



mps Klausenerstraße 29 39112 Magdeburg

Dr.-Ing. Peter Martens
Dipl.-Ing. Frank Puller
Dipl.-Ing. Hans-Dieter Schütz
Dipl.-Ing. Hagen Fritz
Beratende Ingenieure für Bautechnik VBI

Telefon 03 91/62 82 50
Telefax 03 91/62 82 590

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 32

-Straßenbau Welsleber Brücke-

Aufgestellt:

Beratende Ingenieure für Bautechnik VBI
Dr.-Ing. Peter Martens
Dipl.-Ing. Frank Puller
Dipl.-Ing. Hans-Dieter Schütz
Dipl.-Ing. Hagen Fritz
Klausenerstraße 29
39112 Magdeburg

Auftraggeber:

Stadt Schönebeck (Elbe)
Rathaus,
Markt 1
39218 Schönebeck (Elbe)

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1.0 Allgemeines	2
1.1 Grundlagen	2
1.2 Planunterlagen	2
1.3 Ziel des Bebauungsplanes	2
1.4 Anlaß	2
2.0 Siedlung und Landschaft	3
2.1 Bewertung der Auswirkungen, Abwägung, Ausgleichsmaßnahmen	4
3.0 Grundsätzliche Lösung	5
3.1 Prognose Verkehrsdichte	5
3.2 Forderungen zur Planung	5
3.3 Flächennutzung	6
3.4 Vorentwurf	6
4.0 Begründung	7
5.0 Versorgungsträger, Immissionsschutz, Behandlung von Niederschlagswasser	8
5.1 Versorgungsträger	8
5.2 Immissionsschutz	8
5.3 Niederschlagswasser	8

1.0 Allgemeines

1.1 Grundlagen

- Baugesetzbuch (Bau GB) in der Fassung vom 27. Aug. 1997 (BGBl. I S. 2141)
- Baunutzungsverordnung (Bau NVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. S. 132) zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland -Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22. April 1993
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes -Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90 vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991 S. 58)
- Gesetz über die Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA) vom 23. Juni 1994 (GVBl. LSA Nr. 31 S. 723)

1.2 Planunterlagen

Als Planunterlage standen zur Verfügung:

- Grundstücksplan, erstellt durch Öffentlich bestellten Vermessungsingenieur Dipl.-Ing. W. Marschner, Magdeburg, vom 02.05.1995
- Flächennutzungsplan der Stadt Schönebeck
- Vorentwurf Neubau Straßenbrücke Welsleber Straße einschließlich der Anrampungen, Ingenieurbüro mps, Magdeburg

1.3 Ziel des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan hat mit seinen Festsetzungen grundsätzlich dazu beizutragen, eine geordnete städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozial gerechte Bodennutzung zu gewährleisten.

Der Bebauungsplan hat die Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile sowie die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen und die öffentlichen, sowie privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

1.4 Anlaß

Der hier vorliegende Bebauungsplan soll die rechtlichen Grundlagen schaffen für den Neubau der Brücke Welsleber Straße sowie die angrenzenden Rampen in der dafür notwendigen Geometrie, von daher sind in dem Bebauungsplan außer der benötigten Verkehrsfläche sowie der für Herstellungszwecke der Baumaßnahme benötigten Baustelleneinrichtungsflächen keine sonstigen Flächen, ggf. nur im geringfügigen Umfang ausgeworfen.

Dieser Bebauungsplan umfaßt das Gebiet der Brücke im Zuge der Welsleber Straße über die Streckengleise der Deutschen Bahn AG von Magdeburg nach Halle mit den angrenzenden Verkehrsflächen der Welsleber Straße bis zur Kreuzung Bahnhofstraße - Dr.-Martin-Luther-Straße im Süden, der Welsleber Straße bis zur Geschwister-Scholl-Straße im Norden sowie der Tischlerstraße im Osten bis zum Schnittpunkt mit den Anschlußgleisen der Deutschen Post AG für das Posthofgebiet.

