

| | | | |
|--|---------------|--|----------------------------|
| Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister - | | Drucksache DS0025/10 | Datum 21.01.2010 |
| Dezernat: VI | Amt 61 | Öffentlichkeitsstatus öffentlich | |

| Beratungsfolge | Sitzung Tag | Behandlung | Zuständigkeit |
|--|------------------------------|-------------------|----------------------|
| Der Oberbürgermeister | 23.02.2010 | nicht öffentlich | Genehmigung (OB) |
| Ausschuss für Umwelt und Energie | 13.04.2010 | öffentlich | Beratung |
| Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr | 15.04.2010 | öffentlich | Beratung |
| Stadtrat | 22.04.2010 | öffentlich | Beschlussfassung |

| Beteiligungen Amt 31, Amt 66, MVB | Beteiligung des | Ja | Nein |
|--|------------------------|-----------|-------------|
| | RPA | | X |
| | KFP | | X |
| | BFP | | X |

Kurztitel

2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in der Landeshauptstadt Magdeburg - Bauabschnitt 2 - Wiener Straße

Beschlussvorschlag:

Dem Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse auf einem besonderen Bahnkörper mit barrierefreien Haltestellen in der Wiener Straße als Bestandteil der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Bauabschnitt 2) durch die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB) wird grundsätzlich zugestimmt.

Auf der Grundlage der vorliegenden Pläne bereitet die MVB GmbH die Unterlagen zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens vor.

Finanzielle Auswirkungen

| | | | | | | |
|-----------------------------|--|-----------------------|-------------|----|--|------|
| Organisationseinheit | | Pflichtaufgabe | | ja | | nein |
| Produkt Nr. | Haushaltskonsolidierungsmaßnahme | | | | | |
| | | ja, Nr. | | | | nein |
| Maßnahmebeginn/Jahr | Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt | | | | | |
| | JA | | NEIN | | | |

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt
Budget/Deckungskreis:

| I. Aufwand (inkl. Afa) | | | | | |
|------------------------|------|--------------|-----------|--------------|--------|
| Jahr | Euro | Kostenstelle | Sachkonto | davon | |
| | | | | veranschlagt | Bedarf |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| Summe: | | | | | |

| II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung) | | | | | |
|-----------------------------------|------|--------------|-----------|--------------|--------|
| Jahr | Euro | Kostenstelle | Sachkonto | davon | |
| | | | | veranschlagt | Bedarf |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| Summe: | | | | | |

B. Investitionsplanung
Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

| I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt) | | | | | |
|---|------|--------------|-----------|--------------|--------|
| Jahr | Euro | Kostenstelle | Sachkonto | davon | |
| | | | | veranschlagt | Bedarf |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| Summe: | | | | | |

| II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel) | | | | | |
|---|------|--------------|-----------|--------------|--------|
| Jahr | Euro | Kostenstelle | Sachkonto | davon | |
| | | | | veranschlagt | Bedarf |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| Summe: | | | | | |

| III. Eigenanteil / Saldo | | | | | |
|--------------------------|------|--------------|-----------|--------------|--------|
| Jahr | Euro | Kostenstelle | Sachkonto | davon | |
| | | | | veranschlagt | Bedarf |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| Summe: | | | | | |

| IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE) | | | | | |
|---------------------------------------|------|--------------|-----------|--------------|--------|
| Jahr | Euro | Kostenstelle | Sachkonto | davon | |
| | | | | veranschlagt | Bedarf |
| gesamt: | | | | | |
| 20... | | | | | |
| für | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| 20... | | | | | |
| Summe: | | | | | |

| V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> | bis 60 Tsd. € (Sammelposten) |
| <input type="checkbox"/> | > 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung) |
| <input type="checkbox"/> | > 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung) |
| <input type="checkbox"/> | Anlage Grundsatzbeschluss Nr. |
| <input type="checkbox"/> | Anlage Kostenberechnung |
| <input type="checkbox"/> | Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich |
| <input type="checkbox"/> | Anlage Folgekostenberechnung |

