

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0004/15	09.01.2015
zum/zur		
F0191/14 Stadtrat Wendenkampf future! – Die junge Alternative		
Bezeichnung		
Mehrkosten bei Neubaumaßnahmen der MVB		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		27.01.2015

*In der Sitzung des Stadtrates am 04.12.2014 wurde die Anfrage gestellt:*

*Die Stadtverwaltung nimmt wie folgt Stellung:*

- 1. Wurde die breitere Fahrzeugkastenbreite bei der Tunnelplanung berücksichtigt, oder wird im Planungsverlauf weitere lichte Breite in der "Fußgängerzone" zu Gunsten MVB geopfert, so dass Rad- und Fußwege nochmals schmaler ausfallen werden ?*

Gemäß Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOStrab) § 34 Fahrzeugmaße wird als größtmögliche Fahrzeugbreite 2,65 m angegeben.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass bereits in den Unterlagen (Regelquerschnitte) zum Rahmenantrag zur 2. Nord-Süd-Verbindung aus dem Jahr 1999 ein Gleisachsabstand von 3,10 m - lediglich 10 cm mehr als im Bestandsnetz vorhanden - vorgegeben wird, ohne dies jedoch konkret mit einer bestimmten Wagenkastenbreite zu begründen. Vielmehr heißt es in den Entwurfsgrundlagen:

„Der gegenwärtig eingesetzte Wagenpark soll weiter durch Niederflurstraßenbahnen ergänzt und später vollständig abgelöst werden. Die Wagenkastenbreite von 2,30m wird beibehalten. In Hinblick auf die Nutzungsdauer von Ingenieurbauwerken (Tunnel mit Rampe, Straßenbahnüberführungen) von 80 - 100 Jahren wird als Vorsorge für diesen nicht mehr überschaubaren Zeitraum eine Wagenkastenbreite von 2,65m angesetzt.“

Aufgrund der Mitbenutzung des Gleisbereiches in der Null-Ebene durch Busse (Anschlussverkehr und Schienenersatzverkehre) im Bereich der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (EÜ ERA) beträgt der Gleisachsabstand 3,54 m. Dies ist wesentlich mehr, als für den Einsatz von breiteren Straßenbahnfahrzeugen erforderlich wäre. Insofern hat die Berücksichtigung eines zukünftigen breiteren Straßenbahnfahrzeuges keinen Einfluss auf die Querschnittsgestaltung und Aufteilung des Verkehrsraumes der EÜ ERA.

Des Weiteren geht aus den Planungen zum Projekt/Bauvorhaben "Ersatzneubau Strombrückenzug" hervor, dass hier eine Wagenkastenbreite von 2,65 m berücksichtigt wird.

- 2. Gilt diese Planung für ALLE Neubaustrecken und Neubauten AUßER der Neubaustrecke Ernst-Reuter-Allee, weil andernfalls niemals die geplanten breiten Wagen fahren könnten.*

Der größere Gleisabstand wird bei allen Ingenieurbauwerken und neuen Planungen berücksichtigt.

3. *Trifft es zu, dass die notwendigen Umbaukosten pro Haltestelle mit etwa 200.000 Euro veranschlagt werden (müssen)*

Bei einem Neubau von Haltestellen inklusive Gleisen ist für die Berücksichtigung breiterer Straßenbahnfahrzeuge keine Erhöhung der Kosten zu verzeichnen. Haltestellen sollen durch eine besondere Form des Wagenkastens (Beispiel Rostock oder Hannover) für den Einsatz von breiteren Bahnen nicht nachträglich umgebaut werden.

4. *und sind die entsprechenden Preissteigerungen im Zusammenhang mit dem Umbau der Straßenbahngleise/-Haltestelle zwischen Damaschkeplatz und Otto v Guericke Straße berücksichtigt oder haben diese keinen Einfluss auf die Zuführung von MVB Einnahmen an den Haushalt der Landeshauptstadt Magdeburg ?*

Da die Befahrung der Gleise durch Busse und Straßenbahnen schon bei der Planung der Null-Ebene der EÜ ERA Berücksichtigung fand, liegen keine Preissteigerungen vor (siehe Frage 1).

Dr. Scheidemann  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr