

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Drucksache DS0590/08	Datum 18.11.2008
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	13.01.2009	nicht öffentlich	Genehmigung (OB)
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	05.02.2009	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Umwelt und Energie	10.02.2009	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Bildung, Schule und Sport	17.02.2009	öffentlich	Beratung
Stadtrat	26.02.2009	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 31,Amt 66,FB 23,FB 40,SFM	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP	X	

Kurztitel

2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in der Landeshauptstadt Magdeburg BA 2a Leipziger Straße, Baulos 2 - Ausbau der Gleis- und Fahrleitungsanlage in der Leipziger Chaussee im Abschnitt Kirschweg bis Brenneckestraße

Beschlussvorschlag:

Dem Ausbau der Leipziger Chaussee im Abschnitt Kirschweg bis Brenneckestraße mit Anlage eines besonderen Bahnkörpers einschließlich der Realisierung barrierefreier Haltestellen als Bestandteil der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschnitt 2a, Baulos 2) durch die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB) wird zugestimmt.

Die verkehrlich notwendigen Eingriffe sowie die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen im Freibad Süd sowie auf der gegenüberliegenden Seite gemäß Variante 4 der Verkehrslösung am Knoten Leipziger Chaussee / Kirschweg sind von den MVB so zu organisieren, dass der Betrieb des Freibades in der Badesaison nicht behindert wird.

Pflichtaufgaben	freiwillige Aufgaben	Maßnahmenbeginn/ Jahr	finanzielle Auswirkungen			
			JA		NEIN	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	mit	Euro		davon Vermögens- haushalt im Jahr	mit	Euro					
Haushaltsstellen				Haushaltsstellen							
				Prioritäten-Nr.:							

Termin für die Beschlusskontrolle	Dez. 2010
-----------------------------------	-----------

federführendes/r Amt	Sachbearbeiter Dirk Polzin Tel.: 540 5379	Unterschrift AL/ Heinz-Joachim Olbricht
-------------------------	--	--

verantwortlicher Beigeordneter	Dr. Dieter Scheidemann Unterschrift	
-----------------------------------	--	--

Begründung:

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

Grundlagen für den Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn sind

- der Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in der Landeshauptstadt Magdeburg vom 6. Mai 1999 (DS 0235/99 bzw. Beschl.-Nr. 2163-103(II) 99) und
- der bestätigte Rahmenvertrag zum Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in der Landeshauptstadt Magdeburg durch das Bundesverkehrsministerium und das Land Sachsen-Anhalt.
- Die Maßnahme ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes (Beschluss-Nr.: 1641-46(III)02) und des ÖPNV-Konzeptes (Beschluss-Nr.: 1670-47(III)02) der Landeshauptstadt Magdeburg (siehe Übersichtskarte Anlage 1).

Mit diesen Beschlüssen wurden grundlegende Weichen für den Ausbau eines umwelt- und fahrgastfreundlichen sowie wirtschaftlichen Straßenbahnverkehrs für die Zukunft der Landeshauptstadt Magdeburg gestellt. Die Ausbaumaßnahmen werden entsprechend des o. g. bestätigten Rahmenvertrages **mit 60% vom Bund und mit 30% vom Land gefördert**.

Voraussetzung für die Förderung ist entsprechend des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG §2, Abs. Nr. 2) der Ausbau eines besonderen Bahnkörpers für den Gleisbereich und barrierefreier Haltestellenanlagen.

Realisiert wurden im Rahmen dieses Förderprogramms bisher der Ausbau der Haltestellenanlagen im Nordabschnitt des Breiten Weges und der Straßenbahnverbindung im Europaring einschließlich begleitender Straßenbaumaßnahmen sowie der Neubau des Fahrstromunterwerkes an der Leipziger Straße in Höhe Bertolt-Brecht-Straße und Wiener Straße.

Als nächstes größeres Vorhaben im Rahmen der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn wird zurzeit von der MVB aufgrund des bisher hohen Instandhaltungsaufwands die Erneuerung der verschlissenen Gleisanlagen und die Modernisierung der Haltestellenanlagen nach heutigen Anforderungen in der Leipziger Straße zwischen Kirschweg und Wiener Straße durchgeführt und bis 2011 realisiert.

