

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0060/08	09.04.08
zum/zur		
F0205/07 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen		
Bezeichnung		
Masten und Oberleitungen der MVB		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	15.04.2008	

Durch die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen wurden nachstehende Anfragen an die Stadtverwaltung gestellt:

- 1. Gibt es zwingende Vorschriften, die eine solche Dimensionierung von Oberleitungen und Masten erfordern? Wenn ja, welche?**
- 2. Wenn nein: Wie könnte eine Gestaltung von Oberleitungen und Masten aussehen, die sich wesentlich besser in das Stadtbild einfügt?**

Die Verwaltung hat in die Beantwortung der Anfragen das städtische Verkehrsunternehmen MVB GmbH (MVB) einbezogen. Die beiden Fragen werden zusammenfassend beantwortet.

Bis 1990 wurden im Streckennetz der MVB für die Oberleitungsanlagen hauptsächlich Betonmasten mit einem Fußdurchmesser größer 40 cm und einem Mastabstand bis ca. 45 m eingesetzt, d.h. das Oberleitungsnetz war durch eine Vielzahl von Masten mit sehr großem Mastdurchmesser und geringem Schlankheitsgrad gekennzeichnet.

Mit den technischen und materiellen Möglichkeiten ab 1990 wurde auf der Grundlage des neuen geltenden Rechts und der neuen Normen die Oberleitungsanlagen entsprechend dimensioniert und errichtet. (Anlage 1 – Vorschriften und Normen zum Bau von Oberleitungsanlagen). Der Durchmesser der Masten konnte verringert und der Mastabstand konnte auf Grund des neuen Materials und der Bauweisen auf bis zu 65 m vergrößert werden. Diese Voraussetzungen ermöglichten eine Reduzierung der Anzahl der aufzustellenden Oberleitungsmaste im Stadtraum.

Einen Hauptbestandteil der Planungen für das gesamte Streckennetz bildete die 1993 erstellte Energienetzberechnung. Im Ergebnis wurde für Grunderneuerung und Neubau von Oberleitungsanlagen überwiegend die Bauweise der Hochkettenoberleitung gewählt.

Unter Einbeziehung von stadtplanerischen Gesichtspunkten erfolgte 1995 eine Grundsatzabstimmung zwischen MVB und Unterer Denkmalschutzbehörde zu verschiedenen Streckenabschnitten. Auf der Basis dieser Abstimmungen beauftragte die MVB die erforderlichen Planungen und erneuerte sukzessive die Abschnitte. Die ausgeführte Bauweise der Hochkettenoberleitung ist auch in anderen Städten zur Anwendung gekommen.

Die Neugestaltung der Oberleitungsanlagen steht in engem Zusammenhang mit der Erneuerung des Straßenbahnparks. Die neu eingesetzten Fahrzeuge sind mit Netzzurückspeisetechnik ausgestattet. Um die Rückspeisung optimal zur Verbesserung der Energie- und Kostenbilanz nutzen zu können, sind die heute ausgebildeten Hochkettenoberleitungen aus Sicht der MVB ein entscheidender Baustein.

Der Wirkungsgrad der Netzzurückspeisung beträgt bei Einfachfahrleitung ca. 12 % und verdoppelt sich bei der Hochkettenoberleitung auf ca. 24 %.

Derzeit sind bereits rund 75 % der Oberleitungsanlagen nach diesen Kriterien um- und ausgebaut worden (Anlage 2 – Übersicht über erneuerte Streckenabschnitte). Die bis zum heutigen Zeitpunkt durch weit gefächerte Maßnahmen (Fahrzeug-, Speiseleitungs- und Oberleitungs-Erneuerung) erzielten Ergebnisse spiegeln sich bei der MVB in der erheblichen Reduzierung des spezifischen Fahrstrombedarfes bei annähernd gleicher Leistung an Fahrplankilometern wider (Anlage 3), wie nachstehende Übersicht vermittelt:

	1995	2006
Fahrleistung in Kilometer	5,55 Mio.	5,56 Mio.
Fahrstromverbrauch in Kilowattstunden	37,06 Mio.	25,87 Mio.
Spezif. Fahrstromverbrauch in kWh/km	6,74	4,65

Die MVB sieht in der Energie- und Materialeinsparung einen wichtigen Beitrag des Unternehmens für eine zukunftsorientierte, nachhaltige Mobilitätslösung für Magdeburg und zur Senkung der finanziellen Aufwendungen für den ÖPNV.

