

# Stadt Schönebeck / Elbe



## **Begründung**

# **Bebauungsplan Nr. 11**

# **„Zentrumsumgehung“**

## **(einfacher Bebauungsplan)**

Auftraggeber : Stadt Schönebeck / Elbe  
Am Markt 1  
32218 Schönebeck

Auftragnehmer : Magdeburg - Consult GmbH  
Carnotstraße 7  
39120 Magdeburg

**Schönebeck/Elbe , Dezember 1998**

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Allgemeines	1
2. Notwendigkeit der Baumaßnahme	3
2.1 Vorgeschichte der Planung	3
2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrs- verhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	4
2.3 verkehrliche Entwicklungsziele	4
2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	5
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	6
3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Wahl der Linie	7
3.1 Trassenbeschreibung	7
3.1.1 Trasse im Grundriß	7
3.1.2 Trasse im Aufriß	8
3.2 Charakteristik von Natur und Landschaft im Plangebiet	8
3.3 Beurteilung von Varianten	9
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme	9
4.1 Trassierung	9
4.2 Querschnitt	10
4.2.1 Querschnittgestaltung	10
4.2.2 Befestigung der Fahrbahn	11
4.2.3 Befestigung der Geh- und Radwege	13
4.2.4 Wassergewinnungsgebiete	13

4.3	Kreuzungen und Einmündungen	13
4.3.1	Straßenanschlüsse, Zufahrten	13
4.3.2	Knotenpunkte	14
4.3.3	Änderungen im Wegenetz	15
4.4	Baugrund, Erdarbeiten	15
4.5	Entwässerung	19
4.6	Ingenieurbauwerke	19
4.7	Straßenausstattung	20
4.8	Besondere Anlagen	20
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	20
5.	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	22
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	22
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	24
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	24
5.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	27
5.5.	Grunderwerb	28
6.	Verfahren	29

## Anlagen

Anlage 1: Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

Anlage 2: schalltechnische Untersuchung

Anlage 3: Flächeninanspruchnahme

## 1. Allgemeines

Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 11 "Zentrumsumgehung" umfaßt

- a) den Verlauf der Zentrumsumgehung
- b) die im unmittelbaren Trassenbereich notwendigen Kompensationsmaßnahmen aus der Grünordnungsplanung und
- c) die Flächen für den Omnibusabstellplatz.

Damit werden die Grenzen des Bebauungsplanes unmittelbar durch die o.g. planerischen Vorhaben festgelegt.

Die inhaltliche Darstellung des Bebauungsplanes ist das Ergebnis des Vorentwurfes der Zentrumsumgehung in Verbindung mit dem Grünordnungsplan mit dem Arbeitsstand vom Juni 1997 einschließlich der Anregungen und Bedenken vom Oktober 1998.

Der Vorentwurf der Zentrumsumgehung Schönebeck umfaßt den Straßenneubau von

Tischlerstraße, Zollgleis	Bau-km 0 + 000 bis
Barbyer Straße, Salineninsel	Bau-km 1 + 950,67

einschließlich dem Neubau und die Rekonstruktion der im Trassenbereich liegenden Einmündungen (u.a. Tischlerstraße) und Kreuzungen (u.a. Bahnbrückental) sowie den Omnibusabstellplatz.

Der Straßenzug wird nach EAHV 93 durchgängig 2-streifig mit 7,0 m Fahrbahn ausgebaut.

Auf beiden Fahrbahnseiten sind in unterschiedlicher Anordnung gemeinsame Geh- und Radwege vorgesehen.

---

1) Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen

Die vorläufige Kostenberechnung ergibt:

Grunderwerbskosten	2.166.000,- DM
Baukosten	7.144.000,- DM
Gesamtkosten	9.310.000,- DM

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Stadt Schönebeck.

Die Straße ist förderungsfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz § 2 (GVFG), da sie für Schönebeck eine große Bedeutung als Zentrumsumgehung hat und als verkehrswichtige Zubringerstraße zum überörtlichen Verkehrsnetz im Verkehrsentwicklungsplan ausgewiesen ist. Zudem erfüllt sie die Voraussetzungen der Förderung gemäß GVFG § 3.

Die Zentrumsumgehung nach der EAHV 93<sup>1)</sup> ist folgendermaßen in das Straßennetz einzuordnen.

Lage:	innerhalb bebauter Gebiete
Straßenumfeld:	angebaut
Kategoriengruppe:	C III - angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete mit zwischengemeindlicher Verbindungsfunktion
Querschnitt:	einbahnig
Knotenpunkte:	plangleich
V <sub>e</sub> (km/h):	50
Straßenbezeichnung:	Hauptverkehrsstraße

---

1) Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen

## 2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

### 2.1 Vorgeschichte der Planung

Die Zentrumsumgehung ist ein Teil der neuen Netzgestaltung der Kreisstadt. Sie stellt künftig eine wichtige Verbindung zwischen der Geschwister-Scholl-Straße und der Barbyer Straße, unter Umgehung des Zentrums, dar. Gleichzeitig erfolgt über diese neue Trasse die Sammlung und Verteilung des Zentrumverkehrs. Sie ist keine Alternative zur Ortsumgehung der B 246 a. Beide Trassen sind notwendig und ergeben sich aus der Straßennetzberechnung für die Kreisstadt.

Im Zusammenhang mit der Planung sind verschiedene Anschlüsse vorhandener Straßen an die Zentrumsumgehung notwendig. Es betrifft die

- Bauhofstraße
- Tischlerstraße, Richtung Friedensplatz
- Anschluß City-West (Neubau)
- Salzer Straße
- Rudolf-Breitscheid-Straße
- Felgeleber Straße, Barbarastrasse
- Hoher Weg
- Barbyer Straße und Zufahrt zur Salineninsel

Zusätzlich sind Einmündungen (Ein-/Ausfahrten) für die geplante Baumaßnahme zum

- Omnibusabstellplatz (Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanes) und zum
  - Busbahnhof sowie Parkplatz "park and ride" (Bestandteil des Bebauungsplanes City West)
- vorgesehen.

Die Planung entwickelte sich aus der Vorplanung 1993 und dem Vorentwurf 1994.

In diesen Stufen wurden verschiedene Teil-Varianten untersucht, die im Entwicklungsprozeß zur vorliegenden Trassengestaltung führten.

## 2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Das Erfordernis zum Bau der Zentrumsumgehung ergibt sich entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan aus

- dem völlig überlasteten Netz mit unzureichenden Ausbauparametern der Innenstadt;

die derzeitige Belastung beträgt z. B. in der

Salzer Straße 14 500 Kfz/24 h, Einbahnstraße

Tischlerstraße 12 800 Kfz/24 h, Einbahnstraße

Nicolaistraße 17 200 Kfz/24 h

Bahnhofstraße 11 600 Kfz/24 h, Einbahnstraße

- dem Durchgangsverkehr der B 246 a und der L 51, der durch das Einbahnstraßensystem der Innenstadt geführt wird und
- der erheblichen Lärm- und Abgasbelastung der Anwohner und Besucher, in der Innenstadt.

## 2.3 verkehrliche Entwicklungsziele

Im Einklang mit der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Schönebeck sind im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt seit 1991 wesentliche Strukturänderungen im Verkehrsnetz vorgeschlagen worden, die weitreichende Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Straßenbenutzer haben.

So sind z. Z. folgende Verkehrsvorhaben realisiert bzw. in der Planung:

- Ortsumgehung der B 246 a
- Anschluß an die Autobahn A 14
- Ersatz der mindertragfähigen Welsleber Brücke

Bedeutende Strukturänderungen erfolgen ferner bei der Realisierung des angrenzenden Bebauungsplangebietes City West mit den für den öffentlichen Personennahverkehr wichtigen Bauvorhaben:

- Umbau Busbahnhof Schönebeck/Elbe
- Parkplatz "park and ride"
- Betriebsgebäude Busbahnhof (Service-/Sozial-/Bürogebäude)
- Verlängerung des vorhandenen Bahnsteigtunnels bis zum Busbahnhof

Alle diese städtebaulichen und verkehrsplanerischen Ziele erfordern den Bau einer Zentrumsumgehung und bringen auf die Anschlußstraßen höhere Verkehrsbelastungen.

#### 2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Zur Beurteilung des Verkehrs wurde die Verkehrszählung und Verkehrsnetzberechnung von 1994 und 1997 herangezogen.

Daraus ergeben sich im Jahre 2010 folgende Straßenbelastungen für die einzelnen Bauabschnitte der Zentrumsumgehung:

Tischlerstraße - Salzer Straße	10 020 Kfz/24 h
Salzer Straße - Hoher Weg	10 480 Kfz/24 h
Hoher Weg - Barbyer Straße	6 800 Kfz/24 h

Bei Verkehrsübergabe der gesamten Zentrums- umgebung ist mit einer Belastung von rund 5 000 bis 10 000 Kfz/24 h zu rechnen.

Die Straßenbelastung wird unterschiedlich von geplanten Netzveränderungen wie

- Bau der Ortsumgehung der B 246 a
- Bau der neuen Elbbrücke
- Anschluß an die Autobahn A 14
- Bau der Welsleber Brücke über die Bahnanlagen

sein.