Als erster Streckenabschnitt der Leipziger Straße wird 2008/2009 der Abschnitt Brenneckestraße bis Fermersleber Weg entsprechend des Stadtratsbeschlusses von 17.01.2008 (DS0504/07) ausgebaut. Der zweite Streckenabschnitt Fermersleber Weg bis Wiener Straße soll 2009 realisiert werden (DS0232/08).

Die Realisierung des Streckenabschnittes Kirschweg bis Brenneckestraße ist für 2009/2010 und des letzten Abschnittes Wendeschleife Quittenweg-Rebenweg bis 2011 geplant.

Nach Realisierung der geplanten Verlängerung der Straßenbahn über die Leipziger Chaussee und den Bördepark nach Neu-Reform wird eine Straßenbahnlinie weiterhin am Quittenweg enden (DS0590/07, Beschluss-Nr. 1976-66(IV)08). Eine zweite Straßenbahnlinie wird bis zur neuen Endstelle in Neu-Reform geführt.

2. Geplanter Ausbau

Der Ausbau des 593 m langen Abschnittes der Leipziger Chaussee – Leipziger Straße vom Kirschweg bis zur Brenneckestraße beinhaltet die Erneuerung der Gleis- und Fahrleitungsanlagen mit barrierefreien Haltestellen und dynamischen Fahrgastinformationssystemen, die weitgehende Erneuerung der Fahr-, Geh- und Radbahnen, die Erneuerung der Lichtsignalanlagen und der Straßenbeleuchtung.

Der Gleisbereich wird als besonderer Bahnkörper gestaltet, der entsprechend den Forderungen des Fördermittelgebers mit einem 8cm hohen Rundbord von den benachbarten 3,50m breiten Radbahnen abgetrennt und in Havariefällen vom Kfz-Verkehr befahrbar ist. Der konstruktive Aufbau des Gleisbereiches erfolgt auf der Grundlage von Schwingungs- und Schallschutzgutachten mit einer elastischen Gleisbettung.

Im Streckenabschnitt Kirschweg bis Brenneckestraße werden die Haltestellen Kirschweg und Brenneckestraße barrierefrei ausgebaut.

Falls die öffentlichen Verkehrsanlagen einschließlich Straßenbegleitgrün bzw. die öffentlichen Flächen, die aufgrund dieser Maßnahme der MVB GmbH errichtet werden, sich nicht im Eigentum der Landeshauptstadt Magdeburg befinden, verpflichtet sich die MVB GmbH nach auflagenfreier Abnahme dieser Anlagen durch die Landeshauptstadt Magdeburg, die öffentlichen Flächen an die Landeshauptstadt Magdeburg kostenlos zu übertragen.

2.1 Ausbau des Knotens Leipziger Chaussee / Kirschweg

Zur Einordnung eines Haltestellenpaares im Bereich des Knotens Leipziger Chaussee/Kirschweg wurden 4 Varianten untersucht.

Variante 1

Die Variante 1 wurde weitestgehend unter Inanspruchnahme von städtischen Flächen geplant. Am Kirschweg werden zwei Haltestelleninseln an der Nordseite des Knotenpunktes gebaut (s. Anlage 2.1 und 3.1). Dadurch können bei der Streckenverlängerung der Straßenbahn nach Neu-Reform über den Bördepark zusätzliche Haltestellen in Höhe Lindenplan eingeordnet werden, welche die Erschließung weiterhin dieses Bereiches gewährleisten und verbessern. Mit den neuen Haltestellen am Kirschweg werden die Umsteigebeziehungen zum Bus ebenfalls wesentlich verbessert und der Bereich um die Schilfbreite für beide Fahrtrichtungen der Straßenbahn besser erschlossen.

In der Knotenpunktzufahrt Leipziger Chaussee Nord wird neben der Haltestelleninsel jeweils ein Geradeaus- und ein Rechtsabbiegefahrstreifen ausgebaut. Für Fußgänger und Radfahrer werden die erforderlichen Mindestbreiten des Geh- und Radweges sowie des Sicherheitsstreifens zur Fahrbahn hergestellt. Gegenwärtig hat der Radweg nur eine Breite von 0,90m, zzgl. des Sicherheitsstreifens zur stark belegten Fahrbahn mit 0,50m Breite. Der Gehweg hat nur eine nutzbare Breite von 1,20m, weil die vorhandenen Masten auf dem Gehweg stehen und daher die Nutzbarkeit einschränken.

