

Erläuterungsbericht

Zum Antrag gemäß §§ 5 und 6 GVFG auf Aufnahme in das Mehrjahresprogramm für das Vorhaben: "Neubau eines Teilstückes der innerörtlichen Entlastungsstraße in der Stadt Staßfurt".

1. Darlegung, daß das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist.

Die Stadt Staßfurt, derzeit noch Sitz der Verwaltung des Landkreises Staßfurt, ist Sitz weiterer wichtiger regionaler Behörden. Sie beherbergt in ihren Mauern zahlreiche Industrie- und Gewerbebetriebe unterschiedlicher Größenordnungen. Weitere große Industriebetriebe werden sich in naher Zukunft dort ansiedeln.

Außerdem ist Staßfurt das Einkaufszentrum für das gesamte Umland.

Auf Grund dieser Tatsachen herrscht bereits heute täglich auf den Straßen der Innenstadt ein sehr großes Verkehrsaufkommen, das zu den Stoßzeiten zu chaotischen Verkehrsverhältnissen mit langen Staus und Wartezeiten in den Straßen führt. In der Hauptsache handelt es sich um Quell- und Zielverkehr. Dazu kommt der Transitverkehr sowohl in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord- als auch in Ost-West- bzw. West-Ost-Richtung.

Bei der sich anbahnenden Entwicklung von Staßfurt wird sich das Verkehrsaufkommen noch merklich steigern.

Ursache hierfür ist die Tatsache, daß fast alle Verkehrsteilnehmer die Bode im Zuge der Steinstraße im Stadtzentrum queren müssen, da außer im Zuge der Förderstedter Straße kein weiterer Bodeübergang vorhanden ist.

Nach den Verkehrszählungen des Büros für Verkehrsplanung und Stadtentwicklung Dr. Schuberth in Hannover passieren die Bodebrücke im Zuge der Steinstraße täglich 23.400 Pkw's und Lkw's in beiden Richtungen.

Die Hohenerxebener Straße wird an der Zählstelle am Ortseingang von Staßfurt von täglich 4.000 Einheiten befahren.

An der Zählstelle am Großmarkt "REAL-Kauf" in der Hohenerxebener Straße (LIO 72) beträgt die Belastung bereits 7.000 Einheiten. Die Belastung der Förderstedter Straße (LIO 73) am Ortsausgang in Richtung Magdeburg beträgt danach auch 7.000 Einheiten. (Stand Sommer 1992)

Ein weiterer neuralgischer Punkt für den Verkehr ist die Eisenbahnunterführung im Zuge der Wassertorstraße. Hier kommt es fast den gesamten Tag über zu langen Staus in beiden Fahrtrichtungen.

Es ist daher ein Gebot der Stunde, Mittel und Wege zu finden, mit denen die chaotischen Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt von Staßfurt beseitigt bzw. erheblich verringert werden können.

Der Landkreis und die Stadt Staßfurt suchten in den vergangenen Monaten gemeinsam nach einer Lösung des o.g. Problemes und kamen zu der Überzeugung, daß der Bau einer die Bode querenden, östlich des Stadtkernes gelegenen Hauptstraße eine erhebliche Entlastung der Innenstadt darstellen würde.

Die Stadt Staßfurt erteilte im Jahre 1991 dem Büro für Verkehrsplanung und Stadtentwicklung Dr. Schuberth in Hannover den Auftrag zu Erstellung eines Verkehrskonzeptes für das gesamte Stadtgebiet. Dieses Konzept liegt nunmehr vor.

Kernpunkt des Konzeptes ist eine den Stadtkern umfassende innerörtliche Entlastungsstraße mit zwei Bodeübergängen im Westen und Osten des Stadtkernes. Der östliche Bodeübergang soll demnach im Zuge einer Verbindungsstraße zwischen der Hohenerxlebener Straße südlich der Bode und der Schlachthofstraße nördlich der Bode erfolgen.

In Kenntnis dieser Tatsache und aus der Verpflichtung und Absicht heraus, für möglichst sichere und reibungslose Verkehrsabläufe in ihrem Hoheitsgebiet zu sorgen, beschlossen der Landkreis und die Stadt Staßfurt einen Vorentwurf über den Bau dieses Teilstückes der künftigen Entlastungsstraße zwischen der Hohenerxlebener Straße und der Schlachthofstraße aufzustellen, um Aussagen über die Realisierbarkeit und die zu erwartenden Baukosten zu erhalten.

Sie erteilten dem Unterzeichner den Auftrag zur Bearbeitung eines entsprechenden Vorentwurfes.

2. Geplante Maßnahmen

2.1 Trassenführung

Die geplante innerörtliche Entlastungsstraße soll als Stadtstraße angelegt werden. Dementsprechend beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 50 \text{ km/h}$.

Der Verbindungsabschnitt zwischen Hohenerxlebener Straße und der Schlachthofstraße beginnt im Süden an der Hohenerxlebener Straße etwa 650 m östlich der Bahnlinie Güsten - Magdeburg und rd. 1.000 m westlich des Ortsausganges von Staßfurt und endet im Norden an der Schlachthofstraße rd. 400 m östlich der Förderstedter Straße.

Durch diese räumliche Nähe zum Ortskern ist gewährleistet, daß die Verkehrsteilnehmer diesen Straßenabschnitt als Umfahrung des Stadtkernes akzeptieren, zumal -wie bereits oben erwähnt-, dieser Abschnitt nach den Plänen des Büros Dr. Schubert später weiter nach Süden zur Bernburger Straße verlängert werden soll.

Die Straße verläuft von der Hohenerxlebener Straße über das Betriebsgelände eines ehemaligen stillgelegten chemischen Betriebes nach Norden. Am Nordrand des Betriebsgeländes beginnt die Talaue der Bode, in deren Mitte etwa die Bode von Westen nach Osten verläuft.

Die Talaue hat eine Breite von rd. 200 m und geht im Norden sanft in das höher gelegene Gelände am Löbnitzer Weg über. Die Talaue wird von der geplanten Straße fast senkrecht gequert.

Die Bode selbst, die an der Querungsstelle eine obere Breite von rd. 25 m hat, wird in einem Winkel von fast 90° durch die Straße gequert.

Nach Erreichen des nördlichen Hochufers schwenkt die Straße rd. 30 m nördlich des Löbnitzer Weges nach Nordwesten ab und mündet dann rechtwinklig in die Schlachthofstraße ein (siehe Lageplan, Anlage 3). Die Gesamtlänge der geplanten Straße beträgt rd. 670 m.

2.2 Querschnitt

Auf der Grundlage der o.g. Verkehrszählung des Büros Dr. Schubert wird folgende Verkehrsbelastung für das Jahr 2000 auf der Entlastungsstraße prognostiziert.

Abschnitt Hohenerxlebener Straße	-	
Löbnitzerweg	-	4620 Kfz/Tag
Abschnitt Löbnitzerweg	-	
Schlachthofstraße-	-	2910 Kfz/Tag
Abschnitt Schlachthofstraße	-	
Löbnitzerweg	-	4040 Kfz/Tag
Abschnitt Löbnitzerweg	-	
Hohenerxlebener Straße	-	5560 Kfz/Tag

Entsprechend ihrer zugedachten Aufgabe und der zu erwartenden Belastung, ist die geplante Entlastungsstraße in die Kategoriengruppe B III -anbaufreie Straße im Vorfeld bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion-einzuordnen.

Dementsprechend erfolgt der Fahrbahnaufbau nach RSTO 86 gemäß Zeile 3.1, Bauklasse II, (siehe Regelquerschnitt, Anlage 5). Die Fahrbahnbreite ist mit 6,50 m einschließlich beidseitiger Gosse angenommen. Die seitliche Fahrbahnbegrenzung bildet eine Hochbordanlage. Beidseitig der Fahrbahn wird für den Radfahrer- und Fußgängerverkehr ein 2,50 m breiter kombinierter Geh- und Radweg angelegt. Zwischen dem Geh- und Radweg wird ein 2,00 m breiter Grünstreifen als Schutzstreifen angelegt.

Auf den Außenseiten des kombinierten Geh- und Radweges ist ein 1,25 m breiter Seitenraum als Sicherheitsstreifen geplant.

2.3 Kreuzungen und Einmündungen

Die Hohenerxlebener Straße wird in Zukunft ein Zubringer zur geplanten Bundesautobahn Magdeburg Halle sein. Zur Gewährleistung eines reibungslosen und störungsfreien Verkehrsablaufes im Einmündungsbereich der

Entlastungsstraße in die Hohenerxlebener Straße, ist die Anlegung einer Linksabbiegerspur sowie einer Rechtsabbiegerspur in der Hohenerxlebener Straße geplant. Der Kreuzungsbereich erhält eine Lichtzeichenanlage. Im Einmündungsbereich der Entlastungsstraße in die Schlachthofstraße wird die Schlachthofstraße um eine Links- und Rechtsabbiegerspur aufgeweitet. Die Entlastungsstraße erhält an der Einfahrt in den Löbnitzer Weg eine Rechtsabbiegerspur.

2.4 Erdarbeiten

Im Zuge der Querung der Bodeaue muß aus wasserwirtschaftlichen Gründen (Hochwasserfreiheit) die Straße auf einem Dammkörper angelegt werden. Der Dammkörper hat eine Gesamtlänge von rd. 200 m bei einer maximalen Schütthöhe von bis zu rd. 3,00 m. Er soll aus verdichtungsfähigen Schüttmaterialien mit einer Mindestböschungsneigung von 1 : 2 hergestellt werden. Die Dammböschungen werden mit Mutterboden abgedeckt und angesät und die Böschungskegel unterhalb der Brücke mit Natursteinpflaster gegen Auspülungen befestigt.

2.5 Bodenverhältnisse

Im Bereich der geplanten Straßentrasse stehen Böden unterschiedlicher Frostepfindlichkeitsklassen an. Der Ausbau erfolgt daher entsprechend der Frostepfindlichkeitsklasse F 3 (siehe Bodengutachten).

Im Bereich des ehemaligen Chemiehandels an der Hohenerxlebener Straße ist kontaminierter Boden vorhanden (siehe Bodengutachten). Dieser Boden muß abgetragen und als Sondermüll beseitigt werden.

Der Umfang und die Art und Weise der Entsorgung soll vor Ort bei Durchführung der Arbeiten durch weitere Untersuchungen festgelegt werden.

Im Bereich des geplanten Brückenbauwerkes stehen schwach schluffige, kiesige Sande an, die eine Flachgründung der Brückenwiderlager ermöglichen.

2.6 Brücke über die Bode

Zur Querung der Bode ist der Bau einer entsprechenden Straßenbrücke erforderlich. Nach Angaben des Staatlichen Amtes für Umweltschutz Magdeburg, Abteilung Obere Wasserbehörde, fließen durch die Bode bei $HHW = HQ_{100} \quad 105 \text{ m}^3/\text{s}$ ab.

Die Bodesohle liegt an der Kreuzungsstelle auf rd. + 60,60 m NN und der Bodewasserspiegel bei HW_{100} auf rd. + 64,60 m NN.

Eine hydraulische Bemessung ergab eine erforderliche Durchflußbreite von rd. 30,00 m für die Brücke. Das Staatliche Amt für Umweltschutz Magdeburg fordert, daß die Konstruktionsunterkante des Brückenbauwerkes (KUK) mindestens auf + 65,25 m NN liegen muß.

Diese Brücke soll in Stahlbetonbauweise (Spannbeton) erstellt werden. Die Brücke erhält eine Fahrbahnplattenbreite von 7,10 m mit beidseitigen kombinierten Geh- und Radwegen von 3,00 m Breite.

Der kombinierte Geh- und Radweg auf der Brücke wird durch Schutzplanken zur Fahrbahn hin geschützt.

2.7 Sonstige Bauwerke

Seitens des Landkreises Stäßfurt wird ein überregionaler Radwanderweg in der Talaue der Bode auf dem rechten Ufer geplant.

Die genaue Trassenführung liegt noch nicht fest.

Dieser Radweg soll mittels eines Tunnels unter der Entlastungsstraße hindurchgeführt werden. Der Tunnel kann sowohl aus Betonfertigteilen (Rahmenprofile) als auch aus Ortbeton hergestellt werden.

Er erhält einen Querschnitt von $b = 2,80$ m und $h = 2,75$ m und eine Länge von 20 m. Der Radwanderweg wird über Rampen an die beidseitigen kombinierten Geh- und Radwege angeschlossen.

Bei hochwasserführender Bode kann die Talaue zwischen den Deichen entlang der Bode und dem Hochufer überschwemmt werden. Bei ablaufendem Wasser würde oberhalb der Brückenrampen das Wasser bis zur Höhe der Deiche zurückgehalten. Zur gänzlichen Entleerung dieser Einstauräume soll auf dem Südufer der Radwegtunnel und auf dem Nordufer ein zu verlegender Betonrahmendurchlaß 1500/1000 dienen. Der Rahmendurchlaß erhält eine Länge von 25 m.