2.0 Siedlung und Landschaft

- Vorhandene Bebauung und Nutzung

Die an das zu beplanende Gebiet anschließenden Flächen sind im Bereich der Welsleber Straße Nordbereich auf der Nordwestseite durch Garagen begrenzt, auf der Nordostseite durch den Posthof, für den Zweig Tischlerstraße gilt dies für die Ostseite im Bereich der Welsleber Straße, im Westbereich ist die Zwischenfläche im Eckbereich Dorotheenstraße/Paulstraße durch gewerbliche Nutzung durch den Hagebaumarkt gekennzeichnet, die Westseite der weiter führenden Dorotheenstraße ebenfalls durch gewerbliche Nutzung, die Ostseite der Dorotheenstraße durch kleingewerbliche und Wohnnutzung, welche einen direkten Anschluß an den Jüdischen Friedhof, der direkt an die Welsleber Straße anschließt, hat.

- Topografie

Die Geländesituation in diesem Bereich der Stadt Schönebeck (Elbe) kann als weitestgehend eben bezeichnet werden. Es kann von folgenden Höhen im System der Normalhöhen (HN) ausgegangen werden: Anschlußhöhe an Planung-Zentrumsumgehung 50.311, Brückenbauwerk Bestand Oberkante Fahrbahn 58.223, Geschwister-Scholl-Straße 49.630, Bahnhofstraße 50.670. Die von diesen Punkten aus bewachsener Erdaufschüttung bestehenden Rampen prägen stark das Stadtbild in diesem Bereich der Stadt Schönebeck (Elbe). Die Brücke liegt mit ihrer Oberkante ca. 8,0 m über dem umgebenden Gelände. Der Bewuchs ist z.T. kleinwüchsig, z.T. mittelwüchsig durch verschiedenes Strauchwerk und in einigen Bereichen stehen Rubinien mit einer Höhe von ca. 20,0 m.

- Umweltverhältnisse

Im direkt zu beplanenden Bereich handelt es sich um Straßenflächen, die eine entsprechende Umweltbelastung aus der jahrelangen Nutzung als Verkehrsfläche erlitten haben. Es sind aber keine übermäßigen Beanspruchungen durch Großunfälle oder dgl. bekannt. Analoges gilt für die Fläche im Bereich der Eisenbahnanlagen.

- Baugrund

Die Rampenflächen wurden bei Errichtung der Brücke im Jahre 1885 errichtet und wegen der zwischenzeitlich durchgeführten Elektrifizierung der Bahnstrecke nachträglich um ca. 1,0 m erhöht. Der Baugrund ist geprägt durch alluviale Ablagerungen der Elbe und glaciale Bildungen der letzten Eiszeit, überlagert durch Löß in ungestörten Zonen und anthropogenen Auffüllungen im Stadtbereich.

- Baustrukturen

Bisher besteht eine Stützmauer von der Rampe Welsleber Straße im Westbereich, welche an das Gleis 58 der Deutschen Bahn AG angrenzt. Das Brückenbauwerk ist als stählerne Einfeldbrücke in Form eines Tragbrückenbauwerkes ausgeführt. Die freie Sicht ist durch eine großvolumige, auf der Brückenbrüstung angebrachte Gasrohrleitung nach Norden hin behindert.

- Naturschutz

Das vorhandene Grünvolumen und das an den bisherigen Rampenstrecken freie Grünvolumen ist auch nach Abschluß der Baumaßnahme wieder herzustellen.

- Denkmalschutz und Milieuwerte

Aus Sicht des Denkmalschutzes und des Kulturschutzes ist dem Jüdischen Friedhof eine besondere Beachtung zu Teil werden zu lassen. Im weitesten Sinne als denkmalgeschützt anzusprechende Gebäude, Bauwerke oder sonstige Strukturen sind in diesem Gebiet nicht vorhanden. Vom Milieu her ist es als ein städtisch mit intensiver Wohnnutzung in Verbindung mit Kleingewerbe geprägtes Gebiet anzusehen.