Je nach Wirksamwerden der einzelnen Baumaßnahmen kann zeitweilig auch eine höhere Belastung auftreten.

## 2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Als Ergebnis des Ausbaues der Zentrums- umgebung wird der Straßenverkehr im erheblichen Maße aus der Innenstadt Schönebecks herausgenommen. Damit kommt es zur Verminderung der Umweltbeeinträchtigungen u. a. durch Abgase und Lärm im Zentrum.

Die geplante Führung der Straße wird an die Bahntrasse angelehnt. Damit ergibt sich eine Bündelung der Emitanten. Nachteile treten im Bereich der ehemaligen "Kohlebahn" auf.

Es können aus städtebaulichen Gründen keine aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden bzw. -wällen geplant werden. Eine Verringerung der Lärmimmissionen muß durch passiven Schallschutz (Lärmschutzfenster) gewährleistet werden (siehe dazu Abs. 5.1).

### 3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Wahl der Linie

#### 3.1 Trassenbeschreibung

##### 3.1.1 Trasse im Grundriß

Der Bauanfang der Zentrumsumgehung ist in Abstimmung mit der Planung des Neubaus der Welsleber Brücke etwa 20 m östlich des Gleises zur Zollbehörde in der Tischlerstraße festgelegt.

Nach etwa 150 m Nutzung der vorhandenen Tischlerstraße verläuft die Zentrumsumgehung auf neuer Trasse. Sie schmiegt sich an die Bahnstrecke Magdeburg - Halle (Erfurt) an.

Ab Kreuzung BarbarasträÙe benutzt die Zentrumsumgehung die Trasse des Anschlußgleises zum ehemaligen Kohlehandel bis Barbyer Straße. Von dieser Kreuzung beginnt eine Anschlußstraße als Zufahrt zur Salineninsel.

Zur Gliederung der Baumaßnahme wurden 3 Bauabschnitte festgelegt.

1. BA Bau-km 0+000 - 0+605,66 Tischlerstr. - Salzer Str.

##### 1.1 Anschluß Tischlerstraße

Bau-km 0+000,00 - 0+088,00

2. BA Bau-km 0+605,66 - 1+407,74 Salzer Str. - Barbarastr.

3. BA Bau-km 1+407,74 - 1+950,67 Barbarastr. - Barbyer Str. -  
Salineninsel

Die eigentliche Zentrumsumgehung endet an der Landesstraße 51 (Barbyer Str.).

Mit der Schließung der vorhandenen Zufahrt zur Salineninsel, wegen der Nähe der geplanten Einmündung Zentrumsumgehung in die Barbyer Straße, wird der Ausbau einer Kreuzung notwendig.

Der geringen Umweltbelastung der neuen Straße stehen größere Abbrüche entgegen. Allerdings handelt es sich zumeist um bereits leer geräumte Gebäude. Komplexe Abbrüche befinden sich im

- Bereich Tischlerstraße (zumeist realisiert)
- ehem. Jagdpatronenfabrik.

("Abbruch von Gebäuden" Pkt. 5.4).

### 3.1.2 Trasse im Aufriß

Die geplante Straße verläuft im ebenen Gelände, Höhendifferenzen liegen im cm-Bereich. Einzige Ausnahme betrifft die Kreuzung der Salzer Straße, die hier, bedingt durch das Brückenbauwerk der Eisenbahn, im Einschnitt verläuft. Deshalb fällt die Gradienten ca. 2 m unter das angrenzende Niveau von rd. 51,0 m ü. HN.

Wie hier, sind auch an den anderen Einmündungen und Kreuzungen der Planung die vorhandenen Höhen als Zwangspunkte zugrunde zu legen.

### 3.2 Charakteristik von Natur und Landschaft im Plangebiet

Das Plangebiet liegt im Stadtgebiet Schönebeck/E und besteht hauptsächlich aus ehemaligen Gewerbeflächen, Kleingartengelände und Ruderalflächen.

Genutzt werden auch Brachflächen und ehemalige Anschlußbahnflächen. Bis auf einen Abschnitt von ca. 300 m wird auf aufgeschütteten Flächen trassiert.

Nennenswerter Bewuchs befindet sich im Bereich des heutigen Busbahnhofes in der vorhandenen Grünanlage.

Detaillierte Aussagen dazu sind im Grünordnungsplan enthalten, der 1994 begleitend zum Bebauungsplan erarbeitet wurde.

Als Hauptverkehrsstraße in Randlage ist die Zentrumsumgehung zur Erschließung dieser Gebiete geeignet und wurde in den Flächennutzungsplan aufgenommen.

### 3.3 Beurteilung von Varianten

Die Möglichkeit von Varianten ist wegen des sonst notwendigen größeren Eingriffs in die Bebauung auszuschließen. Die untersuchte Straßenführung wurde seit Jahren angestrebt und die Ablösung vorhandener Bausubstanz zielgerichtet betrieben.

Im Bereich des östlichen Anschlusses an das vorhandene Straßennetz wurde neben der gewählten Variante auch eine Straßenführung über den "Heinitzhof" untersucht. Sie ist wegen des erhöhten Bauaufwandes verworfen worden.

Laut Flächennutzungsplan entspricht die vorliegende Straßenführung der städtebaulichen Raumordnung mit einer optimalen Umweltverträglichkeit.

## 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1 Trassierung

Für die Variante der Zentrumsumgehung gilt die Entwurfsgeschwindigkeit

$$V_e = 50 \text{ km/h}$$

die den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrstechnischen Anforderungen dieser Straße gerecht wird.

Zwangspunkte für die Linienführung im Grund- und Aufriß sind:

- die Anbindung an die vorhandenen Trassen bei Baubeginn  
Tischlerstraße
- und Bauende an der Barbyer Straße und Salinenzufahrt
- Lage und Höhe der anzuschließenden Straßen
- Lage der Gebäude der Energieversorgung
- Streckengleise der Deutschen Bahn AG
- vorhandene Industrieanschlußgleise

## 4.2 Querschnitt

### 4.2.1 Querschnittgestaltung

Zur Zeit der Verkehrsübergabe der Zentrums-  
umgehung wird eine Verkehrsbelastung zwischen

500 Kfz/h	zwischen Hoher Weg und Barbyer Str. und
1100 Kfz/h	zwischen Salzer Straße und Hoher Weg

erwartet.

Damit wird der Grenzbereich der Leistungsfähigkeit der Zentrums-  
umgehung, der gemäß EAHV 93, S. 45 für zweistreifige Fahrbahnen  
zwischen 1.400 bis 2.000 Kfz/h im Querschnitt liegt, nicht er-  
reicht.

Die Fahrbahnbreite ist einheitlich mit 7,00 m festgelegt. Sie  
berücksichtigt damit den Anteil des Linienbus- und nicht vermeid-  
baren Schwerlastverkehr.

Die Führung der Radfahrer erfolgt beiderseits der Straße auf meist gemeinsamen Geh- und Radwegen mit einer Mindestbreite von 2,50 m. An den Knotenpunkten wird das Prinzip der starren Schiene angewandt, d. h. die Radfahrer werden über gemeinsame Geh- und Radfurten um den Knotenpunkt herumgeführt.

Mit der Umgestaltung des Geländes um den vorhandenen Busbahnhof und dem damit verbundenen größeren Fußgängeraufkommen erhält der nördlich gelegene gemeinsame Fuß- und Radweg eine Breite von 3,50 m. Ein Abschnitt der Geh-/Radwege wird im Zusammenhang mit City-West gebaut und ist deshalb nicht Bestandteil der Zentrums-umgehung.

Zwischen der Salzer Straße und der Barbarastraße ist wegen der geringen Frequenz der Fußgänger nur auf der Nordseite der Straße ein Gehweg angeordnet. An der gegenüberliegenden Straßenseite wird ein Radweg mit 2,0 m Breite vorgesehen.

Für die Zufahrt zur Salineninsel wird ein Querschnitt mit 5,50 m Fahrbahn und beiderseits ein gemeinsamer Geh- und Radweg zuzüglich Schutzstreifen von je 3,0 m angeordnet.

#### 4.2.2 Befestigung der Fahrbahn

Die Bemessung des Aufbaus der Verkehrsfläche ist abhängig von der ermittelten Bauklasse. Für die Bestimmung der Bauklasse ist die Verkehrsbelastung in Form der maßgebenden Verkehrsbelastungszahl entscheidend. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung von 1994/1997 bilden dafür die Grundlage.

Im Ergebnis der Straßennetzberechnung werden für die geplante Straße zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe folgende Belastungen erwartet:

BA 1	10.020 Kfz/24 h
BA 2	10.460 Kfz/24 h
BA 3	4.650 Kfz/24 h

Die maßgebende Verkehrsbelastungszahl (VB) ergibt sich aus

- der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke der Fahrzeugarten des Schwerverkehrs DTV<sup>(SV)</sup> zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe sowie
- der durchschnittlichen Änderung dieses Verkehrs im vorgesehenen Nutzungszeitraum,

und wird berechnet für den Fahrstreifen mit der höchsten Verkehrsbelastung durch Schwerverkehr in Abhängigkeit von

- der Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt,
- der Breite des Fahrstreifens und
- der Längsneigung.

