

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> - Der Oberbürgermeister -		<b>Drucksache</b> <b>DS0590/07</b>	<b>Datum</b> 11.12.2007
<b>Dezernat: VI</b>	<b>Amt 61</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich	

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzung</b> <b>Tag</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Der Oberbürgermeister	11.03.2008	nicht öffentlich	Genehmigung (OB)
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	27.03.2008	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Bildung, Schule und Sport	08.04.2008	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Umwelt und Energie	15.04.2008	öffentlich	Beratung
Stadtrat	08.05.2008	öffentlich	Beschlussfassung

<b>Beteiligungen</b> <b>Amt 31,Amt 66,Behind.b,FB 23,FB 40,FB 62,Kinderb.</b>	<b>Beteiligung des</b>	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>
	<b>RPA</b>		X
	<b>KFP</b>	X	
	<b>BFP</b>	X	

### **Kurztitel**

### **2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn - Bauabschnitt 3 Streckenverlängerung Bördepark / Reform -**

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Auf der Grundlage der vorliegenden Vorplanung bereitet die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH die Unterlagen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vor.
2. Nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses beginnt die MVB GmbH bei Bereitstellung der Fördermittel durch Bund und Land mit der Umsetzung der Baumaßnahme.
3. Im Rahmen dieser Aktivitäten hat sich die MVB GmbH verpflichtet, den Stand der Planung und die Bauaktivitäten durch eine offensive Öffentlichkeitsarbeit vor und während der Bauphasen zu publizieren.

Pflichtaufgaben	freiwillige Aufgaben	Maßnahmenbeginn/ Jahr	finanzielle Auswirkungen			
			JA		NEIN	x
x						

Gesamtkosten/Gesamtein- nahmen der Maßnahmen	jährliche Folgekosten/ Folgekosten/ Herstellungskosten)	Finanzierung Eigenanteil (i.d.R. = Kreditbedarf)	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge)	Jahr der Kassenwirk- samkeit
	keine			
Euro	Euro	Euro	Euro	

Haushalt				Verpflichtungs- ermächtigung				Finanzplan / Invest. Programm			
veranschlagt:	Bedarf:			veranschlagt:	Bedarf:			veranschlagt:	Bedarf:		
Mehreinn.:				Mehreinn.:				Mehreinn.:			
				Jahr		Euro		Jahr		Euro	
davon Verwaltungs- haushalt im Jahr				davon Vermögens- haushalt im Jahr							
mit Euro				mit Euro							
Haushaltsstellen				Haushaltsstellen							
				Prioritäten-Nr.:							

Termin	2008
--------	------

federführendes/r Amt/FB 61	Sachbearbeiter Herr Polzin Tel.: 540 5379	Unterschrift AL/FBL Dr. Eckhart Peters
-------------------------------	--	---

verantwortlicher Beigeordneter	Jörn Marx Unterschrift	
-----------------------------------	---------------------------	--

## **Begründung:**

### **1. Grundlagen und Rahmenbedingungen**

Der vom Bundesverkehrsministerium und vom Land Sachsen-Anhalt bestätigte Rahmenvertrag zum Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in Magdeburg beinhaltet als Bauabschnitt 3 die Straßenbahnstreckenverlängerung in der Leipziger Chaussee zum Bördepark/Reform zur Erschließung wichtiger städtebaulicher Gebiete (siehe Übersichtsplan 2. Nord-Süd-Verbindung in der Anlage).

Mit der 3,6 km langen Straßenbahnverlängerung werden ca. 15.000 Einwohner direkt erschlossen, die jetzt durch Buslinien mit Umsteigen, durch unattraktive Fußwege oder per Rad die Straßenbahn erreichen können. Zusätzlich werden das große Einkaufszentrum Bördepark, die Einkaufsmärkte und Gewerbegebiete an der Salbker Chaussee und der westliche Bereich an der Ottersleber Chaussee einschließlich des Flugplatzes der Landeshauptstadt Magdeburg durch die Straßenbahn erschlossen.

Die Streckenverlängerung der Straßenbahn ist Bestandteil der ÖPNV-Konzeption von 1994 und 2004 sowie Bestandteil des beschlossenen Nahverkehrsplanes.