- Wasserwirtschaftliche Verhältnisse

In dem zu beplanenden Bereich sind keine Bach- oder Flußläufe oder dergleichen bekannt. Es wird davon ausgegangen, daß aufgrund der Nähe zur Elbe ein direkter Zusammenhang des Grundwasserspiegels mit dem Elbwasserspiegel besteht. Als Normalzustand kann davon ausgegangen werden, daß der Grundwasserstand etwa 2,0 bis 3,0 m unter Geländeoberfläche anzutreffen ist.

2.1 Bewertung der Auswirkungen, Abwägung, Ausgleichsmaßnahmen

Da der vorliegende Bebauungsplan nur für den Neubau einer Verkehrsanlage mit weitgehender Nutzung der vorhandenen Flächen aufgestellt wurde, sind Veränderungen an der vorhandenen angrenzenden Wohnbebauung (siehe unter 2.0) sowie an den Garagenanlagen nicht notwendig.

Das vorhandene Grünvolumen im Bereich der vorhandenen Anrampungen zum Brückenbauwerk, bestehend aus verschiedenen Strauchwerk z.T. kleinwüchsig, z.T. mittelwüchsig, sowie in einigen Bereichen aus Rubinien mit einer Höhe von ca. 20 m, muß aufgrund der neuen Trassierung (lichte Durchfahrtshöhe der Eisenbahn muß um ca. 1,00 m erhöht werden) vollständig beseitigt werden.

Das vorhandene Grünvolumen ist nach Abschluß der Baumaßnahme, spätestens eine Pflanzperiode nach Fertigstellung der Verkehrsanlage wieder herzustellen. Hierzu werden unter anderen folgende Pflanzen empfohlen:

Bäume 1. Ordnung (Großbäume - Höhe 20 - 40 m)	
z.B. Acer pseudoplatanus	Bergahorn
Aesculus hippocastanum	Roßkastanie
Fraxinus exelsior	Gewöhnliche Esche
Tilia cordata	Winterlinde
Tilia platiphyllos	Sommerlinde

Sträucher

z.B. Berberis vulgaris	Sauerdorn
Cornus mas	Kornelkirsche
Corylus avellana	Haselnuß
Forsythia intermedia	Forsythie
Philadelphus coronarius	Falscher Jasmin
Ribes sanguineum	Blutjohannisbeere
Rosa rugosa	Apfelrose
Salix viminalis	Korbweide
Syringa vulgaris	Flieder

Im Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Geh- bzw. Radweg sind Bäume 1. Ordnung (20 -40 m Höhe) im Abstand von 10,0m zu pflanzen, wodurch der teilweise gestörte bestehende Alleecharakter wieder vollständig hergestellt wird. Desweiteren sind bodenbedeckende Pflanzen in den Restflächenbereichen des Grünstreifens (außer den Baumscheibe) zu pflanzen. Die neuen Böschungen sind mit bodenbedeckenden Pflanzen sowie Solitärpflanzen zu bepflanzen, wobei eine Mischung der Pflanzarten vorgesehen ist.

3.0 Grundsätzliche Lösung

3.1 Prognose Verkehrsdichte.

Die von der Stadt Schönebeck in Auftrag gegebenen Planungen zur Zentrumsumgehung haben ergeben, daß der hier geplante Verkehrszug Welsleber Brücke zukünftig einerseits einer anderen Belastung ausgesetzt ist. Es wird zu einer Querschnittsbelastung von 7000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden kommen. Ferner ergibt sich aus dieser Planung, daß der bislang durchgeführte Einbahnverkehr unzureichend ist. Die zukünftigen Planungen sollten von einem Zweibahnverkehr in der Welsleber Straße und der Tischlerstraße ausgehen, um insgesamt das Konzept der Zentrumsumgehung in sich schlüssig aufgehen zu lassen.