Für die Zentrumsumgehung wird eine maßgebende Verkehrsbelastungszahl von

VB = 1088 ermittelt und

damit die Bauklasse II festgelegt.

Der Deckenaufbau könnte in bituminöser Bauweise mit

4 cm Asphaltbeton 0/11	
8 cm Asphaltbinder	
10 cm Asphalttragschicht, Mischgutart C	
_____	
22 cm Asphaltoberbau	vorgesehen werden.

#### 4.2.3 Befestigung der Geh- und Radwege

Die Befestigung der Geh-/Radwege könnte mit Betonsteinpflaster, grau für den Gehweg und rot für den Radweg ausgeführt werden. Die Befestigungsdicke beträgt 30 cm.

#### 4.2.4 Wassergewinnungsgebiete

Wassergewinnungsgebiete werden von der Baumaßnahme nicht berührt.

### 4.3 Kreuzungen und Einmündungen

#### 4.3.1 Straßenanschlüsse, Zufahrten

Alle vorhandenen Straßenanschlüsse und Grundstückszufahrten werden an die Zentrumsumgehung wiederhergestellt. Hinzu kommen Grundstückszufahrten, die durch die geplante Straße unterbrochen und deshalb neu gestaltet werden.

#### 4.3.2 Knotenpunkte

Durch den Bau der Zentrumsumgehung entstehen, wie im Pkt. 2.1 genannt

Einmündungen und  
Kreuzungen.

Vorfahrtberechtigt sind an allen Knoten die Verkehrsteilnehmer der Zentrumsumgehung.

Im verkehrstechnischen Fachbeitrag wurden überschläglich die Knotenpunkte mit ihren Leistungsfähigkeiten berechnet. Dabei wurde die Länge der Abbiegespuren und die Notwendigkeit von Lichtzeichenanlagen nachgewiesen.

Danach sind an der

- Einmündung Tischlerstraße
- Kreuzung mit Salzer Straße
- Kreuzung mit Felgeleber- bzw. Barbarastraße

Lichtzeichenanlagen (LSA) vorzusehen.

An der Barbarastraße ist die LSA hauptsächlich aus Sicherheitsgründen wegen der Bahnkreuzung vorzusehen und wird mit den Schrankenschließzeiten koordiniert.

Für die Knoten der Zentrumsumgehung mit der

- Rudolf-Breitscheid-Straße
- Hoher Weg
- Barbyer Straße

ist eine Signalisierung vorerst nicht notwendig. Es sollte aber

"die Signalisierung vorbereitet werden, das heißt die Verrohrung für die Verkabelung, Kabelschächte und Abzweiggkästen für die Masten und Induktionsschleifen sowie ggf. Fundamente für Auslegermasten sind beim Neubau einzuarbeiten".

An den Knotenpunkten sind für Behinderte und Radfahrer die Borde im Bereich der Übergänge bzw. Furten je nach Entwässerung auf 1 oder 3 cm abzusenken. Hier ist ein Rundbord einzusetzen.

#### 4.3.3 Änderungen im Wegenetz

Außer den beschriebenen neuen Knoten ergibt sich zwischen der Felgeleber Straße und Salinenkolonie noch folgende Änderung.

Für die linksseitigen Anlieger wird eine Anliegerfahrbahn mit einer Breite von 5,25 m hergestellt, die als Mischverkehrsfläche sowohl für Kfz- als auch Rad- und Fußgängerverkehr zur Verfügung steht.

Angeschlossen wird dieser befahrbare Wohnweg an der Salinenkolonie und für Rechtseinbieger und -abbieger der Zentrumsumgehung. Anliegerfahrbahn und Zentrumsumgehung werden durch eine Grünfläche unterschiedlicher Breite getrennt.

#### 4.4 Baugrund, Erdarbeiten

Vom "Institut für Umweltschutztechnologien Schönebeck/E e.V." wurde ein Baugrundgutachten für die vorliegende Trasse 1994 erarbeitet.

Die Ergebnisse der Bodenuntersuchung werden von Infus wie folgt zusammengefaßt:

##### Darstellung des Durchschnittsprofiles

Zur besseren Übersicht kann von folgendem, vereinfachtem Einheitsprofil ausgegangen werden:

- GOK bis 1,50 m
  - Mutterboden bis 0,70 m
  - Beton bis 0,30 m
  - sonst. Auffüllung
    - bestehend aus Bauschutt, Schlacke, Asche, Sand, Kies, Steinen, dieser Bereich entspricht dem 1. Schichtpaket

- bis 2,50 m      überwiegend enggestufte Sande (SE),  
vereinzelt intermittierend gestufte Sande  
(SI), die das 2. Schichtpaket bilden und  
deren Hauptbestandteil Mittelsand ist, der  
grobsandig, schwach fein- bis mittelkiesig  
und schwach feinsandig ist.  
Diese Sande sind erdfeucht und haben eine  
mitteldichte Lagerung und sind somit als  
tragfähig einzustufen (DIN 4094). Der  
Grundwasseranschnitt (GWA) lag durchschnitt-  
lich 2,50 m u GOK, d. h. um die Schicht-  
grenze zwischen dem 2. und 3. Schichtpaket.
- bis 4,00 m      Das 3. Schichtpaket bilden enggestufte Sande  
(SE), die aus schwach mittelkiesigem und  
schwach feinsandigem Mittelsand, Grobsand und  
Feinkies bestehen. Diese Schicht ist wasser-  
gesättigt, überwiegend mitteldicht gelagert  
und tragfest.
- bis 5,00 m      Das mehr als 1 m mächtige 4. Schichtpaket  
wird von feinsandigen Mittelsanden gebildet  
(im Bereich der RKS 19 bis RKS 21).  
diese enggestuften Sande sind wassergesät-  
tigt und haben eine mitteldichte bis teil-  
weise dichte Lagerung.  
Zwischen der RKS 14 und RKS 18 (Anlage 1)  
wird die aus enggestuften Sanden bestehende  
4. Schicht durch leichtplastische Tonabla-  
gerungen ersetzt (TL), die in RKS 14 und 18  
schon bei 3 m u GOK anstehen.

#### Grundwasserverhältnisse

Wasser wurde im aufgeschlossenen Teufenbereich in allen Auf-  
schlüssen angetroffen. Die pleistozänen Sande und Kiese sind als  
grundwasserführend anzusehen.

Der Grundwasserleiter steht mit dem nördlich verlaufenden Elbelauf in hydraulischer Verbindung, so daß die Grundwasserstände abhängig sind von der Wasserführung des Flusses.

Die Grundwasserfließrichtung im betrachteten Gebiet verläuft von SW nach NO.

Die Grundwasseranschnitte lagen im Untersuchungszeitraum von RKS 1 bis RKS 12 bei durchschnittlich 47,95 m ü NN (2,5 m u GOK) und von RKS 13 bis RKS 21, einschließlich RKS 17 bis RKS 17 c durchschnittlich bei 48,35 m ü NN (2,10 m u GOK).

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß guter Baugrund vorliegt. Als natürlich gewachsener Untergrund stehen überwiegend, entsprechend dem Baugrundgutachten, nichtbindige bis schwach bindige, grobkörnige enggestufte Sande (SE) und vereinzelt intermittierend gestufte Sande (SI) an, die nicht frostempfindlich sind (FI).

Das Einbringen eines Unterbaus erfolgt in Form einer 0,60 - 1,30 m starken (je nach notwendigem Trassenaushub) verdichteten Kies-Sandpackung im Korngrößenbereich 2/8 bis 2/16. Sie dient sowohl als Frostschutz als auch als Tragschicht.

Es ist zu beachten, daß die Rammkernsondierungen (RKS) in einem Abstand von etwa 100 m erfolgt sind.

Damit ist es möglich, daß die angegebenen Bodenschichten max. 100 m vor oder hinter der dargestellten Station auftreten können.

Bei der Baudurchführung ist dies entsprechend zu berücksichtigen.

Das Baugrundgutachten macht auch Aussagen zur Gefährdungsabschätzung der Bodenaufschlüsse. Danach gibt es für die vorgesehene Achslage zwei Gebiete mit Gefahrenbereichen.

1. Das Betriebsgelände der SK Jagd- und Sportmunitions GmbH

Zitat Infus:

Für den Bereich des geplanten Trassenverlaufes auf dem Betriebsgelände der SK Jagd- und Sportmunitions GmbH (betrifft den Abschnitt um RKS 9) liegt ein Bericht einer Gefährdungsabschätzung vom 28.05.1993 vor: INFUS erhielt die Möglichkeit vor Ort Einsicht zu nehmen.

Danach ist im angrenzenden Bereich der Trassenführung eine flächenmäßig begrenzte Bodenkontamination nach der Holländischen Liste (HL) von Blei und Mineralöl vorhanden, wobei bei Blei der Sanierungsschwellenwert der HL deutlich überschritten wird.

Eine konkrete Beurteilung der eventuell vorhandenen Kontamination in den Trassenaushubmassen (bewertet nach TA Siedlungsabfall) sollte erst bei den Erdarbeiten und dann vor Ort erfolgen. Gemäß diesen Ergebnissen ist der bleiverseuchte Sonderabfall zu präzisieren. Bei der jetzigen Einschätzung wird von einer Mächtigkeit von ca. 1,0 m u GOK ausgegangen und mit einer Masse von ca. 80 - 100 t kontaminierten Materials gerechnet.

2. Bau-km 1 + 500,0 - km 1 + 880,0

Für etwa diesen Bereich werden folgende Ausführungen gemacht:

Die chemischen Untersuchungen der entnommenen Feststoffproben der 2 m mächtigen Auffüllung (Asche, Schlacke, Feinkies) um RKS 17 a und 17 b und deren Bewertung mit den Zuordnungskriterien für Deponien des Anhanges B der TA Siedlungsabfall ergaben, daß der zu erwartende Aushub des Trassenabschnittes RKS 17 bis RKS 17 c auf Deponien der Deponieklasse I bedenkenlos abgelagert werden kann.

#### 4.5 Entwässerung

Zur Einleitung des Niederschlagwassers werden die vorhandenen Sammler genutzt. Dazu ist die Genehmigung der Träger öffentlicher Belange noch detailliert einzuholen.

Die Entwässerung der Rampen zur Salzer Straße ist besonders sorgfältig durchzuführen. An den kritischen Punkten wurden 2 Einläufe hintereinander angeordnet.

Hier kann das Wasser nur über Pumpen aus diesem Tiefpunkt entfernt werden. Eine Möglichkeit besteht durch Mitnutzung des dort vorhandenen Pumpenwerkes, das möglicherweise in der Kapazität verändert werden muß.

Zur Verminderung der Zuflußmenge kann erwogen werden, daß bei Anlage des Entwässerungssystems City-West ein Teil des Regenwassers über dieses Gebiet entsorgt wird.

#### 4.6 Ingenieurbauwerke

Ab Station 0 + 615 bis 0 + 680 werden auf beiden Straßenseiten Stützmauern bis zu 2,0 m Höhe erforderlich.

Weitere Ingenieurbauwerke sind nicht unmittelbar Bestandteil der Planung für die Zentrumsumgehung.

Die Achse des geplanten Fußgängertunnels als Verlängerung des vorhandenen Bahnsteigtunnels bis zum Busbahnhof (etwa bei Bau-km 0+387) ist nachrichtlich im Bebauungsplan eingetragen. Die beabsichtigte Verlängerung des Fußgängertunnels ist Bestandteil der Antragsunterlage für das vom Land Sachsen-Anhalt initiierte Schnittstellenprogramm (Übergang vom Schienen- zum Straßenpersonennahverkehr).

#### 4.7 Straßenausstattung

Die Zentrumsumgehung erhält die Grundausrüstung mit Markierung und Beschilderung. Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

Als Stadtstraße ist die Zentrumsumgehung zu beleuchten.

#### 4.8 Besondere Anlagen

Im Bauabschnitt 3, etwa zwischen Bau-km 1 + 650 und 1 + 800 verläuft innerhalb der Grenzen des Bebauungsplanes, südlich der geplanten Zentrumsumgehung, eine Fernwärmetrasse.

Diese Fernwärmetrasse kreuzt im Bereich Hoher Weg die geplante Zentrumsumgehung.

Es ist vorgesehen, die gegenwärtig oberirdisch verlaufende Fernwärmetrasse im beschriebenen Abschnitt in dem geplanten Fußweg erdverlegt zu führen.

Die Sohltiefe der Fernwärmetrasse ist mit 1,05 m und die Überdeckung mit 0,80 m festgelegt.

#### 4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Im 1. Bauabschnitt wird auf der südlichen Seite der Straßentrasse eine Abstellfläche für Busse eingerichtet werden. Der Busbahnhof selbst befindet sich auf der nördlichen Seite der Zentrumsumgehung.

Kernstücke des außerhalb des Bebauungsplanes liegenden Busbahnhofes sind:

- Bau von 6 Bussteigen und zwar
  - 4 Bussteige mit einer Länge von 18 m (Gelenkbusse) und
  - 2 Bussteige mit einer Länge von 12 m (Normalbusse),
- Neubau eines Betriebsgebäudes mit der Funktion als
  - Servicezentrum für die Fahrgäste und
  - Sozial- und Verwaltungseinrichtung für die Busfahrer und sonstige Beschäftigten der Buslinien GmbH,
- Verkürzung der Entfernung zum Busbahnhof mit der gleichzeitig optimalen Einbindung des neuen Fußgängertunnels in den Busbahnhof,
- günstige Voraussetzung für die straßenseitige Anbindung des Busbahnhofes und
- Möglichkeiten der Schaffung eines Parkplatzes "park and ride" in unmittelbarer Nähe des Busbahnhofes.

Der Busbahnhof ist sowohl für den Stadtlinien- als auch Überlandlinienverkehr mit insgesamt 150 Fahrten pro Tag ausgelegt.

Die Fahrt der Busse in West-Ost-Richtung der Zentrumsumgehung erfolgt über den Busbahnhof. In der Gegenrichtung ist ein Halt außerhalb des Busbahnhofes vorgesehen. Dafür ist an der Zentrumsumgehung bei Bau-km 0+230 eine 2,5 m breite Busbucht vorgesehen.

## 5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

### 5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der zur Zeit gültigen Fassung vom 22.05.1990. Hierzu wurde von der Bundesregierung die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12.06.1990 erlassen. Die schallschutztechnische Untersuchung zur Zentrums-umgebung bildet die Basis für die Ermittlung schutzbedürftiger Objekte und Lärmschutzmaßnahmen.

Laut BImSchG muß beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, daß durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Im vorliegenden Fall handelt es sich bei der Baumaßnahme im Ortsbereich Schönebeck um einen "Neubau" bzw. eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße für die die Lärmvorsorge infrage kommt.

Im Bereich der Tischlerstraße bis zum Wohnhaus Tischlerstr. 6 e handelt es sich um keine wesentliche Änderung der öffentlichen Straße, wobei der heutige Lärmpegel bereits, ohne LSA, tags 74 und nachts 63 dB (A) aufweist.

Nachfolgende Immissionsgrenzwerte (Beurteilungspegel) gelten gemäß BImSchG:

	Tag 6.00 - 22.00 Uhr	Nacht 22.00 - 6.00 Uhr
Krankenhäuser, Schulen Kur- u. Altenheime	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
reine Wohn- und Sied- lungsgebiete	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
Gewerbegebiete	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Daraus ergebensich für die geplante Zentrumsumgehung nachfolgende Grenzwerte für einzelne Bereiche:

Bereich 1 ab Tischlerstr./ Zollgleis	Bau-km 0 + 000 bis Bau-km 0 + 200 Mischgebiet tags 64 dB (A), nachts 54 dB (A)
Bereich 2 ab Tischlerstr. bis Salzer Str.	Bau-km 0 + 200 bis Bau-km 0 + 605,66 Kerngebiet tags 64 dB (A), nachts 54 dB (A)
Bereich 3 ab Salzer Str. bis Hoher Weg	Bau-km 0 + 605,66 bis 1 + 660,0 Wohngebiet tags 59 dB (A), nachts 49 dB (A)
Bereich 4 ab Hoher Weg bis Barbyer Str.	Bau-km 1 + 660,0 bis 1 + 882,34 Gewerbegebiet tags 69 dB (A), nachts 59 dB (A)

Im Untersuchungsbereich können aus geometrischen und städtebaulichen Gründen (vorhandene Fläche, Gestaltung des Ortsbildes, Ein- und Ausfahrten zu Grundstücken, Möglichkeiten zur Überquerung der Straße) keine aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden bzw. -wällen geplant werden. Deshalb wird passiver Schallschutz erforderlich sein, um zumindest bei geschlossenen Fenstern ausreichend kleine Schallimmissionen in den Räumen zu gewährleisten.

Auf der Grundlage der Berechnungen zur schalltechnischen Untersuchung zur Zentrums Umgebung (siehe Anlage 1) ergibt sich ein Anspruch auf Lärmvorsorge durch passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) für einzelne Objekte. Diese sind im Bebauungsplan dargestellt und in der Anlage 2 aufgelistet.

## 5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die Baumaßnahme berührt kein Wassergewinnungsgebiet.

## 5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Der § 8 a des BNatSchG fordert, das über die Eingriffe in den Naturhaushalt und deren Kompensation abschließend im Bauleitverfahren entschieden werden muß. Entsprechende Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden im Rahmen eines Grünordnungsplanes erarbeitet, dargestellt und begründet. Bestandteil ist auch die Kostenschätzung für die geplanten Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie für Schutzmaßnahmen.

Die grünordnerischen Maßnahmen wurden aus dem Grünordnungsplan als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen.

- Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 (1) 25 a BauGB):

- Baumstandorte für hochstämmige Laubbäume
- Pflanzflächen für Sträucher
- Anlage von Landschaftsrasen
- Anlage einer öffentlichen Grünfläche
- Kompensationsmaßnahmen außerhalb der Bebauungsplanes

Mit diesen Maßnahmen wird die Trasse gestalterisch begrünt und pflanzlich eingebunden sowie

- der Verlust von Vegetation im Trassenbereich kompensiert
- das Potential an Grünvolumen innerhalb der Ortslage erhöht
- Biotopverbundelemente zwischen Ortslage und freier Landschaft hergestellt
- Freiflächen ökologisch aufgewertet und vor Erosion geschützt
- die ökologische Funktion vorhandener Biotope aufgewertet.