Bild 1



vorhandene Rad- u. Gehwegsituation am Freibad Süd

Mit dem geplanten Bau der Haltestelleninseln, der Kfz-Fahrstreifen und der Seitenbahnen wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und die Leistungsfähigkeit gesteigert, weil die Behinderungen zwischen dem Straßenbahn- und dem Kfz-Verkehr - auch im Hinblick auf die geplante Streckenverlängerung der Straßenbahn in der Leipziger Chaussee - abgebaut werden.

Der Einbau von Haltestelleninseln, die bauliche Trennung des Kfz-Verkehrs vom ÖPNV (zurzeit nutzen Geradeausfahrer und Straßenbahn die gleiche Spur) und der Ausbau der Geh- und Radbahn erfordern einen Eingriff in das Gelände des Freibades Süd in einer maximalen Breite bis 6,60m nach Fertigstellung der Maßnahme.

Insgesamt wird eine Fläche von 600m², davon sind 495m² Böschungsbereich, beansprucht. Die Böschung ist mit Büschen und dichtstehenden Bäumen bewachsen.

Der im Rahmen der Planung erstellte Entwurf des landschaftspflegerischen Begleitplans sagt zum Baum- und Strauchbewuchs auf der Böschung aus, dass „der Bestand [...] sehr dicht [ist] und deshalb für viele Bäume keine optimale Entwicklung gewährleistet werden [kann]. Auch verdrängen die vorhandenen Sämlinge (konkurrenzstärkere Arten) den angepflanzten Strauchbestand und die Hecke zur Straße verkahlt im unteren Bereich. Bäume sollten für eine optimale Entwicklung einen Mindestabstand von 4 – 6m haben, so dass sie sich allseitig entwickeln können. Dementsprechend müssten aus dem Bestand [bereits] 21 Bäume (davon die meisten unter 50cm Stammumfang) und 2 Sträucher entfernt werden.“

Insgesamt müssen für den Bau der Straßenbahnhaltestellen im Bereich des Freibades Süd 41 Bäume entfernt werden, von denen 7 auf der Liegewiese stehen.

Als Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen für die Variante 1 sind folgende umfangreiche Maßnahmen geplant, mit denen auch eine Aufwertung des Eingangsbereiches und der Liegefläche mit ihren verschiedenen Nutzungen (Beachvolleyballfläche, Liegebereiche für Familien, Jugendliche etc.) verbunden ist und die Bestandteil des Gesamtvorhabens der MVB sind (s. Lageplan Anlagen 6 u. 7):

1. Einbau einer Winkelstützwand mit Schutzgeländer als Sicht- und Lärmschutz (s. Anlage 9) anstelle einer Böschung
2. Erweiterung der Freibadfläche in Richtung Westen um ca. 605m² als Flächenausgleich

3. Neupflanzung von 26 Großbäumen und 575m² Strauchfläche auf dem Freibadgelände
4. Verlagerung der Volleyballplatzes, der Tischtennisplatte und der Terrasse
5. Schutzpflanzung entlang der Leipziger Straße mit einer Breite von mindestens 2m und einer Gesamtfläche von 350m²
6. Schaffung einer neuen Wegebeziehung durch die benachbarte Parkanlage und Anpassung der Wegebeziehung zwischen Freibad und Kindergarten an den neuen Grundstückszuschnitt
7. Aufweitung des bisher beengten Eingangsbereiches des Freibades mit einer Aufenthaltsfläche und einer attraktiven Gestaltung des Zuganges (s. Anlage 8)
8. Bau einer neuen Fahrradabstellanlage mit ca. 300 Fahrradabstellmöglichkeiten

Die vorgesehenen Maßnahmen können ohne Behinderung des Badebetriebes realisiert werden. Daher ist auch die Erweiterung der Freibadfläche an der Westseite zeitnah im Zuge der Flächeninanspruchnahme an der Ostseite möglich. Die Detailplanungen erfolgen im Rahmen der Ausführungsplanung in enger Abstimmung mit dem Fachbereich 40.