3.2 Forderungen zur Planung

Für die verschiedenen Brückenbauvarianten wurden folgende Planungsparameter gefordert:

- Die Deutsche Bahn AG forderte eine um 1,00 m größere lichte Durchfahrtshöhe unter dem Brückenbauwerk sowie eine Aufweitung auf eine lichte Weite senkrecht zwischen den Widerlagern gemessen von $L_w = 39,40$ m, um bei den entsprechenden Ausbauplanungen der Strecke Magdeburg - Halle die gewünschten Fahrgeschwindigkeiten einhalten zu können.
- Der Neubau der Brücke sollte möglichst neben der bisherigen Brücke erfolgen, um eine Nutzung des bisherigen Brückenbauwerks zumindestens für den Pkw-Verkehr absichern zu können, um die Verkehrsführung in der Stadt Schönebeck in der Bauzeit nicht übermäßig zu behindern.
- Für die Planung sollten möglichst nur stadteigene Grundstücke benutzt werden.
- Einbahnregelung ist aufzuheben, Planungen sind für Zweibahnverkehr mit beidseitigen Geh- und Radwegen zu erstellen.
- Steigungen der Anrampungen sind auf ein mögliches Minimum zu begrenzen.

3.3 Flächennutzung

Ein Flächennutzungsplan, wirksam ab 22.01.1997 liegt bei der Stadt Schönebeck vor.

3.4 Vorentwurf

Die im Rahmen des Vorentwurfs des Brückenbauwerks vorgelegte Lösung sieht den Neubau der Welsleber Brücke 30,0 m westlich des vorhandenen Brückenbauwerks vor. Das Gelände des Hagebaumarkts wird z.T. mit einer Hochstraße überbaut, gleiches betrifft die Dorotheenstraße. Eine wesentliche Randbedingung dieses Entwurfs ergibt sich aus der Einhaltung der Rampenlänge unter der Berücksichtigung möglichst gleichmäßig geringer Rampenneigungen, sowohl für die Rampen Tischlerstraße/Welsleber Straße, Welsleber Straße Richtung Bahnhofstraße und Welsleber Straße Richtung Geschwister-Scholl-Straße. Durch die Anordnung des neuen Brückenüberbaus neben dem alten Überbau ist die Aufrechterhaltung des Pkw-Verkehrs in der gesamten Zwischenzeit möglich. Der westliche Fuß- und Radweg von der Brücke bis zur Bahnhofstraße im Bereich des Jüdischen Friedhofs wird in einer Galerie unter dem Straßenquerschnitt geführt. Dies wurde notwendig, da die dort vorhandene Breite der vorhandenen Rampe den Ausbau für Zweibahnverkehr mit beidseitigen Geh- und Radwegen ansonsten nicht gestattet hätte. Durch die Hochstraßenführung im Bereich des Hagebaumarktes und der Dorotheenstraße wird eine Verlängerung der Fußgängerrampe ermöglicht, so daß unter Ausnutzung der dann etwas steileren Steigung der Fußgängerverkehr um den Jüdischen Friedhof unter dem zukünftigen Straßenquerschnitt herumgeführt werden kann.

Die südliche Rampenneigung der Welsleber Straße aus Richtung Dr.-Martin-Luther-Straße erhält maximal 5 % Neigung und die Rampenneigung Tischlerstraße in Richtung Stadtmittelsackgasse bzw. Welsleber Straße in Richtung Frohse ca. 6 % Längsneigung, mit den jeweils entsprechenden Wannens- und Kuppenausrundungen.