Die Realisierung der Maßnahmen soll zeitlich parallel zur Bauphase erfolgen und mit dieser abschließen.

Bei der Pflanzenauswahl sind standortgerechte Pflanzen zu verwenden.

- Flächen mit Bindungen für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung (§ 9 (1) 25 b BauGB):

Die Pflanzbindungen sind zum Schutz und Erhalt vorhandener Vegetation notwendig. Sie umfassen gesunde Baumbestände sowie einen Bestandteil der Grünanlage, die aufgrund ihrer Ausprägung bereits eine ökologische und/oder gestalterische Funktion erfüllen. Sie sind zu erhalten und zu pflegen sowie bei Abgang zu ersetzen.

- Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Zur Minimierung der Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme und zur Vermeidung von Schädwirkungen sind folgende Maßnahmen im Rahmen der technischen Planung notwendig:

- Beschränkung der Flächeninanspruchnahme während des Baubetriebes (Verzicht auf Arbeitsstreifen, Anwendung von Vor-Kopf-Technologien)
- Anlage der Baustelleneinrichtung und Baustofflager möglichst auf bereits versiegelter Fläche
- Vegetationsschutz

Einhaltung der Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Sträuchern im Baustellenbereich (RAS-LG 4, DIN 18920):

Baumschutz Stammschutz, Wurzel- und Kronenschutz,  
Aufstellen von Bauzäunen, fachgerechtes  
Erstellen des nötigen Lichtraumprofils

Gehölz- Vermeidung von Aufschüttungen und Ab-  
gruppenschutz grabungen,  
Vermeidung des Freilegens oder Abkappens von  
Wurzeln, Aufstellen von Schutzzäunen,  
ggf. Stammschutz

- Bodenschutz

- Bodenlagerung in empfindlichen Bereichen vermeiden
- fachgerechte Lagerung zur Wiederverwendung

- Einhaltung der DIN 18300 bei der Durchführung der Erdarbeiten. Dies betrifft insbesondere den Umgang mit dem Oberboden (auch DIN 18915)
- fachgerechte Wiederherstellung der Arbeitsbereiche
- Vorsicht bei Erdarbeiten, besonders im Bereich des Busbahnhofes, da archäologische Funde möglich sind. Bei Funden sofortiger Baustop und Meldung an die Untere Denkmalschutzbehörde Schönebecks.

#### 5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Aufgrund der vorgegebenen Trasse sind erhebliche Abbrüche, jedoch von meist abbruchreifen Gebäuden notwendig.

##### Gebäudeabbrüche

Nach Augenschein wurden folgende Nutzungen der abzubrechenden Gebäude ermittelt.

1. BA
  - Tischlerstr. 6 d  
Wohnhaus, bewohnt
  - An der Bahnstrecke
    - Einfamilienhaus, baufällig
    - Schuppen, ungenutzt
    - Holzbaracke, ungenutzt
    - Massives Bürogebäude der DB
    - Garage
    - Cafe Caberletto, Flachbau
    - Die Straßentrasse kreuzenden Gleise

2. BA • An der Bahnstrecke  
Massives Produktionsgebäude, Lagergebäude usw. der  
SK Jagd- und Sportmunitions GmbH (z.Z. ungenutzt)  
Garagen  
Gebäude der ehem. Wüst (Salinenbahnhof),  
teilweise ungenutzt.  
Gartenlauben  
Wohnhaus eingeschossig, unbewohnt, baufällig
3. BA • Ab BarbarasträÙe  
Teil einer Holzbaracke als Kegelbahn genutzt.  
Gleise auf der Trasse  
Ungenutzte Freiwärmeleitungen

Auf dem Gelände der SK Jagd- und Sportmunitions GmbH ist der  
"Kugelturm" zu erhalten. Er steht unter Denkmalschutz.

Aufgrund der Forderungen der Deutschen Bahn-AG ist entlang der  
Gleise im Abstand von 3,5 m von der Gleisachse bzw. am Rand des  
Banketts ein Maschendrahtzaun von 1,5 m Höhe zu setzen.

## 5.5 Grunderwerb

Die Grundstücke, die teilweise oder vollständig innerhalb der  
Grenzen des Bebauungsplanes liegen, sind in der Anlage 3 zusam-  
mengefaÙt.

Detailliert wird der Grunderwerb für den Bau der Zentrumsumge-  
bung in den nachfolgenden Planungsstadien im Grunderwerbsplan  
und Grunderwerbsverzeichnis dargestellt.

## 6. Verfahren

Das Planverfahren für den Bau der Zentrumsumgehung in Schönebeck erfolgt auf der Grundlage des

- Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt (Strg LSA)
- Baugesetzbuches (BauGB) und

in der jeweils aktuellen Fassung.

Als wichtigste Rechtsgrundlage für den Bau der kommunalen Straße in Schönebeck wird das Baugesetzbuch herangezogen.

Dabei erfolgt nach § 9, Absatz 1, Nr. 11, die Festsetzung der kommunalen Straße, Zentrumsumgehung Schönebeck über die Aufstellung eines Bebauungsplanes.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzt die Planfeststellung (vgl. StrG LSA; § 37, Absatz 1).

Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes ist die Zentrumsumgehung festgestellt. Ab diesem Zeitpunkt liegen die baurechtlichen Voraussetzungen für die Ausführungsplanung und den Bau der Zentrumsumgehung vor.

## Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

Straße : Zentrumsgeh.

Ausgangsdaten: DTV: 10020 [Kfz/24 h] PT: 10.0 [%] PN: 3.0 [%]

VZul: 50 [km/h] Straßenoberfläche: Asphaltbeton

Berechnungs- punkt (Station)	Emissions- pegel		s <sub>1</sub>	D <sub>s1</sub>	h <sub>a</sub>	D <sub>8K</sub>	Beurteilgs- pegel		h	D <sub>8</sub>	d <sub>0</sub>	Beurteilgs- pegel		Immissions- grenzwerte		Bemerkungen	
	Tag	Nacht					Tag	Nacht				Tag	Nacht	Tag	Nacht		
	L <sub>aE,T</sub>	L <sub>aE,N</sub>					L <sub>r,T</sub>	L <sub>r,N</sub>									
	dB(A)	dB(A)	n	dB(A)	n	dB(A)	dB(A)	dB(A)				dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		
Tischlerstr.7	n	63.6	53.3	8.9	6.2	1.1	-0.2	68.7	58.5	0.0	0.0	0	68.7	58.5	64	54	Mischgebiet
	f			12.3	4.8	1.2	-0.8			0.0	0.0						
Tischlerstr.6	n	66.6	56.3	5.8	8.1	1.9	-0.0	73.8	63.5	0.0	0.0	0	73.8	63.5	64	54	Mischgebiet
	f			9.1	6.1	1.8	-0.0			0.0	0.0						
Bauhofstr.1	n	64.6	54.3	13.5	4.4	1.8	-0.3	67.9	57.7	0.0	0.0	0	67.9	57.7	64	54	Mischgebiet
	f			16.9	3.3	1.9	-0.8			0.0	0.0						

## Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

Straße : Zentrumsgeh.

Ausgangsdaten: DTV: 10020 [Kfz/24 h] PT: 10.0 [%] PN: 3.0 [%]

VZul: 50 [km/h] Straßenoberfläche: Asphaltbeton

Berechnungs- punkt (Station)	Emissions- pegel		s <sub>1</sub>	D <sub>s1</sub>	h <sub>a</sub>	D <sub>8K</sub>	Beurteilgs- pegel		h	D <sub>8</sub>	d <sub>0</sub>	Beurteilgs- pegel		Immissions- grenzwerte		Bemerkungen	
	Tag	Nacht					Tag	Nacht				Tag	Nacht	Tag	Nacht		
	L <sub>aE,T</sub>	L <sub>aE,N</sub>					L <sub>r,T</sub>	L <sub>r,N</sub>									
	dB(A)	dB(A)	n	dB(A)	n	dB(A)	dB(A)	dB(A)				dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		
Wbs 1	n	64.6	54.3	20.4	2.5	1.4	-2.0	64.5	54.3	0.0	0.0	0	64.5	54.3	64	54	Kerngebiet
	f			23.9	1.8	1.4	-2.4			0.0	0.0						

## Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

Straße : Zentrumsgeh.

Ausgangsdaten: DTV: 10460 [Kfz/24 h] PT: 10.0 [%] PN: 3.0 [%]

VZul: 50 [km/h] Straßenoberfläche: Asphaltbeton

Berechnungs- punkt (Station)	Emissions- pegel		s <sub>1</sub>	D <sub>s1</sub>	h <sub>a</sub>	D <sub>8K</sub>	Beurteilgs- pegel		h	D <sub>8</sub>	d <sub>0</sub>	Beurteilgs- pegel		Immissions- grenzwerte		Bemerkungen	
	Tag	Nacht					Tag	Nacht				Tag	Nacht	Tag	Nacht		
	L <sub>aE,T</sub>	L <sub>aE,N</sub>					L <sub>r,T</sub>	L <sub>r,N</sub>									
	dB(A)	dB(A)	n	dB(A)	n	dB(A)	dB(A)	dB(A)				dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		
Salzerstr	n	66.7	56.5	15.5	3.7	1.4	-1.1	63.7	53.4	0.0	0.0	0	63.7	53.4	64	54	Kerngebiet
	f			19.0	2.8	1.4	-1.7			0.0	0.0						
Salzerstr Ende	n	66.7	56.5	33.6	0.2	1.9	-2.7	63.9	53.7	0.0	0.0	0	63.9	53.7	64	54	Kerngebiet
	f			37.1	-0.3	1.9	-3.0			0.0	0.0						

## Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

Straße : Zentrumsingeh.