Um Eingriffe in das städtische Freibad Süd zu verringern oder zu vermeiden, wurden folgende weitere drei Varianten zur Verkehrslösung untersucht:

Variante 2

Anstelle der Haltestelleninsel in der Zufahrt Nord wird ein überfahrbares Haltestellenkap ausgebaut, über das die Rechtsabbieger fahren (s. Anlagen 4.1 u. 4.2). Der Geradeausverkehr fährt auf dem Gleisbereich mit; Fahrgäste queren zum Ein-/Aussteigen beim Halt einer Straßenbahn die Rechtsabbiegespur. Daher ist die Leistungsfähigkeit der Zufahrt Nord gegenüber der Variante 1 und der Ist-Situation gemindert. Um die Mindestbreiten für den Gehweg und Radweg einschließlich Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn herzustellen, ist ebenfalls ein Eingriff von max. 2,50m Breite in die Böschung des Freibades Süd mit Ausbau einer Winkelstützwand wie in Variante 1 notwendig. Ebenso ist ein erheblicher Flächeneingriff in die östlich gelegene private Grünfläche vor dem Wohngebäude sowie der angrenzenden Gewerbeflächen (u. a. in Parkplatz) erforderlich.

Variante 3

In dieser Variante (s. Anlage 4.3 u. 4.4) wird die Gleisachse in der Leipziger Chaussee um ca. 1,70m nach Osten verlegt. Damit ergibt sich eine starke Verschwenkung der Gleise und für den stadtauswärtigen Kfz-Verkehr. Die stadteinwärtige Haltestelle verbleibt an ihrem jetzigen Standort südlich der Schilfbreite. Für die stadtauswärtige Richtung wird im Kirschweg der barrierefreie Ausstieg über ein Haltestellenkap gewährleistet. Dabei ergibt sich allerdings eine Minderung der Leistungsfähigkeit für den in den Kirschweg einfahrenden Kfz-Verkehr gegenüber der Variante 1; gegenüber der Ist-Situation jedoch eine leichte Verbesserung, weil nicht mehr alle Bahnen abbiegen sondern auch in Richtung Bördepark fahren.

Für den künftigen Straßenbahnverkehr Richtung Bördepark muss zusätzlich eine Haltestelle südlich des Kirschweges ausgebaut werden. Mit dieser Haltestellenanordnung müssen die geplanten Haltestellen am Lindenplan auf Grund des dann zu geringen Haltestellenabstandes entfallen (s. Anlage 5).

Mit dem Einbau der Haltestelleninsel südlich des Kirschweges entfallen 17 Stellplätze für den Ruhenden Verkehr in der Leipziger Chaussee. Zudem erfordert diese Variante einen Eingriff in die südöstlich der Kreuzung gelegene private Grünfläche.

Variante 4

Unter Beibehaltung der Haltestellenbahnsteige wird nördlich des Kirschweges die Gleisachse in der Leipziger Chaussee um ca. 4,0m nach Osten verlegt, um den Eingriff in das Freibad Süd zu minimieren (s. Anlage 4.5 u. 4.6). Infolgedessen wird auf der Ostseite in die Vorflächen des Wohngebäudes und nördlich liegenden Nahversorgers intensiver eingegriffen; ca. die Hälfte der Vorfläche des Wohngebäudes und 8 Stellplätze auf dem Parkplatz des Nahversorgers entfallen. Es können zwar die Bäume auf der Liegewiese erhalten bleiben, jedoch ist auf der Ostseite das Fällen von 5 Bäumen sowie das Umsetzen von 4 Bäumen notwendig. Die Leistungsfähigkeit ist gleich hoch wie bei der Variante 1.

Ein tabellarischer Vergleich der Varianten ist in Anlage 10 dargestellt.

Von der Verwaltung wird die **Variante 4 als Vorzugslösung** aus folgenden Gründen und unter Berücksichtigung der öffentlichen Diskussionen u. a. in der AG GWA Hopfengarten/Leipziger Straße sowie Abwägung der Gesamtbedingungen empfohlen:

1. Höhere Verkehrssicherheit durch die Haltestelleninseln für die Fahrgäste und für Fußgängerquerungen über die Leipziger Chaussee in der Zufahrt Nord, insbesondere für Sehbehinderte und Mobilitätseingeschränkte auch bei Ausfall oder Abschaltung der LSA
2. Höhere Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr durch Entfall von gegenseitigen Behinderungen zwischen dem Straßenbahn- und Kfz-Verkehr gegenüber der Ist-Situation und den Varianten 2 und 3
3. Mit der Anordnung der Haltestellen nördlich des Kirschweges können im Zusammenhang mit der Streckenverlängerung der Straßenbahn in der Leipziger Chaussee bis zum Bördepark auch die wichtigen Haltestellen am Lindenplan ausgebaut werden
4. Die weniger umfangreichen vorgesehenen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen für die notwendigen Eingriffe in das Freibad Süd beeinträchtigen nicht den Badebetrieb.
5. Durch die Verlagerung der geplanten Verkehrsflächen in östliche Richtung auf die privaten Vorflächen des Wohngebäudes (ca. 270m²) sowie auf einen Teilbereich des Parkplatzes des Nahversorgers verringert sich der Eingriff in die Flächen des Freibades Süd. Daher ist eine neue Organisation der Funktionsbereiche (Liegebereiche für Familien, Jugendliche, Senioren, Volleyballfläche, Fahrradabstellmöglichkeiten) nicht erforderlich.

2.2 Knotenpunkt Leipziger Straße / Brenneckestraße

An dem Knotenpunkt werden nördlich der Brenneckestraße zwei Haltestelleninseln ausgebaut. In den Zufahrten der Leipziger Chaussee bzw. Leipziger Straße werden jeweils ein Linksabbiege- und ein gemeinsamer Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen angelegt. Die denkmalgeschützte Begrenzungsmauer zum Uniklinikum muss zurückversetzt werden. Der Grunderwerb und das Versetzen der Mauer wurde bereits bei der Bearbeitung des Bauloses 3 vorbereitet und mit dem Uniklinikum abgestimmt.

3. Baudurchführung und Finanzierung

Die Baudurchführung des Streckenabschnittes Kirschweg bis Brenneckestraße soll unter Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs über eingleisigen Betrieb mit Bauweichen erfolgen, um den gesamten Streckenast der Leipziger Straße weiter bedienen zu können und aufwendigen Schienenersatzverkehr zu vermeiden.

Auf Grund der notwendigen Eingriffe in das Freibad Süd ist für diesen Ausbauabschnitt der Leipziger Chaussee ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Der Ausbau des Streckenabschnittes ist mit folgenden Kosten und Finanzierungen geplant:

Gesamtausbaukosten / einschließlich Planungskosten ca. 5,66 Mio. €netto

Die Fördermittel von Bund und Land sind für 2009 und 2010 zugesagt.
Die Eigenmittel der MVB sind im Finanzplan 2009 und 2010 eingeplant.

Die Kostenanteile Dritter, das sind Vorteilsausgleiche für die Erneuerung von zum Teil verschlissenen Versorgungsleitungen u. a. technischen Anlagen, die umverlegt werden müssen, werden gegenwärtig mit den beteiligten Dritten auf der Grundlage gesetzlicher Regelungen vereinbart.

Anlagen:

- Anlage 1 : Übersichtskarte Bauabschnitt 2a - Einteilung in Baulose mit Haltestellenabständen
- Anlage 2.1: Lageplan Variante 1, Blatt 1
- Anlage 2.2: Lageplan, Blatt 2
- Anlage 2.3: Lageplan, Blatt 3
- Anlage 3.1: Regelquerschnitt RQ 1
- Anlage 3.2: Regelquerschnitt RQ 2
- Anlage 3.3: Regelquerschnitt RQ 3
- Anlage 4.1: Lageplan Variante 2
- Anlage 4.2: Regelquerschnitt RQ 1 Variante 2
- Anlage 4.3: Lageplan Variante 3
- Anlage 4.4: Regelquerschnitt RQ 1 Variante 3
- Anlage 4.5: Lageplan Variante 4
- Anlage 4.6: Regelquerschnitt RQ 1 Variante 4
- Anlage 5 : Übersichtsplan Lage der Haltestellen
- Anlage 6 : Bestands- und Maßnahmenplanung Freibad Süd für Variante 1
- Anlage 7 : Entwicklungsplan Freibad Süd für Variante 1
- Anlage 8 : Detailplan Eingangsbereich für Variante 1
- Anlage 9 : Schnitt Freibad für Variante 1
- Anlage 10 : Tabellarischer Variantenvergleich