Mit der Errichtung des Bördeparkes sowie weiterer Gewerbeansiedlungen und Wohnungsbau am südlichen Stadtrand und den Fördermöglichkeiten des Bundes und des Landes Sachsen-Anhalt für den langfristigen Ausbau des Straßenbahnnetzes ergaben sich Mitte der 90er Jahre neue Verkehrsanforderungen und Realisierungschancen für die Straßenbahnstreckenverlängerung.

In den Jahren 1996 bis 1998 wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Variantenuntersuchungen zur Trassenführung (Variante 1 bis 5) und parallel dazu Untersuchungen zur verkehrlichen und betrieblichen Effektivität der Straßenbahnstreckenverlängerung durchgeführt. Bei diesen Varianten wurde auch die direkte Führung der Gleistrasse durch das Wohngebiet Reform untersucht.

Im Jahr 1999 wurde zu den Varianten eine schriftliche Befragung aller Bürgerinnen und Bürger im Einzugsbereich der Straßenbahnstreckenverlängerung durch die Landeshauptstadt Magdeburg durchgeführt. In der Befragung sprachen sich die Bürgerinnen und Bürger mehrheitlich gegen die direkte Trassenführung durch Reform aus und votierten für eine Verlängerung der Straßenbahn über die Leipziger Chaussee bis zum Südrand der Bebauung und dann weiter in Richtung Westen zum Bördepark. Inhalt der Stadtratsinformation I0086/99 waren die Befragungsergebnisse.

Mit der Drucksache DS0235/99 wurde der Grundsatzbeschluss zur 2. Nord-Süd-Verbindung getroffen. Bestandteil dieses Beschlusses war auch die Trassenführung der Straßenbahnverlängerung nach Reform über die Leipziger Chaussee - Salbker Chaussee - Bördepark (Variante 2).

Um auch bei dieser Trassenführung das Wohngebiet Reform weitgehend durch die Straßenbahn zu erschließen, wurde der Anregung des Bundesministeriums gefolgt, die Trasse nach Norden zu verlängern, wo sich durch die geplanten Wohnungsrückbauabsichten der Eigentümer neue Möglichkeiten für die Einordnung der Wendeschleife ergeben.

Durch das auf Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im ÖPNV zertifizierte Büro Intraplan München wurde in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium 1997 und ergänzend 2002 die Streckenverlängerung der Straßenbahn bis zum Bördepark und Reform im Rahmen der sogenannten "Standardisierten Bewertung" untersucht und die verkehrliche Effektivität sowie die volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit für dieses Vorhaben nachgewiesen.

2004 bis 2006 wurde durch das für Verkehrsplanung zertifizierte Büro Verkehrsconsult Dresden-Berlin für die Bauabschnitte der 2. Nord-Süd-Verbindung der verkehrliche und betriebswirtschaftliche Nutzen im Rahmen einer bestandsdatenorientierten Folgekostenrechnung aktualisiert und nachgewiesen. Auf der Grundlage der aktuellen

Prognosen zur Raum- und Strukturdatenentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg wurde für den Zwischenstand mit den realisierten Bauabschnitten (BA) 1 –Europaring-, BA 2 - Wiener Straße-, BA 2a - Leipziger Straße - und BA 3 - Streckenverlängerung Bördepark/Reform- ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,83 berechnet. Bei einer Wertigkeit über 1,0 stellt die geplante Maßnahme eine volkswirtschaftlich sinnvolle Erweiterung der Infrastruktur dar.

Mit der Verlängerung der Straßenbahn zum Bördepark bzw. nach Reform wird die ÖPNV-Erschließung im Süden der Landeshauptstadt wesentlich verbessert.

Die Straßenbahntrasse als Bestandteil der Bebauungspläne nördlich der Salbker Chaussee stellt einen nicht unwesentlichen Standortfaktor für diesen Bereich und für das Wohngebiet Reform dar. Der weitere Wohnungs- und Gewerbebau am südlichen Stadtrand entsprechend den B-Plänen wird durch die Straßenbahnerschließung gefördert.

Die starke Straßenbahnbelegung im Bereich der jetzigen Wendeschleife im Quitten- und Rebenweg wird auf die Hälfte reduziert.