Ausgangsdaten: DTV: 10460 [Kfz/24 h] PT: 10.0 [%] PN: 3.0 [%]

VZul: 50 [km/h] Straßenoberfläche: Asphaltbeton

Berechnungs- punkt (Station)	Emissions- pegel		s <sub>1</sub>	D <sub>s1</sub>	h <sub>a</sub>	D <sub>an</sub>	Beurteilgs- pegel		h	D <sub>g</sub>	d <sub>0</sub>	Beurteilgs- pegel		Emissions- grenzwerte		Bemerkungen	
	Tag	Nacht					Tag	Nacht				Tag	Nacht	Tag	Nacht		
	LmE,T	LmE,N	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)			
Whs 1	n	63.7	53.5	11.7	5.0	4.6	-0.0	68.3	59.1	0.0	0.0	0	68.3	58.1	64	54	Mischgebiet
	f			10.3	4.1	4.7	-0.0			0.0	0.0						
Whs 2	n	63.7	53.5	39.1	-0.5	4.6	-1.2	61.8	51.6	0.0	0.0	0	61.8	51.6	64	54	Mischgebiet
	f			42.5	-0.9	4.7	-1.4			0.0	0.0						
Thimannstr.7	n	63.7	53.5	31.6	0.5	2.9	-1.6	62.2	52.0	0.0	0.0	0	62.2	52.0	57	47	Altenheim
	f			35.1	-0.0	2.9	-1.9			0.0	0.0						
Thimannstr.6	n	63.7	53.5	56.5	-2.3	2.9	-3.1	58.2	48.0	0.0	0.0	0	58.2	48.0	57	47	Altenheim
	f			59.9	-2.5	2.9	-3.2			0.0	0.0						

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

Straße : Zentrumsgeh.

Ausgangsdaten: DTV: 10460 [Kfz/24 h] PT: 10.0 [%] PN: 3.0 [%]  
VZul: 50 [km/h] Straßenoberfläche: eigene Angabe

Berechnungs- punkt (Station)	Emissions- pegel		$s_1$	$D_{s1}$	$h_n$	$D_{3N}$	Beurteilgs- pegel		$h$	$D_B$	$d_0$	Beurteilgs- pegel		Emissions- grenzwerte		Bemerkungen
	Tag LaE,T	Nacht LaE,N					Tag Lr,T	Nacht Lr,N				Tag Lr,T	Nacht Lr,N	Tag	Nacht	
	dB(A)	dB(A)	n	dB(A)	n	dB(A)	dB(A)	dB(A)	n	dB(A)	n	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Whs 1	n f	66.7 56.5	10.0 16.6	5.7 3.4	1.4 1.4	-0.1 -1.3	70.9 60.7	0.0 0.0	0.0 0.0	0	70.9 60.7	59 49	59 49	Wohngebiet		
Whs 2	n f	65.7 55.5	15.9 22.5	3.6 2.0	1.4 1.4	-1.2 -2.3	67.1 56.8	0.0 0.0	0.0 0.0	0	67.1 56.8	59 49	59 49	Wohngebiet		
Whs 3	n f	63.7 53.5	38.3 41.8	-0.4 -0.8	1.4 1.4	-3.5 -3.7	59.5 49.3	0.0 0.0	0.0 0.0	0	59.5 49.3	59 49	59 49	Wohngebiet		
Whs 4	n f	63.7 53.5	17.9 21.2	3.1 2.3	3.2 3.2	-0.2 -0.4	66.2 56.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0	66.2 56.0	59 49	59 49	Wohngebiet		
Whs 5	n f	63.7 53.5	21.4 24.9	2.3 1.6	1.8 1.8	-1.6 -2.0	63.9 53.7	0.0 0.0	0.0 0.0	0	63.9 53.7	59 49	59 49	Wohngebiet		
Whs 6	n f	63.7 53.5	19.3 22.8	2.7 2.0	1.6 1.6	-1.3 -1.7	64.7 54.4	0.0 0.0	0.0 0.0	0	64.7 54.4	59 49	59 49	Wohngebiet		
Whs 7	n f	63.7 53.5	28.9 35.2	0.9 -0.0	1.7 1.8	-2.6 -3.0	61.5 51.2	0.0 0.0	0.0 0.0	0	61.5 51.2	59 49	59 49	Wohngebiet		

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

Straße : Zentrumsgeh.

Ausgangsdaten: DTV: 4650 [Kfz/24 h] PT: 10.0 [%] PN: 3.0 [%]  
VZul: 50 [km/h] Straßenoberfläche: eigene Angabe

Berechnungs- punkt (Station)	Emissions- pegel		$s_1$	$D_{s1}$	$h_n$	$D_{3N}$	Beurteilgs- pegel		$h$	$D_B$	$d_0$	Beurteilgs- pegel		Emissions- grenzwerte		Bemerkungen
	Tag LaE,T	Nacht LaE,N					Tag Lr,T	Nacht Lr,N				Tag Lr,T	Nacht Lr,N	Tag	Nacht	
	dB(A)	dB(A)	n	dB(A)	n	dB(A)	dB(A)	n	dB(A)	n	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		
Whs 8	n f	63.2 53.0	15.1 21.3	3.8 2.3	1.4 1.4	-1.0 -2.1	64.9 54.7	0.0 0.0	0.0 0.0	0	64.9 54.7	64 54	64 54	Mischgebiet		

Übersicht über Objekte/ Lärmvorsorge  
Objekte mit Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach

Blatt 1/4

Legende siehe Schlußblatt

Bearbeitungsstand: 18.12.95

	Immissionsort	Etage	IGW in dB(A)		Beurteilungspegel in dB(A)				R <sub>w</sub> in dB		Anzahl der schutzbed. Fenster
			T	N	Neubau		Gesamt		Fenster		
					T	N	T	N	T	N	
Bereich 1	*TISCHERLSTR. 7B										
	1005/1	EG	64	54	66	56	69	59	34	34	4
	1005/1	1.OG	64	54	66	56	69	58	34	33	
	*TISCHLERSTR.										
	1010/1	EG	64	54	68	58	69	59	34	34	5
	1010/2	EG	64	54	65	55	65	55	30	30	
	1010/2	1.OG	64	54	65	55	65	55	30	30	
	*TISCHLERSTR. 7C										
	1015/1	EG	64	54	66	55	66	56	31	31	6
	1015/2	EG	64	54	67	57	67	57	32	32	
	1015/2	1.OG	64	54	68	57	68	58	33	33	
	*TISCHLERSTR. 7F										
	1020/1	1.OG	64	54	65	55	65	55	30	30	23
	1020/1	2.OG	64	54	65	55	66	56	31	31	
	1020/2	EG	64	54	68	58	69	58	34	33	
	1020/2	1.OG	64	54	68	58	69	59	34	34	
	1020/2	2.OG	64	54	68	58	69	59	34	34	
	1020/3	EG	64	54	70	60	70	60	35	35	
	1020/3	1.OG	64	54	69	59	70	60	35	35	
	1020/3	2.OG	64	54	69	58	69	59	34	34	
	*TISCHLERSTR.										
	1030/1	EG	64	-	69	-	69	-	24	-	2(2), (g)
	*TISCHLERSTR.										
1035/1	EG	64	-	70	-	70	-	25	-	2(2), (g)	
*TISCHLERSTR. 6E											
1040/1	EG	64	54	65	55	65	55	30	30	9	
1040/1	1.OG	64	54	67	57	67	57	32	32		
1040/2	EG	64	54	71	61	71	61	36	36		
1040/3	1.OG	64	54	65	55	65	55	30	30		
*GEB. AM BAHNHOF											
1070/1	EG	64	54	67	57	67	57	32	32	19	
1070/2	EG	64	54	67	57	67	57	32	32		
1070/2	1.OG	64	54	67	57	67	57	32	32		
1070/3	EG	64	54	66	56	66	56	31	31		
1070/3	1.OG	64	54	66	56	67	56	32	31		
*SALZER STR.											
1075/1	1.OG	64	54	73	63	73	63	38	38	2	
*SALZER STR.											
1080/2	2.OG	64	54	65	54	66	56	31	31	11	
1080/3	1.OG	64	54	70	60	73	63	38	38		

Übersicht über Objekte/ Lärmvorsorge  
Objekte mit Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach

Blatt 2/4

Legende siehe Schlußblatt

Bearbeitungsstand: 18.12.95

Bereich 2

Bereich 3

Immissionsort	Etage	IGW in dB(A)		Beurteilungspegel in dB(A)				R' <sub>w</sub> in dB		Anzahl der schutzbed. Fenster
		T	N	Neubau		Gesamt		Fenster		
				T	N	T	N	T	N	
*SALZER STR.										
1100/1	EG	64	-	69	-	73	-	28	-	14(14), (g)
1100/1	1.OG	64	-	70	-	73	-	28	-	
1100/2	EG	64	-	71	-	71	-	26	-	
1100/2	1.OG	64	-	71	-	72	-	27	-	
1100/2	EG	64	-	68	-	68	-	23	-	
1100/2	1.OG	64	-	68	-	69	-	24	-	
*SALZER STR.										
1105/2	1.OG	64	54	67	57	73	63	38	38	11
1105/2	2.OG	64	54	67	57	72	62	37	37	
1105/2	3.OG	64	54	67	57	72	62	37	37	
1105/3	3.OG	64	54	65	55	65	55	30	30	
*SALZER STR., BAHNHOFSTR.										
1115/1	EG	64	-	66	-	66	-	21	-	10(10), (g)
1115/2	EG	64	-	72	-	72	-	27	-	
1115/3	EG	64	-	70	-	70	-	25	-	
1115/3	1.OG	64	-	70	-	70	-	25	-	
1115/4	EG	64	-	70	-	70	-	25	-	
1115/4	1.OG	64	-	70	-	70	-	25	-	
1115/5	EG	64	-	65	-	66	-	21	-	
1115/5	1.OG	64	-	66	-	67	-	22	-	
*BREITSCHIEDSTR.										
1120/2	EG	59	49	68	58	68	58	33	33	7
1120/2	1.OG	59	49	68	58	68	58	33	33	
*KARL-MARX-STR.										
1125/1	EG	59	-	64	-	64	-	19	-	5(5)
*KARL-MARX-STR.										
1130/1	2.OG	59	-	62	-	62	-	17	-	4(4)
*KARL-MARX-STR.										
1135/1	2.OG	59	-	60	-	60	-	15	-	19(19)
1135/2	2.OG	59	-	60	-	60	-	15	-	
1135/3	1.OG	59	-	60	-	60	-	15	-	
1135/3	2.OG	59	-	61	-	61	-	16	-	
*KARL-MARX-STR.										
1140/1	EG	59	-	70	-	70	-	25	-	4(4)
1140/1	1.OG	59	-	69	-	69	-	24	-	
*E.-THÄLMANN-STR.										
1145/1	EG	59	-	66	-	66	-	21	-	6(6)
1145/1	1.OG	59	-	66	-	66	-	21	-	
1145/1	2.OG	59	-	66	-	66	-	21	-	

Übersicht über Objekte/ Lärmvorsorge  
Objekte mit Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach

Blatt 3/4

Legende siehe Schlußblatt

Bearbeitungsland: 18.12.95

Bereich 3

Immissionsort	Etage	IGW in dB(A)		Beurteilungspegel in dB(A)				R'w in dB Fenster		Anzahl der schutzbed. Fenster
		T	N	Neubau		Gesamt		T	N	
				T	N	T	N			
*E.-THÄLMANN-STR.										
1150/1	EG	59	-	64	-	64	-	19	-	12(12), (g)
1150/1	1.OG	59	-	65	-	65	-	20	-	
*E.-THÄLMANN-STR.										
1155/1	1.OG	59	-	63	-	63	-	18	-	8(8), (g)
*E.-THÄLMANN-STR.										
1160/2	1.OG	59	49	60	50	60	50	25	25	4(4)
*PETERSTR.										
1165/2	2.OG	59	49	63	53	63	53	28	28	1(1)
*THIEMANNSTR.										
1170/1	EG	59	49	61	51	61	51	26	26	5(5)
1170/1	1.OG	59	49	63	52	63	52	28	27	
1170/6	2.OG	59	49	64	54	64	54	29	29	
*THIEMANNSTR.										
1180/1	EG	59	49	60	49	60	49	25	24	4(4)
1180/2	EG	59	49	60	50	60	50	25	25	
1180/3	1.OG	59	49	62	52	62	52	27	27	
*FELGELEBER STR. 14B										
1185/3	1.OG	59	49	61	51	61	51	26	26	2(2)
*FELGELEBER STR. 13										
1190/1	EG	59	49	69	58	69	58	34	33	24
1190/2	1.OG	59	49	68	58	68	58	33	33	
1190/3	EG	59	49	71	61	71	61	36	36	
1190/3	1.OG	59	49	71	61	71	61	36	36	
1190/4	EG	59	49	70	60	70	60	35	35	
1190/4	1.OG	59	49	70	60	70	60	35	35	
1190/5	1.OG	59	49	66	55	66	55	31	30	
1190/5	1.OG	59	49	66	55	66	55	31	30	
*FELGELEBER STR.12/12a										
1195/1	1.OG	59	49	65	55	65	55	30	30	20
1195/2	EG	59	49	69	58	69	58	34	33	
1195/2	1.OG	59	49	69	59	69	59	34	34	
1195/3	EG	59	49	67	57	67	57	32	32	
1195/3	1.OG	59	49	68	58	68	58	33	33	
1195/4	1.OG	59	49	67	56	67	56	32	31	
1195/4	1.OG	59	49	67	56	67	56	32	31	
*FELGELEBER STR.										
1200/3	EG	59	49	63	52	63	52	28	27	5(5)
1200/3	1.OG	59	49	64	54	64	54	29	29	
*SALINENKOLONIE 19/19A										
1205/2	EG	59	49	63	52	63	53	28	28	17(12)
1205/2	1.OG	59	49	64	54	64	54	29	29	
1205/3	1.OG	59	49	68	58	68	58	33	33	
1205/4	EG	59	49	62	51	62	52	27	27	
1205/4	1.OG	59	49	64	54	65	54	30	29	
1205/5	1.OG	59	49	60	50	61	50	26	25	
1205/5	1.OG	59	49	60	50	61	50	26	25	
*SALINENKOLONIE 19 19A										
1210/1	EG	59	49	69	59	69	59	34	34	3

## Übersicht über Objekte/ Lärmvorsorge

Blatt 4/4

Objekte mit Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach

Legende siehe Schlußblatt

Bearbeitungsstand: 18.12.95

	Immissionsort	Etage	IGW in dB(A)		Beurteilungspegel in dB(A)				R <sub>w</sub> in dB		Anzahl der schutzbed. Fenster
			T	N	Neubau		Gesamt		Fenster		
					T	N	T	N	T	N	
Bereich 3	*SALINENKOLONIE										
	1215/1	EG	59	49	60	50	60	50	25	25	
	1215/1	1.OG	59	49	62	52	62	52	27	27	
	1215/2	EG	59	49	63	53	63	53	28	28	
	1215/2	1.OG	59	49	64	54	64	54	29	29	
	1215/3	1.OG	59	49	69	58	69	59	34	34	
	1215/4	EG	59	49	64	54	64	54	29	29	
	1215/4	1.OG	59	49	65	55	65	55	30	30	
	1215/5	EG	59	49	60	49	60	50	25	25	
	1215/5	1.OG	59	49	63	52	63	53	28	28	15(10)
	*SALINENKOLONIE 6A										
	1220/1	EG	59	49	67	57	68	57	33	32	
1220/1	1.OG	59	49	68	58	68	58	33	33	9	
Bereich 4	*HOHER WEG										
	1225/2	1.OG	59	49	60	50	61	50	26	25	
	1225/3	EG	59	49	62	52	63	53	28	28	
	1225/3	1.OG	59	49	64	53	64	54	29	29	
	1225/4	EG	59	49	65	55	69	59	34	34	
	1225/4	1.OG	59	49	67	56	70	60	35	35	
	1225/5	EG	59	49	61	51	67	57	32	32	
	1225/5	1.OG	59	49	63	53	68	57	33	32	11(3)
	*BARBYER STR. 8/9										
	1230/1	EG	59	49	61	51	72	62	37	37	
	1230/1	1.OG	59	49	62	52	72	62	37	37	
	1230/1	2.OG	59	49	62	52	70	60	35	35	
	1230/2	EG	59	49	68	58	73	63	38	38	
	1230/2	1.OG	59	49	68	58	73	62	38	37	
	1230/2	2.OG	59	49	67	57	71	61	36	36	
	1230/3	EG	59	49	69	59	70	59	35	34	
	1230/3	1.OG	59	49	69	59	70	60	35	35	
1230/3	2.OG	59	49	69	59	70	59	35	34		
1230/4	1.OG	59	49	61	51	61	51	26	26	37(5)	

## Neubau

## Legende

Immissionsort	Bezeichnung des Immissionsortes: YYY/ZZ YYY - Objekt-Nr. ZZ - Nummer des Immissionsortes (A.. im Außenwohnbereich)
Etage	EG - Erdgeschoß n.OG - n-tes Obergeschoß
IGW T/N	Immissionsgrenzwert am Tage/T bzw. in der Nacht/N in dB(A)
Beurteilungspegel Neubau T/N	Beurteilungspegel für die Neubautrasse am Tage/T bzw. in der Nacht/N in dB(A) 1)
Gesamt T/N	Beurteilungspegel für die Gesamtsituation am Tage/T bzw. in der Nacht/N in dB(A) 1)
R' <sub>w</sub> T/N	bewertetes Schalldämm-Maß der Fenster / Lüftungseinrichtungen / Rolläden am Tage/T bzw. in der Nacht/N in dB 2), ermittelt für die Gesamtsituation
Anzahl der schutz- bed. Fenster	Anzahl der am Gesamtobjekt schutzbedürftigen Fenster 2) : Z1(Z2), (g) Z1 - Gesamtanzahl der schutzbedürftigen Fenster, alle Schallschutzklassen Z2 - Zahl der schutzbedürftigen Fenster mit Schallschutzklasse 1 g - Fensterzahl geschätzt

## Anmerkungen:

1. Die Beurteilungspegel werden auf die nächsthöhere ganze Zahl gerundet.
2. In den Spalten für R'<sub>w</sub> und für die Anzahl der schutzbedürftigen Fenster sind nur die Immissionsorte mit Anspruchsberechtigung erfaßt.