Weitere Minimierungen der Rampenneigung waren aufgrund der innerstädtischen Situation und Begrenzung durch anschließende Knotenpunkte nicht möglich. Der Regelquerschnitt der Straße beträgt 2 x 3,50 m einschließlich Gosse sowie eines beidseitigen Grünstreifens mit Bäumen zwischen Fahrbahn und beidseitig angeordneten Geh- und Radwegen. Die Breite der gemeinsamen Geh- und Radwege, welche mit optischer Trennung angelegt werden, beträgt 2,50 m.

In den Kurvenbereichen der Rampe Welsleber Straße werden Fahrbahnaufweitungen mit dem maximalen Begegnungsfall Bus 2 / Bus 2 vorgesehen. Die Führung des Fahrzeugverkehrs in beiden Richtungen jeweils einspurig mit Aufstellspuren im Knotenpunktbereich ostwärts der Brücke ist geplant. Alle Knotenpunkte werden mit separaten Abbiegespuren ausgebaut. Die Aufstellängen wurden durch andere an der Planung Beteiligte vorgegeben und eingearbeitet.

Die Teilüberbauung des Hagebaumarktes mittels einer Hochstraße ist mit dem Besitzer abgestimmt und eine Zustimmung zu dem Entwurf erfolgt vorbehaltlich einer vertraglich einvernehmlichen Regelung mit der Stadt Schönebeck. Die Dorotheenstraße und die Paulstraße werden als Sackgassen ausgebildet und erhalten jeweils einen Wendehammer. Die dort befindliche Trafostation wird umgesetzt.

Im Bereich des Jüdischen Friedhofs ist die schmalste Stelle zwischen einem Privatgrundstück und dem Gelände der Deutschen Bahn AG. An dieser Stelle läßt sich der geforderte Straßenquerschnitt einschließlich beidseitigen Geh- und Radwegen nicht in einer Ebene unterbringen. Aus diesem Grunde erfolgte die Trassierung in der Gestalt, daß der westliche Geh- und Radweg unterhalb der Straße galerieförmig um den Jüdischen Friedhof herumgeführt wird. Hierbei wird insbesondere aus Verkehrssicherheitsgründen eine möglichst transparente Ausbildung gefordert. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Vandalismusminimierung im Bereich des Jüdischen Friedhofs ist eine gute Beleuchtung und Gestaltung vorgesehen. Der Geh- und Radweg wird in ca. 2,00 - 3,00 m Höhe an den Jüdischen Friedhof herangeführt. Der Notgehweg neben der Fahrbahn überkragt den Jüdischen Friedhof mit seiner Gesimskante an der engsten Stelle um ca. 25 cm in einer Höhe von ca. 5,0 m. Eine Zustimmung zu diesem Entwurf seitens des Landesverbandes der Jüdischen Gemeinde Sachsen-Anhalts liegt aufgrund durchgeführter mündlicher Verhandlungen vor.

Der Eisenbahzubringerverkehr zu dem Posthof wird durch entsprechende Lichtzeichen-Signalanlagenregelung mit entsprechender Schaltung geplant. Zum Zeitpunkt der Bauausführung ist zu prüfen, inwieweit der Anschluß noch genutzt wird.

4.0 Begründung

Die Analyse des vorhandenen Zustandes zeigt, daß über das derzeit bestehende Brückenbauwerk mit der Anbindung der Welsleber Straße und Tischlerstraße die Verkehrsabwicklung im Zentrum der Stadt Schönebeck nicht mehr gewährleistet ist und ein Neubau des Brückenbauwerks aus statisch-konstruktiven Überlegungen heraus unumgänglich ist. Die bisherige Verkehrsführung in Einbahnrichtung vom Stadtgebiet ost- und nordostwärts der Bahnlinie in Richtung des Stadtgebietes südwestlich der Bahnlinie ist unzureichend und stellt eine Einschränkung für die Verkehrsnutzung und die Verkehrsabläufe in der Stadt Schönebeck dar.