Mit der Straßenbahnerschließung werden Anreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung geschaffen. Durch Verlagerung von Kfz-Fahrten zu ÖPNV-Fahrten wird ein Beitrag zur Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung geleistet.

Durch die Baumaßnahme sollen außerdem folgende Ziele erreicht werden:

- Sichere und behinderungsfreie Führung des Straßenbahnverkehrs durch Ausbau eines besonderen Bahnkörpers und Installation von straßenbahnbeeinflusster Lichtsignalanlagen bzw. Haltlichtanlagen gem. Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) an den Konfliktpunkten mit dem Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr
- Hohe Sicherheit für Fußgänger an den Straßenbahnhaltestellen mit barrierefreiem Zugang zu den Haltestellen und barrierefreiem Fahrgastwechsel
- Moderne fahrgastfreundliche Ausstattung der Haltestellen einschließlich der Ausstattung mit taktilen Leitelementen für sehschwache und blinde Verkehrsteilnehmer sowie Fahrgastinformationssystemen
- Erhöhung der Sicherheit für den Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr an den Knotenpunkten Leipziger Chaussee / Lindenplan, Leipziger Chaussee / Neptunweg, Fußgängerübergang Am Bördepark und Hermann-Hesse-Straße/Otto-Baer-Straße durch Installation von Lichtsignalanlagen (an den beiden letztgenannten Haltestellen gilt dies nur für die Querung der Gleisanlagen)
- Beibehaltung der vorhandenen Erschließungsfunktion der durch die Straßenbahntrasse berührten Straßen und Wege
- Vermeidung von Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs durch den ÖPNV.

## 2 Ausbauplanung

### 2.1 Trassenführung

Die Trassenführung der Streckenverlängerung der Straßenbahn in der Leipziger Chaussee und bis zum Bördepark ist durch den vorhandenen Mittelstreifen innerhalb des Straßenraumes und durch Trassenkorridore aus B-Plänen und MVB GmbH-eigenen Flächen weitgehend vorgegeben (siehe Übersichtsplan Bauabschnitt 3 in der Anlage).

Im **Streckenabschnitt zwischen dem Kirschweg und dem Bördepark** wird die Gleistrasse bis Neptunweg im vorhandenen Mittelstreifen geführt und wird danach in Seitenlage in einem Abstand von ca. 20 m zur Leipziger Chaussee geführt. Der Abstand ergibt sich aus

- der Lage einer Hochdruckgasleitung DN 300 / bzw. DN 150
- der Lage eines unterirdischen Regenwasserrückhaltebeckens
- einer Zwischenaufstellungsmöglichkeit zwischen Gleistrasse und Leipziger Chaussee für LKW an den Einmündungen mit der Milchstraße und dem Planetenweg

Der Trassenkorridor ist auch mit dem B-Plan Nr. 428-2 "Leipziger Chaussee / Straße A und C" - rechtskräftig seit 07.05.2002 - vorgegeben. Am Südrand der vorhandenen Bebauung an der Leipziger Chaussee in Höhe Milchstraße wird die Gleistrasse nach Westen verschwenkt und verläuft in einem Trassenkorridor bis zum Bördepark, der durch mehrere B-Pläne vorgegeben und teilweise Eigentum der MVB GmbH ist.

Für den **Streckenabschnitt zwischen dem Bördepark bis nach Reform** wurden im Rahmen der vorliegenden Vorplanung verschiedene Varianten untersucht. Die Variantenuntersuchung beinhaltete:

- ***die Gestaltung der Endstelle Reform als kompakte Wendeschleife und als Blockumfahrung über Neptunweg, Juri-Gagarin-Straße, Otto-Baer-Straße***
- ***unterschiedliche Trassenführungen vom Bördepark bis zum Südrand des Wohngebietes Reform***
  - östlich des Neptunweges
  - westlich des Neptunweges
  - auf dem Neptunweg
- ***eine sehr enge Gleiskrümme zum Erhalt des Sozialgebäudes des Fachbereiches Schule und Sport (FB 40) der Landeshauptstadt Magdeburg westlich der Hermann-Hesse-Straße.***

Die Varianten wurden hinsichtlich der Umwelteinflüsse, der verkehrlichen und baulichen Auswirkungen sowie bezüglich der Investitions- und Betriebskosten untersucht.

