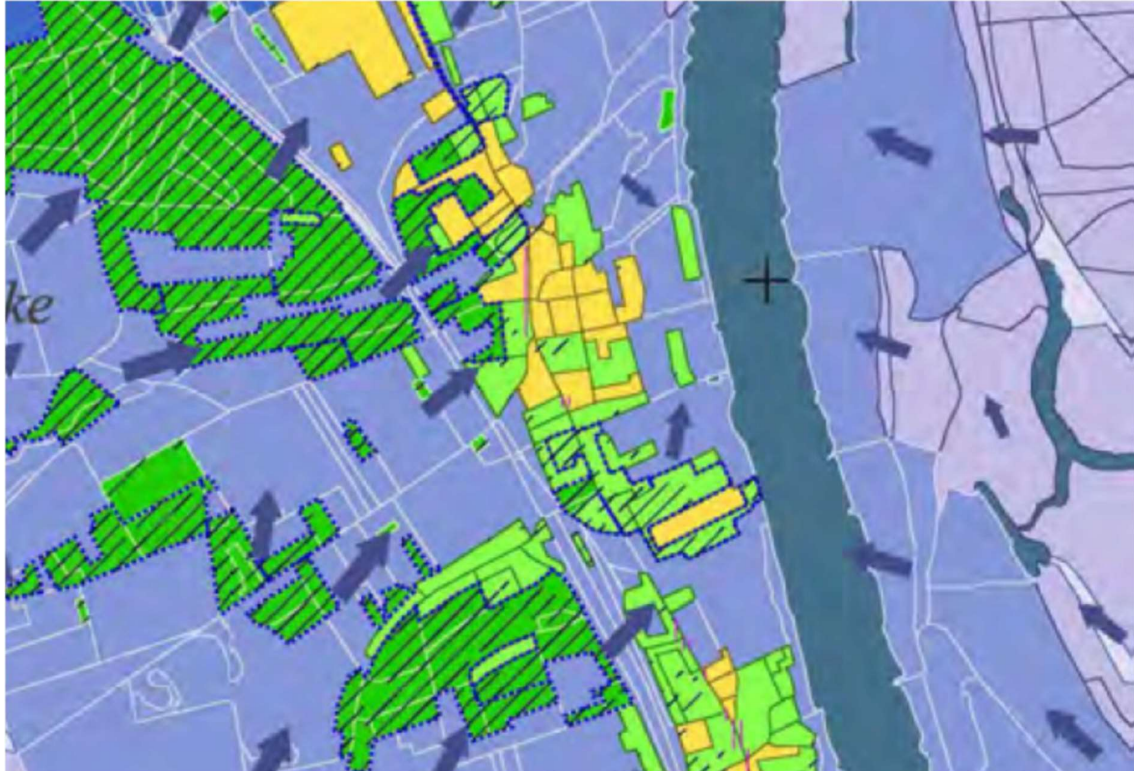
Aus dem Landschaftsplan und dem Klimagutachten für die Stadt Magdeburg (Analyse der klima- und immissionsökologischen Funktionen im Stadtgebiet von Magdeburg und deren planungsrelevante Inwertsetzung im Rahmen einer vorsorgeorientierten Umweltplanung – Aktualisierung und Fortschreibung 2013, Umweltamt der Landeshauptstadt Magdeburg, GEO-NET Umweltconsulting GmbH Hannover) ergeben sich für die Flächen die folgenden Hinweise:



Das Vorhaben berührt einen stadtklimatischen Baubeschränkungsbereich

Umgestaltung der Straßenverkehrsanlagen mit Ausbau des Knotenpunktes Alt Salbke / Faulmannstraße in Magdeburg - Ersatzneubau der Brücke über die Sülze

Im Untersuchungsraum beeinflussen die vorhandene Bebauung, Vegetation und die Topographie die klimatischen Verhältnisse. Es entstehen Räume mit einem speziellen Mikroklima, die durch Wechselwirkungen auf benachbarte Flächen wirken. Diese Auswirkungen und Wechselwirkungen sind im weiteren Verfahren zu beschreiben. Wie auf der folgenden Planungshinweiskarte dargestellt, handelt es sich um einen stadtklimatisch sensiblen Bereich, in dem der Luftaustausch zwischen Elbtal und den Flächen entlang der Sülze geregelt wird.



Planungshinweiskarte

Lärmsituation:

Der Untersuchungsraum wird durch den Verkehrslärm der vorhandenen Straßen und den Lärm der Straßenbahnen belastet.

Schutzgut Landschaft

Durch die Biotoptypen- und Nutzungstypenkartierung, sowie durch Aufnahmen (Begehungen) im Gelände ist die landschaftsstrukturelle Ausstattung des Untersuchungsraumes bekannt. Auf dieser Grundlage werden die Landschaftsräume nach den vorhandenen Landschaftsstrukturen im Hinblick auf Schönheit, Vielfalt und Charakteristik beurteilt.

Der Untersuchungsraum wird stark von den vorhandenen Verkehrsanlagen geprägt. Deutlich wirken die Gleisanlagen und technischen Bauten. Sie bestimmen den städtischen Charakter der Flächen.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Im Untersuchungsraum sind keine kultur- und sonstigen Sachgüter bekannt.

Auswirkung

Es sind die folgenden Auswirkungen zu erwarten:

Schutzgut Mensch:

- Mögliche Beeinträchtigung der Wohnfunktion entlang der Trasse durch Lärm und Erschütterungen. Hierzu werden im weiteren Planungsverlauf einzelne Fachgutachten erarbeitet.
- Verbesserung der Erschließung der Wohngebiete und des südlichen Stadtrands. Über die Straßenbahntrasse werden die Wohngebiete in Salbke und Westerhüsen mit der Straßenbahn erschlossen.
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Knoten Faulmannstraße.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

- Mit dem Vorhaben werden Grünflächen mit Baumreihen, Einzelbäumen, Gebüsch und Rasenflächen überbaut.
- Es werden die vorhandenen Baumreihen entlang der Straße beseitigt.
- Eingriff in den Lebensraum von verschiedenen Vogelarten (geschützten Arten). Es handelt sich um allgemein verbreitete Arten der Gärten (Kulturfolger). Weitere Vorkommen von geschützten Arten sind nicht bekannt und es bestehen auch keine Hinweise auf ein Vorkommen.

Schutzgut Boden:

- Versiegelung von Flächen durch den Ausbau der Verkehrsanlagen und der notwendigen Nebenanlagen

Schutzgut Wasser:

- Durch die Neuversiegelung wird die Grundwasserneubildung beeinträchtigt.

Schutzgut Klima:

- Auswirkungen auf das Klima sind zu untersuchen, da es sich um einen stadtklimatisch sensiblen Bereich handelt.

Schutzgut Landschaft

- Mit dem Ausbau der Verkehrsanlagen wird sich der Charakter der Flächen entlang der Straße „Alt Salbke“ und der Faulmannstraße nicht verändern.
Schutzgut Kultur und Sachgüter
- Auch auf die kultur- und sonstigen Sachgüter hat die neue Trasse keine Auswirkungen.

Bezogen auf den Umfang und die Intensität unterscheiden sich die sechs Trassenvarianten. Die Unterschiede müssen im weiteren Verfahren herausgearbeitet und miteinander verglichen werden.

Aufgestellt:
Wolfram Westhus
Landschaftsarchitekt
Magdeburg
15. April 2019