Flächeninanspruchnahme

- Stand Dezember 98 -

Gemarkung	Flur	Blatt	Flurstück	Straße	Hs.- Nr.	Fläche in m²	Eigentümer	Inanspruch- nahme
Schönebeck	1	3	57/1	Tischlerstraße	6 e	10663	E.d.V.-RT: Rat der Stadt	Teilfläche
Schönebeck	1	3	5496/87	Tischlerstraße	6 d	467	Köhler, Frank	Teilfläche
Schönebeck	1	3	1873/86	Tischlerstraße	6 c	1006	SWB GmbH	Gesamtfläche
Schönebeck	1	3	1046/86	Tischlerstraße		1250	Stadt Schönebeck	Gesamtfläche
Schönebeck	1	3	5497/87	Reichsbahn		58664	E.d.V.-RT: Deutsche Bahn AG	Teilfläche
Schönebeck	1	4	4941/89	Tischlerstraße		700	E.d.V.-RT: VEB Geb.-wirtsch	Teilfläche
Schönebeck	1	4	5323/85	Busbahnhof		25690	E.d.V.-RT: Rat der Stadt	Teilfläche
Schönebeck	1	18	5410/89	Sonderz. Nr. 32		1288	Vereinig.gegens.Bauernhilfe	Teilfläche
Schönebeck	1	18	5412/89	Sonderz. Nr. 32		4938	Vereinig.gegens.Bauernhilfe	Teilfläche
Schönebeck	1	18	5091/87	Sonderz. Nr. 32		10	Mder Getreidegesellsch.mbH	Teilfläche
Schönebeck	1	18	5092/87	Sonderz. Nr. 32		640	Mder Getreidegesellsch.mbH	Gesamtfläche
Schönebeck	1	3	4895/73	Bauhofstraße		865	Stadt Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	1	3	75/1	Zimmererstraße		1689	E.d.V.-RT: Rat der Stadt	Teilfläche
Schönebeck	1	4	89/9	Salzer Straße	12	1468	E.d.V.-RT: VEB Geb.-wirtsch	Teilfläche
Schönebeck	1	7	5084/581	Salzer Straße		4922	Stadt Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	1	7	5082/581	Salzer Straße		17	Jagd-u.Sportmunition GmbH	Gesamtfläche
Schönebeck	1	7	93/1	Salzer Straße	14	8046	Jagd-u.Sportmunition	Teilfläche
Schönebeck	1	7	580/4	Straße		1374	E.d.V.-RT: Rat der Stadt	Gesamtfläche
Schönebeck	1	7	143/4	Betriebsgelände		20578	BRD-Bundesstraßenverwaltg.	Teilfläche
Schönebeck	1	7	97/3	Betriebsgelände		1306	Jagd-u.Sportmunition GmbH	Teilfläche
Schönebeck	1	7	97/2	Betriebsgelände		2477	Jagd-u.Sportmunition GmbH	Teilfläche
Schönebeck	1	7	97/6	Betriebsgelände		1021	Jagd-u.Sportmunition GmbH	Teilfläche
Schönebeck	1	7	97/4	Betriebsgelände		1	Jagd-u.Sportmunition GmbH	Gesamtfläche
Schönebeck	1	7	97/8	R.-Breitscheidstr.		2568	E.d.V.-RT: Rat der Stadt	Teilfläche
Schönebeck	1	7	139/8	Betriebsgelände		127	EMS GmbH Schönebeck	Gesamtfläche
Schönebeck	1	7	139/9	Betriebsgelände		2890	EMS GmbH Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	1	7	139/6	Betriebsgelände		789	EMS GmbH Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	1	7	139/7	Betriebsgelände		32	EMS GmbH Schönebeck	Teilfläche

Gemarkung	Flur	Blatt	Flurstück	Straße	Hs.- Nr.	Fläche in m <sup>2</sup>	Eigentümer	Inanspruch- nahme
Schönebeck	1	7	143/3	Gartenanlage		12754	E.d.V.RT: Deutsche Bahn AG	Teilfläche
Schönebeck	1	7	143/2	Gartenanlage		15251	Landtechnik Schlüter GmbH	Teilfläche
Schönebeck	1	7	174/4	Gartenanlage		2274	Köhler, Bärbel, Thilmannstr. 8	Teilfläche
Schönebeck	1	7	139/15	Thilmannstraße		7643	E.d.V.RT: Rat der Stadt	Teilfläche
Schönebeck	1	11	181/3			1905	Dieselmot.u.Gerätebau GmbH	Teilfläche
Schönebeck	1	11	5394/192	GA an Thilmannstr.		2784	Stadt Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	1	11	2963/186	Felgeleber Str.		810	E.d.V.RT: Rat der Stadt	Teilfläche
Schönebeck	1	11	231/12			409	Stadt Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	1	11	290/6	Salinenbahn		6123	Dieselmot.u.Gerätebau GmbH	Gesamtfläche
Schönebeck	1	11	276/6			178	Dieselmot.u.Gerätebau GmbH	Teilfläche
Schönebeck	1	11	276/7			388	Dieselmot.u.Gerätebau GmbH	Teilfläche
Schönebeck	1	11	231/11			653	Dieselmot.u.Gerätebau GmbH	Teilfläche
Schönebeck	1	11	231/10			1840	E.d.V.RT: Rat der Stadt	Gesamtfläche
Schönebeck	1	11	231/142	Salinenkolonie	13 a	350	Specht, Michael	Teilfläche
Schönebeck	1	11	231/131			132	Specht, Michael	Gesamtfläche
Schönebeck	1	11	231/122	Salinenkolonie		185	E.d.V.RT: VEB Geb.-wirtschg	Teilfläche
Schönebeck	1	11	1452/231	Salinenkolonie		2405	Stadt Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	1	11	290/3	Hoher Weg		122	E.d.V.RT: Rat der Stadt	Gesamtfläche
Schönebeck	1	11	5020/233	Hoher Weg		881	Stadt Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	1	12	4199/186	Hoher Weg		2573	Stadt Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	1	12	5019/444	Hoher Weg		3074	E.d.V.RT: Rat der Stadt	Teilfläche
Schönebeck	1	12	187/1	Hoher Weg	11	10454	Wankel, Wolfgang	Teilfläche
Schönebeck	1	12	291/44	Hoher Weg		1306	Peter zum Felde Barsingen	Teilfläche
Schönebeck	1	12	291/42	Hoher Weg		126	Stadt Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	1	12	291/39	Salinenbahn		5236	E.d.V.RT: Rat der Stadt	Gesamtfläche
Schönebeck	1	12	291/38	Salinenbahn		18	Stadt Schönebeck	Gesamtfläche
Schönebeck	1	12	291/25	Heinitzhof		465	Mölders Betonbau GmbH	Teilfläche
Schönebeck	1	12	1398/291			669	Stadt Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	1	12	1400/291			37	Mölders Betonbau GmbH	Teilfläche
Schönebeck	1	12	1401/291	Barbyer Straße	8	1323	SWB GmbH	Gesamtfläche
Schönebeck	1	12	1402/291			43	Mölders Betonbau GmbH	Gesamtfläche
Schönebeck	1	12	291/31	Barbyer Straße	9	1082	SWB GmbH	Gesamtfläche

Gemarkung	Flur	Blatt	Flurstück	Straße	Hs.- Nr.	Fläche in m <sup>2</sup>	Eigentümer	Inanspruch- nahme
Schönebeck	1	12	291/42	Barbyer Str.		11	E.-d.-V.-RT: Rat der Stadt	Gesamtfläche
Schönebeck	1	12	186/4	Barbyer Straße		4698	E.-d.-V.-RT: Rat der Stadt	Teilfläche
Schönebeck	1	S-Zchn	291/37			994	Stadt Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	6	S-Zchn	1/39			870	Stadt Schönebeck	Teilfläche
Schönebeck	6	S-Zchn	6/1			4320	KUS GmbH	Teilfläche
Schönebeck	6	S-Zchn	28/1			30	KUS GmbH	Gesamtfläche
Schönebeck	6	S-Zchn	5/1			833	KBH Magdeburg GmbH	Teilfläche
Schönebeck	6	S-Zchn	1/38			750	Dieselmot.-u.-Gerätebau GmbH	Teilfläche
Schönebeck	6	S-Zchn	1/32			530	KBH Magdeburg GmbH	Teilfläche