Bei der Grundlagenermittlung im Jahr 2004 waren für die vorhandene Wohnbebauung im Bereich Otto-Baer-Straße/Juri-Gagarin-Straße noch keine Rückbau-Absichten der Eigentümer bekannt. Hieraus resultierte die Notwendigkeit, die erforderliche Gleisschleife als Blockumfahrung zu planen. Im Verlauf der Vorplanung ergab sich die Möglichkeit, den auf Grund der demografischen Entwicklung moderaten Rückbau von Wohneinheiten mit der Planung einer kompakte Wendeschleife mit Überholmöglichkeit zu koordinieren. Diese wird als Vorzugsvariante angesehen.

Für diese Variante sprechen vor allem:

- **die kürzeste Streckenlänge mit einer schnellen Verkehrsverbindung**  
Von der Endstelle Reform bis zur Haltestelle Lindenplan in der Leipziger Straße fährt die Straßenbahn nur 7,5 Minuten.
- **die geringsten Investitions- und Betriebskosten**
- **die günstigste ökologische Bewertung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie**

## 2.2 Haltestellen

Mit der Streckenverlängerung sind folgende Haltestellen, die alle barrierefrei ausgebaut werden, vorgesehen:

- Lindenplan beide Richtungen <sup>1</sup>
- Weinbrennerallee für beide Richtungen
- Am Hopfengarten für beide Richtungen
- Milchstraße für beide Richtungen
- Merkurweg für beide Richtungen
- Junoweg für beide Richtungen
- Bördepark für beide Richtungen
- Endstelle Reform

An der Endstelle und den Haltestellen Bördepark und Kirschweg/Schilfbreite sind Verknüpfungspunkte zwischen der Straßenbahnlinie und Buslinien der MVB GmbH vorgesehen. Umsteigemöglichkeiten in den Regionalbusverkehr sind zurzeit an der geplanten Haltestelle Lindenplan vorgesehen. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder für den Bike+Ride-Verkehr sind an der Endstelle und an den Haltestellen Bördepark, Merkurweg, Milchstraße, Am Hopfengarten und Weinbrennerallee geplant. Die Haltestellenabstände sind dem Übersichtsplan des Bauabschnitts 3 sowie den Lageplänen in der Anlage zu entnehmen.

An den Kreuzungspunkten der Straßenbahn mit dem Kfz-Verkehr sind besondere Sicherungsmaßnahmen durch LSA oder Haltlichtanlagen vorgesehen, die einen Vorrang der Straßenbahn gewährleisten.

Die neue Gleistrasse soll von der Straßenbahnlinie 9 befahren werden. Statt der Straßenbahnlinie 3 wird perspektivisch die Straßenbahnlinie 8 in der Leipziger Straße bis zur Gleisschleife am Quittenweg verkehren (siehe Übersicht der Straßenbahnlinienführung nach Fertigstellung des Bauabschnitts 3 in der Anlage).

Für den Busverkehr ergeben sich mit der Straßenbahnstreckenverlängerung Veränderungen und Reduzierungen gegenüber dem jetzigen Linienverkehr. So wird die Haltestelle Werner-Seelenbinder-Straße nur noch von einer Busverbindung Richtung Buckau-Wasserwerk bedient. Die Busverbindung Richtung Lemsdorf/Sudenburg/ Ottersleben bzw. Richtung Salbke erhält eine Verknüpfung an der neuen Gleisschleife. Die Busverbindung in Richtung Ottersleben wird mit Umstieg an der Haltestelle Bördepark gewährleistet (siehe Übersicht der Buslinienführung nach Fertigstellung des Bauabschnitts 3 in der Anlage).

Nach Fertigstellung des gesamten Vorhabens der 2. Nord-Süd-Verbindung ist eine erneute Veränderung der Linienführung zu erwarten. Grundsätzlich wird der neue Streckenast mit einer Linie bedient; eine zweite Linie endet an der Gleisschleife am Quittenweg.

### 2.3 Technische Parameter

Der Anlage sind auch die Lagepläne für die Vorzugsvariante zur Verlängerung der Straßenbahn nach Reform zu entnehmen.