Unter Abwägung der aufgeführten Vorteile dieser Variante des Oberleitungsbaus beabsichtigt die MVB, auch bei weiteren Aus- und Neubaumaßnahmen grundsätzlich diese Bauweise anzuwenden. Punktuelle Abweichungen aus stadtgestalterischen Aspekten werden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung berücksichtigt.

Zur Planung von Straßenbahnanlagen, einschließlich der Gestaltung von Oberleitungsanlagen, wurden und werden durch die MVB im Rahmen der einzelnen Planungsphasen für die jeweiligen Streckenabschnitte Stellungnahmen bzw. Genehmigungen von der Stadtverwaltung eingeholt. Hierbei werden Maststandorte, der Masttyp, die Mastfarbe und die Bauweise, wie z.B. kombinierte Oberleitungs- und Beleuchtungsanlagen, festgelegt.

Die stadtgestalterische Qualitätsprüfung im dreidimensionalen Profil der Verkehrsanlage rückte erstmals bei der Umgestaltung des Hasselbachplatzes, des nördlichen Abschnittes der Sternstraße sowie des südlichen Abschnittes der Otto-von-Guericke-Straße in den Blickpunkt, insbesondere durch die Verschmelzung der Masten der Oberleitungsanlage der MVB mit den Masten der Stadtbeleuchtung zu einer Masteinheit. Weitere Beispiele für eine filigranere Bauweise der Oberleitungsanlagen der Straßenbahn aus stadtgestalterischen Gründen sind der Willy-Brandt-Platz und der Bereich der Zollbrücke. Im Rahmen der Erneuerung der Planckstraße ist die Beibehaltung der nachgespannten Einfachfahrleitung mit Verankerung an den Wohngebäuden Ziel und Bestandteil der Planung.

In sensiblen Stadträumen sollte aus heutiger Sicht den stadtgestalterischen Aspekten auch unter den schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine hohe Bedeutung beigemessen werden. Hierbei ist es erforderlich, zur Minimierung der Gesamtzahl der Masten auch weiterhin die Kombination von Funktionen, wie zum Beispiel die Beleuchtung, die Fahrleitungsabspannung und die Anbringung von Verkehrszeichen an gemeinsamen Masten, zu verankern. Hierzu bedarf es einer intensiven fachlichen Abstimmung zwischen Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, der Unteren Denkmalschutzbehörde und der MVB. Der Aspekt der Wartung und Pflege der Anlagen durch die zuständigen Akteure und die damit verbundene Frage nach ggf. höheren Unterhaltungskosten muss in die Gesamtabwägung einfließen.

Bei der Beurteilung von künftigen Maßnahmen der MVB im Erhaltungssatzungsgebiet „Domplatz/Südliches Stadtzentrum“ werden neben der schon praktizierten Zusammenfassung der Masten auch die Minimierung von Störungen der Sichtbeziehungen aufgrund von Masten und Oberleitungen auf die stadtgestalterisch wertvollen Fassaden in den Mittelpunkt rücken. Dies wird sich auf der Basis der ständigen Rechtsprechung insbesondere darauf stützen, die städtebauliche Gestalt des Gebietes im Sinne der Ziele der Erhaltungssatzung nach § 172 (1) Nr. 1 BauGB nicht zu beeinträchtigen.

Es ist zusammenfassend festzuhalten, dass der Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes insbesondere innerhalb sensibler Stadträume künftig wieder ein größeres Gewicht gebührt. Betriebswirtschaftliche Aspekte sind hierbei abzuwägen mit Aspekten der störungsarmen Wahrnehmung von stadtgeschichtlich und stadtgestalterisch wertvollen Gebäudefassaden. (Anlage 4 Fotosammlung).

Joern Marx
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen:

- Anlage 1 Vorschriften und Normen zum Bau von Oberleitungsanlagen
- Anlage 2 Übersicht der erneuerten Streckenabschnitte
- Anlage 3 Entwicklung Fahrstromverbrauch
- Anlage 4 Fotosammlung