Seitens des STAU-Magdeburg konnten keine Angaben über die sekundlich aus den Deichhinterländern ablaufenden Wassermengen bei fallendem Bodewasserspiegel gemacht werden.

2.8 Fahrbahntwässerung

Die Entlastungsstraße erhält beidseitig eine Hochbordanlage zum Schutze der Fußgänger und der Radfahrer. Dadurch ist eine Ableitung des Oberflächenwassers in die Seitenräume nicht möglich.

In die anzulegenden Gossen sind Straßenabläufe einzubauen. Die Abläufe entwässern in einen neu anzulegenden Regenwasserkanal, der in das tiefer liegende Flußvorland entwässern kann (siehe Höhenplan, Anlage 4). Der Regenkanal soll aus Betonglockenmuffenrohren SLW 60 hergestellt werden. Die größte zu entwässernde Verkehrsfläche beträgt rd. 3.500 m². Somit reicht ein Rohrdurchmesser von DN = 300 mm bei einem Mindestgefälle von 1 : 400 aus ($Q_{\max} = \text{rd. } 40 \text{ l/s}$).

2.9 Landschaftspflege, Naturschutz

Im Zuge der Aufstellung des baureifen Entwurfes für die geplante Maßnahme wird ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt, in dem die Belange und Forderungen des Landschafts- und Naturschutzes beachtet und berücksichtigt werden. An dieser Stelle kann daher über die notwendige landschaftspflegerischen Maßnahmen noch keine Aussage gemacht werden.

3. Kosten, Kostenträger

Laut anliegendem Kostenvoranschlag betragen die zu erwartenden Baukosten für die Entlastungsstraße aufgrund einer überschläglichen Massenermittlung 5.917.000,00 DM brutto.

Davon entfallen auf den Grunderwerb und Entschädigung etc.

1.288.000,00 DM, auf den Bau der Brücke über die Bode 1.606.000,00 DM,
auf die Herstellung von Sonderbauwerken 248.000,00 DM und auf den reinen
Straßenbau einschließlich Erdarbeiten und Ausstattung
2.775.000,00 DM.

Kostenträger ist die Stadt Staßfurt.

4. Schlußbetrachtung

Der Bau einer innerörtlichen Entlastungsstraße bzw. der Bau von Teilstrecken im Zusammenhang mit der Schaffung einer weiteren Bodequerung ist aufgrund der unerträglichen Verkehrsverhältnisse innerhalb Staßfurts unbedingt erforderlich.

Es wird daher vorgeschlagen, die oben beschriebenen Straßenbaumaßnahme, die gleichzeitig Bestandteil der in dem Verkehrskonzept der Stadt Staßfurt vorgesehenen innerörtlichen Entlastungsstraße ist, umgehend zum Wohle der Bürger der Stadt Staßfurt und zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und zur Verbesserung der derzeitigen chaotischen Verkehrsverhältnisse innerhalb der Stadt Staßfurt zu verwirklichen.

Die Maßnahme stellt damit den ersten Schritt in Richtung "Herstellung eines sicheren und leistungsfähigen Verkehrsnetzes der Stadt Staßfurt" dar und führt zu einer effizienten, kurzfristigen Entlastung der Problembereiche in der Innenstadt von Staßfurt.

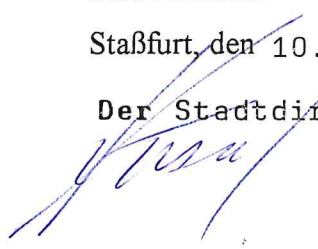
Die Stadt Staßfurt ist nicht in der Lage, das geplante Bauvorhaben aus eigenen Mitteln zu finanzieren.

Sie ist auf Zuschüsse und Beihilfen von Bund und Land angewiesen. Sie bittet daher, ihrem Antrag zur Aufnahme in das Mehrjahresprogramm gemäß §§ 5 und 6 GVFG stattzugeben.

Stadt Staßfurt

Staßfurt, den 10.05.1994

Der Stadtdirektor



Bearbeitet:

Ingenieurbüro

Rücken & Partner GmbH

Meppen, den 04.11.1993