Der Gleisbereich ist zweigleisig als besonderer Bahnkörper mit Querschwellengleis in Schotterbettung vorgesehen. Der Gleismittenabstand von 3,30 m ermöglicht die Aufstellung von Mittelmasten für die Fahrdrahtaufhängung. In der Leipziger Chaussee wird im Bereich des Mittelstreifens vom Kirschweg bis zum Neptunweg die Abdeckung des Gleisbereiches

---

<sup>1</sup> Die Einrichtung der verkehrlich günstigen Haltestellen Lindenplan ist abhängig von der Entscheidung zur Verkehrslösung und Haltestellenlage am Knoten Leipziger Chaussee/ Kirschweg. Die Drucksache für diese Entscheidung kann erst nach Vorlage aller Untersuchungs- und Abstimmungsergebnisse zum Bauabschnitt 2a (Baulos 2 - Kirschweg bis Brenneckestraße) eingebracht werden.

als Grüngleis mit punktuellen Querungsmöglichkeiten vorgeschlagen. Die Gestaltung als Grüngleis wird auch für die Wendeschleife vorgesehen. Damit wird das vorhandene optische Bild der Straßenräume erhalten.

Eine Auswahl an relevanten Regelquerschnitten wird ebenfalls in der Anlage dargestellt.

Im Bereich der Wendeschleife und am Bördepark sind Veränderungen an Straßen und Gehwegen notwendig.

Durch den Ausbau einer Havarie- und Rettungstrasse parallel zur Gleistrasse zwischen der Straße Am Busch und der Straße Am Bördepark, die auch als Geh- und Radweg genutzt werden kann, wird die Vernetzung des Wohngebietes Reform mit dem Wohn- und Gewerbegebiet entlang der Salbker Chaussee verbessert.

Zur Stromversorgung werden im Bereich Bördepark und in Höhe der Straße Am Hopfengarten zwei Fahrstromunterwerke gebaut.

## 2.4 Grunderwerb

Die Trassenverlängerung erfolgt weitgehend auf Grundstücken, die der Stadt Magdeburg oder bereits der MVB GmbH gehören. Im Bereich der Bebauungspläne wurden die Flächen für die Umsetzung der Trasse durch die MVB GmbH bereits erworben oder es bestehen Vereinbarungen zwischen den Erschließungsträgern und der MVB GmbH bzw. der Landeshauptstadt Magdeburg. Falls der Bestand öffentlicher Erschließungsanlagen, der durch diese Maßnahme der MVB GmbH errichtet wurde, sich nicht in der Baulast der Landeshauptstadt Magdeburg befindet, verpflichtet sich die MVB GmbH nach auflagenfreier Abnahme durch die Landeshauptstadt Magdeburg die vollständigen Erschließungsflächen an die Landeshauptstadt Magdeburg kostenlos zu übertragen. Auch in zahlreichen anderen Bereichen führte die MVB GmbH bereits intensive Grundstücksverhandlungen.

Für folgende Streckenabschnitte ist Grunderwerb erforderlich:

- Planetenweg – Merkurweg
- Großer Wiesengraben – Am Busch/Planetenweg
- Grundstücksfläche der Wobau im Bereich der Wendeschleife Reform und am Wohnblock H.- Hesse- Str. 15

Nach dem jetzigen Planungsstand der Vorplanung ist folgender Grunderwerb erforderlich:

Grunderwerb für	Fläche m <sup>2</sup>		
	von der LH Magdeburg	von Dritten	Gesamt
Gleis- u. Haltestellenneubau u. Bahnenergieversorgung	8.065 m <sup>2</sup>	21.478 m <sup>2</sup>	29.543 m <sup>2</sup>
Ersatz- u. Ausgleichsmaßnahmen	3.105 m <sup>2</sup>	16.269 m <sup>2</sup>	19.374 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>11.170 m<sup>2</sup></b>	<b>37.747 m<sup>2</sup></b>	<b>48.917 m<sup>2</sup></b>

Zusätzlich werden Flächen für die Baudurchführung vorübergehend benötigt.