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

Buchwert in €

Datum Inbetriebnahme:

| |
|--|
| |
| |
| |

Anlage neu

JA

| Auswirkungen auf das Anlagevermögen | | | | | |
|-------------------------------------|------|--------------|-----------|-----------------|--------|
| Jahr | Euro | Kostenstelle | Sachkonto | bitte ankreuzen | |
| | | | | Zugang | Abgang |
| 20... | | | | | |

| | | |
|--------------------------------------|---|--|
| federführendes(r) Amt/Fachbereich | Sachbearbeiter Bernd Niebur, Tel.:5379 | Unterschrift AL / FBL Herr Olbricht |
|--------------------------------------|---|--|

| | |
|---------------------------------------|------------------------------|
| Verantwortliche(r) Beigeordnete(r) | Unterschrift Dr. Scheidemann |
|---------------------------------------|------------------------------|

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Termin für die Beschlusskontrolle | Dez. 2013 |
|-----------------------------------|-----------|

Begründung: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)
- 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 ÖPNV-Konzeptes (Beschluss-Nr.: 1670-47(III)02), des Nahverkehrsplanes (Beschluss-Nr.: 1641-46(III)02) und des Nahverkehrsplanes (Beschluss-Nr.: 264-11(V)10) der Landeshauptstadt Magdeburg.

Damit 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.

Im Rahmen des Förderprogramms sind mehrere Bauabschnitte vorgesehen, die insgesamt dazu beitragen sollen, die stark belasteten innerstädtischen Trassen zu entlasten. Realisiert wurden im Rahmen dieses Förderprogramms bisher der BA 1 - Europaring in den Jahren 2000 - 2004 und der BA 2a - Leipziger Straße (Baulos 3, Fermersleber Weg bis Brenneckestraße) im September 2009. In der Umsetzung befindet sich der BA 2a – Leipziger Straße (Baulos 4, Wiener Straße bis Fermersleber Weg).

Geplanter Ausbau:

Die Maßnahme umfasst den Neubau einer ca. 980 m langen, zweigleisigen Straßenbahnstrecke auf bahneigenem Körper in der Wiener Straße von der Halberstädter Straße bis zur Leipziger Straße sowie den teilweisen Neubau der Richtungsfahrbahnen und Nebenanlagen in diesem Straßenzug.

Neubau der Straßenbahnanlagen:

Die Straßenbahn wird im gesamten Bereich auf einem besonderen Bahnkörper geführt. Im Zuge des Neubaus wird das vorhandene Gleisdreieck an der Einmündung Südring / Halberstädter Straße teilweise zurückgebaut und durch eine neues Gleisviereck ersetzt. Dieses ermöglicht Fahrbeziehungen zwischen dem Südring und der Halberstädter Straße (stadtauswärts) und zwischen der Wiener Straße und der Halberstädter Straße (stadtein- und stadtauswärts). Am Knotenpunkt Wiener Straße / Leipziger Straße wird ein Gleisdreieck errichtet, das bereits eine mögliche Erweiterung in Richtung Raiffeisenstraße (Fortführung BA 7) berücksichtigt

Am Beginn und am Ende der Baustrecke ist für die bestehenden Haltestellen „Südring“ und „Leipziger Straße“ jeweils ein zusätzlicher Bahnsteig, für die Fahrtrichtung aus der Wiener Straße, vorgesehen. Außerdem entsteht mittig des Bauabschnittes die neue Haltestelle „Hertzstraße“. Alle Bahnsteige werden barrierefrei ausgebildet und mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen versehen. Die Bushaltestelle „Raiffeisenstraße“ wird aus der Wiener Straße in die Raiffeisenstraße verlegt.

Im Zuge der Maßnahme sind, soweit notwendig, die vorhandenen Lichtsignalanlagen und Straßenbeleuchtungen zu erneuern bzw. anzupassen. Teilweise wird die Um-/Neuverlegung von Leitungen erforderlich. Durch die Verbreiterung des Straßenraumes infolge der neuen Straßenbahngleise ergibt sich die Notwendigkeit, das Bauwerk über die Klinke zu erneuern.

Ausbau der Fahrbahn und Nebenanlagen:

Für die Strukturierung des Straßenraumes wurden in der Vorplanung zwei Varianten untersucht. Diese beiden Varianten unterscheiden sich in Bezug auf die Ausbildung der Fahrbahn und der Seitenräume zwischen der Einmündung Cochstedter Straße und dem Knotenpunkt Leipziger Straße. Für beide Varianten gleich ist der Entwurf im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Halberstädter Straße und der Einmündung Cochstedter Straße.