Die Trassenführung der Rampen ist ebenfalls unzureichend, da die im Rahmen der Elektrifizierung durchgeführte Anhebung des Brückenbauwerks um ca. 1,00 m nur im kurzen Anschlußbereich des Brückenbauwerks angeglichen wurde und sich so fahrdynamisch schlechte Zustände in Verbindung mit der Trassierung im Grundriß ergeben.

Aus wiederholten Pressemeldungen und Beschwerden, nicht nur der Anwohner, sondern auch der ÖPNV-Betreiber geht hervor, daß eine Sicherstellung eines uneingeschränkten Kraftfahrzeugverkehrs über die Welsleber Brücke dringend benötigt wird. Da der derzeitige Zustand mit einer Einschränkung der Durchfahrtsbreite auf $b = 2,00$ m, einer max.

Geschwindigkeit von $v = 10$ km/h, und einem max. zulässiges Gesamtgewicht $p = 2,8$ t von der Bevölkerung nicht mehr länger toleriert wird.

Der nun vorliegende Bebauungsplan mit eingearbeiteten Vorentwurf, mit der Errichtung eines neuen einfeldrigen Brückenbauwerkes ca. 30 m westlich des bisherigen Bauwerkes sowie der Anrampungen ist mit der Stadt Schönebeck abgestimmt und bildet die rechtlichen Grundlagen für den Neubau der Brücke Welsleber Straße mit den angrenzenden Rampen in der dafür notwendigen Geometrie.

Zur Absicherung der Planung wurden bereits mit den beteiligten Anliegern, Deutsche Bundespost; Landesverband Jüdischer Gemeinden; Firma Hagebaumarkt und mit den Verkehrsbehörden, Abstimmungen durchgeführt.

5.0 Versorgungsträger, Lärmschutz, Behandlung von Niederschlagswasser

5.1 Versorgungsträger

Im Baubereich sind folgende Ver- und Entsorgungsanlagen vorhanden, die auch in den Neubauplanungen zu berücksichtigen sind:

1. Gasversorgung
2. Elektroleitungen/Straßenbeleuchtung
3. Telefonleitungen
4. Kabel und Fahrleitungen der Deutschen Bahn AG im Bereich der Gleisanlage
5. Kabel der Wasserschiffahrtsdirektion im Bereich der Gleisanlage

5.2 Immissionsschutz

Das Ingenieurbüro Dr. Zöllner, Hansapark 69, 39116 Magdeburg hat mit Datum vom 27.11.1995 eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Das Gutachten berechnet nach den einschlägigen schalltechnischen Vorschriften den Beurteilungspegel in dB (A) für die vorhandene Trasse, für den Tageszustand und für den Nachtzustand sowie für die geplante Trasse für den Tageszustand und für den Nachtzustand dar. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist als Anlage beigefügt. Eine Übersicht über die betroffenen Gebäude ist auf der Anlage schalltechnischer Lageplan angegeben. Bei den mit Anspruch ja gekennzeichneten Gebäuden stellt sich ein Anspruch auf passive bzw. aktive Lärmschutzmaßnahmen bzw. ersatzweise Schadensausgleichszahlungen dar. Inwieweit diese Anspruchsberechtigung sich mit der Belastung aus anderen Straßenzügen überlagert, ist noch gesondert zu überprüfen.

Das vorliegende Gutachten ist zum Realisierungszeitpunkt der Straßenbaumaßnahme zu aktualisieren.

5.3 Niederschlagswasser

Im Bereich der befestigten Straßenflächen ist ein Anschluß an die Kanalisation erforderlich. Die Geh- und Radwege sind soweit Grünflächen anschließen über diese zu entwässern; soweit Straßenflächen und nur unbedeutende Grünflächen anschließen, ist ein Anschluß an die Kanalisation durchzuführen.

aufgestellt: Magdeburg, Februar 2000

*mps - Dr. Ing. Martens, Dipl.-Ing. Puller,
Dipl.-Ing. Schütz, Dipl.-Ing. Fritz*



Dipl.-Ing. H. Fritz