## 2.5 Auswirkungen der Baumaßnahme

### 2.5.1 Eingriffe in Natur und Landschaft / Belastungen durch Lärm und Erschütterungen

Die Baumaßnahme berührt keine Wassergewinnungs- und Überschwemmungsgebiete. Bei den zwei Querungen der Gleistrasse über den Großen Wiesengraben werden die erforderlichen Abflussprofile eingehalten.

Eingriffe ergeben sich vor allem durch die Führung der Trasse durch Grünbereiche in der Leipziger Chaussee, über Ackerflächen und Grünflächen von der Leipziger Chaussee bis Bördepark sowie durch Kleingärten und Grünflächen vom Bördepark bis zum Wohngebiet Reform.

In der Umweltverträglichkeitsstudie werden Ausgleichsmaßnahmen durch Baum- und Strauchpflanzungen bzw. Grünflächengestaltung mit einem Wertumfang von ca. 750.000 € ausgewiesen.

Das Lärmschutzgutachten verweist darauf, dass nur in wenigen Wohngebäuden die zulässigen Immissionsgrenzwerte nachts und teilweise auch tags überschritten werden. Das betrifft die Gebäude in der Hermann-Hesse-Straße 14 und 15, Juri-Gagarin-Straße 15, Junoweg 5 und Gebäude in der Straße C. An den Gebäuden sind im Rahmen der weiteren Vorbereitung Lärmschutzmaßnahmen zu untersuchen (evtl. Einbau schalldämmender Fenster und Lüftungsanlagen). Als aktive Lärmschutzmaßnahmen planen die MVB GmbH auf der Neubaustrecke nur den Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit geringer Lärmemission und den Einbau von elektronischen Schienenschmieranlagen vor den Gleiskrümmen. An einigen Näherungspunkten der Gleistrasse zu Gebäuden werden nach dem vorliegenden Gutachten zum Schwingungs- und Erschütterungsschutz elastische Gleisbettungen vorgesehen. Die übrige Gleiskonstruktion erfolgt auf Schotterbettung mit geringen Schwingungs- und Erschütterungsbelastungen. Damit werden die Anhaltswerte für Körperschaft und Erschütterungen nicht überschritten.

### 2.5.2 Gebäude

#### ▪ Sozialgebäude

Der Abriss des Sozialgebäudes und der Eisstockschießanlage des Fachbereiches Schule und Sport der Landeshauptstadt Magdeburg ist für eine Verbesserung der Führung der Gleistrasse notwendig. Das Gebäude, ein massiver Flachbau, Baujahr um 1970, dient dem Schulsport als Wasch- und Umkleideraum.

Ein Ersatzbau auf dem benachbarten Sportplatz ist zur Absicherung des Schul- und Vereinssports vor Abriss des alten Sozialgebäudes sowie der Eisstockschießanlage notwendig und Bestandteil der Gesamtbaumaßnahme.

Die planerischen Vorbereitungen für diesen Ersatzbau wurden von den MVB eingeleitet und mit dem Fachbereich Schule und Sport abgestimmt.

Die Errichtung der Ersatzneubauten erfolgt gemäß der unter Pkt. 3 beschriebenen Regelung zum Vorteilsausgleich ohne finanzielle Belastung der Landeshauptstadt Magdeburg.

#### ▪ Abbruch von Garagen

Notwendig ist weiterhin der Abriss von 10 Garagen. Hierzu liegen Wertgutachten vor und mit den Garagenvorständen sind erste Gespräche geführt worden.

#### ▪ Kleingärten

Durch die Baumaßnahme werden 13 Kleingärten mit Abbruch von Lauben in Anspruch genommen.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie erfolgten mit den Kleingartenvorständen Abstimmungen zur Trassenführung, zur Inanspruchnahme der Kleingärten und die



Einbeziehung des Eingriffs in die Grünbereiche in die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zu Entschädigungen des Abbruchs und des Aufwuchses.

▪ **Entfall von Stellplätzen im Bereich Bördepark**

Entsprechend des Durchführungsvertrages zum vorhabenbezogenen B-Plan 428-1.1 "Salbker Chaussee Nordseite/Adler-Modemarkt" zwischen der EDEKA-Handelsgesellschaft und der Landeshauptstadt Magdeburg hat sich die EDEKA-Handelsgesellschaft verpflichtet, selbst Ersatz für die durch die Streckenverlängerung der Straßenbahn entfallenen Stellplätze zu schaffen und die Grundstückszufahrt zum Adler-Modemarkt zu verlegen.