Die geplante Anordnung des besonderen Bahnkörpers in Mittellage stellt, infolge des vorhandenen Platzangebotes im Seitenraum, keine Probleme dar. In Fahrtrichtung Halberstädter Straße beginnt der dritte Fahrstreifen hinter der Auffahrt zum Magdeburger Ring. In Fahrtrichtung Leipziger Straße werden durchgängig zwei Fahrstreifen angeordnet.

Aufgrund der geänderten Seitenausdehnung der Fahrbahn ist es notwendig, die nördlichen Nebenanlagen zu erneuern. Es ist ein 0,75 m breiter Sicherheitsstreifen gefolgt von einem 1,50 m breiten Radweg und anschließendem Gehweg mit einer Breite von 2,25 m vorgesehen. Im Bereich der Unterführung des Magdeburger Ringes verringert sich die Gehwegbreite auf minimal 2,00 m. Hinter dem Knotenpunkt Wiener Straße / Am Fuchsberg / Ringabfahrt schließen die Nebenanlagen an den Bestand an.

Die südlichen Nebenanlagen bleiben bis zum Bauende im Bestand erhalten. Die nördlichen Nebenanlagen müssen ab Höhe der Hecklinger Straße bis zum Bauende aufgrund des geplanten besonderen Bahnkörpers angepasst werden. Dies ist möglich, da die anschließende Bebauung zurückgesetzt ist und zurzeit ein breiter Grünstreifen Fahrbahn und Nebenanlagen trennt. Das Beibehalten einer Richtungsfahrbahn und das Anordnen von entsprechenden Linksabbiegestreifen ist für das vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsaufkommens ausreichend.

Im Knotenpunktsbereich der Innsbrucker Straße wird die vorhandene Fußgänger-LSA in eine Knotenpunkts-LSA umgerüstet.

Variante 1 (Vorzugsvariante):

In Variante 1 erhält die nördliche Richtungsfahrbahn einen 3,50 m breiten durchgehenden Fahrstreifen, im Bereich der südlichen Einmündungen Cochstedter Straße, Hecklinger Straße und Innsbrucker Straße ist jeweils ein zusätzlicher Linksabbiegestreifen vorgesehen.

Durch die Anordnung von Linksabbiegestreifen im Bereich der Einmündungen ist es möglich, die notwendige Signalisierung der Straßenbahnquerung nach Fahrtrichtungen zu trennen. Dadurch können alle Abbiegebeziehungen in dieser Variante erhalten bleiben, wodurch eine gute Erschließungsqualität für den MIV gewahrt bleibt. Die südliche Richtungsfahrbahn, die teilweise erhalten werden kann erhält ebenfalls an den nördlich einmündenden Straßen Linksabbiegestreifen. Entsprechend dem Bestand der vorhandenen südlichen Nebenanlagen sind an die nördliche Fahrbahn anschließend 2,00 m breite Längsparkbuchten vorgesehen. Anschließend folgt ein 2,00 m breiter Streifen, der den Radweg von den Parkbuchten trennt und in regelmäßigen Abständen von Bäumen durchsetzt ist.

Die Anordnung der Bäume hinter und nicht zwischen den Parkbuchten hält die Möglichkeit offen, die Wiener Straße bei Bedarf im Bereich der Parkbuchten zweistreifig zu nutzen. Hinter dem Trennstreifen folgen ein 1,50 m breiter Radweg sowie ein Gehweg mit einer Breite von 2,50 m. Im östlichen Bereich der Wiener Straße, zwischen der Innsbrucker Straße und der Leipziger Straße, ist die Nebenanlage so breit, dass hinter dem Gehweg ein Grünstreifen angeordnet werden kann, der ebenfalls Bäume aufnimmt. Durch die Aufnahme der Gestaltungselemente (Bäume) der Südseite entsteht ein nahezu einheitlich strukturierter Straßenraum.

Variante 2:

In der zweiten Variante wird die nördliche Richtungsfahrbahn durchgehend mit einer 6,00 m breiten Fahrbahn geplant. Auf der Fahrbahn ist größtenteils durch Markierung das Längsparken vorgesehen, so dass für den fließenden Verkehr ein 3,50 m breiter Fahrstreifen verbleibt. Bei Bedarf könnte die nördliche Richtungsfahrbahn durchgehend zweistreifig für den MIV betrieben werden.

An die Fahrbahn schließen sich ein 2,00 m breiter Grünstreifen, ein 1,50 m breiter Radweg sowie in der Regel ein mindestens 3,00 m breiter Gehweg an. Zwischen der Einmündung Hertzstraße und der Zufahrt zur Grund- und Sekundarschule verringert sich die Gehwegbreite auf 1,32 m, diese Breite liegt deutlich unter der in der RASSt06 geforderten Mindestbreite von 2,00 m.

Für die Einmündungen Cochstedter Straße, Hecklinger Straße, Hertzstraße und Emanuel-Larisch-Weg wird in dieser Variante der besondere Bahnkörper nicht unterbrochen, so dass diese Einmündungen nur über die in Fahrtrichtung folgenden Knotenpunkte erschlossen sind. Dieser Umstand führt zu einer verminderten Erschließungsqualität, da zum Teil 350 m lange Umwege im MIV notwendig werden.

Von der Verwaltung, der MVB und dem Planer wird aus folgenden Gründen die **Variante 1 als Vorzugslösung** empfohlen:

1. Erhaltung der Erschließungsqualität im MIV durch die Möglichkeit zur Anordnung von Linksabbiegefahrstreifen und Unterbrechung des besonderen Bahnkörpers (an fünf Einmündungen) in der Wiener Straße.
2. Einheitliche Gestaltung des Straßenraumes durch Auswahl nahezu gleicher Elemente und Befestigungen in den Nebenanlagen beidseitig der Fahrbahn.
3. Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Straße bei einem durchgehenden Fahrstreifen je Richtung und der Anordnung von Linksabbiegestreifen auch für den Prognosefall.
4. Die Bäume hinter den Parkbuchten anzuordnen, widerspricht zwar der Gestaltung der südlichen Richtungsfahrbahn, ist aber vor dem Hintergrund des breiten Gesamtstraßenraumes mit der Führung der Straßenbahn in Mittellage und der erhöhten Anzahl von Parkbuchten vertretbar.

Ausbau des Knotenpunktes Wiener Straße / Leipziger Straße:

Für den Knotenpunkt Wiener Straße / Leipziger Straße wurden verschiedene Varianten untersucht, die sich im Bereich der Wiener Straße jedoch auf zwei Varianten beschränken. Der wesentliche Unterschied besteht in der Anordnung der Haltestelle Leipziger Straße in Richtung Buckau.

Die Haltestelle wurde in den ersten Varianten in der Raiffeisenstraße vorgesehen, in einer weiteren Variante wurde die Möglichkeit geprüft, die Haltestelle in der Wiener Straße anzuordnen. Die Prüfung der Verkehrsbelastung des Knotens Wiener Straße / Leipziger Straße ergab, dass zusätzlich zu der Anlage der Haltestelle in der Wiener Straße südlich zwei Fahrstreifen für den MIV (links und geradeaus / rechts) angeordnet werden können. Da die Anlage der Straßenbahn im Bereich der Raiffeisenstraße massive Probleme in Bezug auf den ruhenden Verkehr verursacht hätten, wurde die Variante mit Anordnung der Haltestelle in der Wiener Straße bevorzugt und wurde entsprechend in den Lageplänen berücksichtigt.

Baudurchführung und Finanzierung:

Für die Baumaßnahme wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die Baudurchführung des Streckenabschnittes Wiener Straße soll weitestgehend unter Einhaltung aller Fahrbeziehungen durchgeführt werden. Zur Aufrechterhaltung des Nahverkehrs sind während der Bauzeit die Bushaltestellen an der Hertzstraße bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahn in der Wiener Straße vorzuhalten. Der Umbau der Wiener Straße soll in den Jahren 2011/2012 durchgeführt werden.

Die Finanzierung ist über das Gemeindefinanzierungsgesetz (GVFG) gesichert. Eine finanzielle Beteiligung der Landeshauptstadt Magdeburg an der Maßnahme der MVB GmbH wird im Falle der Klinkebrücke geprüft.

Anlagen:

- Anlage 1: Übersichtskarte 2.Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn
- Anlage 2: Legende zur Anlage
 - Lageplan, Blatt 1
 - Lageplan, Blatt 2
 - Lageplan, Blatt 3
 - Lageplan, Blatt 4
- Anlage 3: Regelquerschnitt RQ 1
 - Regelquerschnitt RQ 2
 - Regelquerschnitt RQ 3
- Anlage 4: Übersichtslageplan, Lage der Haltestellen