Die betroffenen Flächen und Gebäude sind in den Lageplänen (siehe Anlage) dargestellt.

### 3. Finanzierung

Für das gesamte Vorhaben des Bauabschnitts 3 werden die Nettokosten mit ca. 22,2 Mio. € veranschlagt.

Kostenträger für die Gesamtbaumaßnahme sind die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH. Auf der Grundlage des bestätigten Rahmenantrages für den Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung wird beim Landesverwaltungsamt ein präzisierte Fördermittelantrag zur Einstufung des Bauabschnittes in die höchste Förderkategorie eingereicht. Mit Bestätigung des Rahmenantrages und unter Berücksichtigung der geltenden Rechtslage (Entflechtungsgesetz sowie dazu gehörende Verwaltungsvorschrift, Runderlass des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vom 12. Juli 2007 – 34-30117/31332) ist eine Kostenbeteiligung zwischen dem Bund (60%), dem Land Sachsen-Anhalt (30%) und den Magdeburger Verkehrsbetrieben (10%) für die zuwendungsfähigen Kosten vorgegeben. Darüber hinaus wird auf der Grundlage gesetzlicher Bestimmungen der sogenannte Vorteilsausgleich geregelt: Die im Zusammenhang mit der Streckenverlängerung notwendige Umverlegung bzw. Neuerrichtung von (tlw. auch verschlissenen) städtischen Anlagen führt zu einem Vorteil für die Landeshauptstadt Magdeburg. Dieser Vorteil wird durch die unentgeltliche Überlassung von Grundstücken Dritter zum Zwecke des Baus einer Straßenbahntrasse und notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, welche vorher durch die Landeshauptstadt Magdeburg vertraglich geregelt wurde, ausgeglichen.

### 4. Planverfahren

Für die Herstellung der Gleistrasse mit den Haltestellen und den erforderlichen Eingriffen in Natur und Landschaft sowie dem Grunderwerb ist gemäß § 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ein Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechtes erforderlich.

Auf der Basis der bestätigten Vorplanung erfolgt die Erstellung der für die Beantragung des Planfeststellungsverfahrens erforderlichen Unterlagen. Das Planfeststellungsverfahren soll Anfang 2008 beantragt werden.

### 5. Bauzeitraum

Ziel ist es, 2009 mit der Baudurchführung zu beginnen. Die Fertigstellung ist für 2011 geplant.

Die Baumaßnahme soll in einzelnen Baulosen realisiert werden, die im Rahmen der Entwurfsplanung und entsprechend der jährlichen Bereitstellung der Fördermittel konzipiert

werden. Die Baudurchführung kann ohne wesentliche Beeinträchtigung des Straßenbahn- und Busverkehrs sowie des übrigen Verkehrs erfolgen.

## **6. Öffentlichkeitsarbeit**

- 6.1** Nach Behandlung der Drucksache beim Oberbürgermeister erfolgt eine Information an die Mietervertreter im Zusammenwirken mit den Wohnungseigentümern.
- 6.2** Nach der Behandlung in den Ausschüssen und vor der Behandlung im Stadtrat wird eine gemeinsame Bürgerinformationsveranstaltung (MVB GmbH, Wohnungseigentümer, Landeshauptstadt Magdeburg) durchgeführt.
- 6.3** Die MVB GmbH erstellt ein Konzept für eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit bei der Umsetzung der 2. Nord-Süd-Verbindung in Reform.

### **Anlagen:**

DS0590/07\_Anlage\_1

- Übersichtskarte der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn, Gesamtumfang und unterteilt in 7 Bauabschnitte
- Übersichtskarte des Bauabschnitts 3 mit Haltestellenabständen
- Lageplan, Blatt 1 bis 5 mit Haltestellenabständen
- Ausgewählte Regelquerschnitte (RQ 2, RQ 4, RQ 10, RQ 14)
- Übersicht der Straßenbahnführung nach Fertigstellung des Bauabschnitts 3
- Übersicht der Buslinienführung nach Fertigstellung des Bauabschnitts 3