

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0255/10	18.10.2010

zum/zur	
A0122/10 Bündnis 90 / Die Grünen	
Bezeichnung	
Straßenbahntrasse in der Raiffeisenstraße/Warschauer Straße	
Verteiler	Tag
Der Oberbürgermeister	26.10.2010
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	02.12.2010
Stadtrat	09.12.2010

In der Sitzung des Stadtrates vom 16. September 2010 wurde der Antrag A0122/10 gestellt, folgende Beschlüsse durch den Stadtrat zu fassen:

1. Durch die MVB GmbH ist ein nachvollziehbares Grundkonzept für den Bauabschnitt 7 (Raiffeisenstraße ab Kreuzung Leipziger Straße bis Einbindung Warschauer Straße in die Schönebecker Straße) der Gesamtmaßnahme vor Baubeginn am Bauabschnitt 2 (Wiener Straße) vorzulegen.
2. Die technische Lösung am Kreuzungspunkt Buckauer Bahnhof soll mit der DB AG abgestimmt sein.
3. Eine betriebswirtschaftlich fundierte Betrachtung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtabschnittes innerhalb des Gesamtvorhabens Nord-Süd-Verbindung von der Schönebecker Straße über die Kreuzung Leipziger Straße bis zur Halberstädter Straße ist unter Berücksichtigung des investiven Aufwandes und eines Bedarfsnachweises zum Fahrgastaufkommen zu erarbeiten und vorzulegen.

Hierzu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.

Das Gesamtvorhaben der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in Magdeburg wird über einen langen Zeitraum (ca. 20 Jahre) geplant und gebaut. In insgesamt sieben Bauabschnitten wird es schrittweise realisiert. Entsprechend ist der Planungsvorlauf. Für den Bauabschnitt 7 (bisher letzter zu realisierender Bauabschnitt) liegen noch keine konkreten Pläne bspw. in Form einer Vorplanung vor. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist der Bau des Bauabschnitts 7 für die Jahre 2018 / 2019 vorgesehen. Zurzeit lässt die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB) das zeitliche Vorziehen des Baus des Bauabschnitts 7 prüfen; das Ergebnis steht noch aus. Gleichwohl werden in den Unterlagen des Rahmenantrags auf Bewilligung von Landes- und Bundeszuwendungen gem. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Kernaussagen zur Bauweise in den einzelnen Bauabschnitten getroffen. So weist der Straßenraum der Raiffeisenstraße und Warschauer Straße einige Besonderheiten auf, die es grundsätzlich zu berücksichtigen gilt. Insbesondere ist im Bereich der Raiffeisenstraße der alleinartige Charakter zu erhalten. Des Weiteren ist der Parkdruck in den nördlich und südlich angrenzenden Wohngebieten so hoch, dass die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum soweit wie möglich in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollen. Auch der südlich angrenzende Friedhof ist zu beachten. Im Bereich der Raiffeisenstraße ist die Eisenbahnbrücke in Verbindung mit dem Bahnhof Buckau als Umsteigepunkt ÖPNV/SPNV zu nennen. Ebenso gibt die begleitende Bebauung Planungs- bzw. Baugrenzen vor; insbesondere ist hier auf die Spielstätte des Puppentheaters hinzuweisen.

Die geplante Straßenbahn ersetzt die derzeitige Bedienung durch Busse. Im o. g. Rahmenantrag wird als eine mögliche Variante der Straßenbahntrasse als straßengebundener Bahnkörper (d.h. auch für den Kfz-Verkehr befahrbar) dargestellt und das Längsparken am Bord soll erhalten bleiben. Beidseitig sind Fuß- und Radwege vorgesehen. Die vorhandenen Bäume sind soweit wie möglich zu erhalten. Die bestehenden Bushaltestellen werden durch Straßenbahnhaltestellen ersetzt; in Höhe des Puppentheaters entsteht eine Haltestelle in stadtauswärtiger Richtung. Die o. g. Vorgaben werden in der Vorplanung vertiefend und in Varianten betrachtet und bewertet. Dieses Ergebnis wird dem Stadtrat in einer Drucksache zur Entscheidung vorgelegt, ob die Planung als Basis zur Durchführung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens dienen soll oder Änderungsbedarf besteht. Die präzisierende Entwurfsplanung wird – in Ergänzung weiterer Planungsunterlagen (wie bspw. Umweltverträglichkeitsprüfung, Landschaftspflegerischer Begleitplan etc.) – dann zur Planfeststellung beantragt. Die 2. Nord-Süd-Verbindung als Gesamtvorhaben ist ein wichtiger Faktor in der Stadtentwicklung und abgestimmt auf das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2025 der LH Magdeburg

Fazit:

Die grundlegenden Rahmenbedingungen sind bekannt und werden zu gegebenem Zeitpunkt vertiefend betrachtet. Eine zeitgleich mit dem Bauabschnitt 2 ausgelöste Planung birgt das Risiko, zum späteren Realisierungszeitraum nicht mehr aktuell zu sein. Zudem stehen für den Bauabschnitt 7 noch keine Fördermittel bereit, um eine entsprechende Planung finanzieren zu können. Bei positivem Ergebnis der oben erwähnten Prüfung des zeitlichen Vorziehens des Bauabschnitts 7 (d. h. im direkten Anschluss an Bauabschnitt 2) sollten Planung und Realisierung entsprechen neu terminiert werden.

Zu 2.

Es ist im Rahmenantrag vorgesehen, die bestehende Bushaltestelle am Bahnhof Buckau durch eine Straßenbahnhaltestelle zu ersetzen. Nach derzeitigem Sachstand würde diese auf Grund des vorhandenen Gefälles unterhalb der Eisenbahnbrücke liegen und unter Berücksichtigung der verfügbaren Breite als Haltestellenkap gebaut werden. Eine Sicherung des Ein- und Ausstiegs erfolgt wie bei der neuen Haltestelle „Südfriedhof“ in der Leipziger Straße über Lichtsignalanlagen. Auch hier werden noch Varianten untersucht. Im o. g. Rahmenantrag wird darauf hingewiesen, dass die DB AG den Ersatzneubau im Zeitraum 2009 bis 2014 für erforderlich hält. Jedoch führt die DB AG nach derzeitigem Sachstand noch keine Vorbereitungen für einen Ersatzneubau durch.

Im Rahmen der Vorplanung werden die erforderlichen Abstimmungen mit der DB AG durchgeführt und in der Entwurfsplanung präzisiert.

Fazit:

Als einen ersten Schritt kann seitens der Stadt gegenüber der DB AG Abstimmungsbedarf hinsichtlich der Eisenbahnbrücke über die Warschauer Straße geschildert werden.

Zu 3.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass für das Gesamtvorhaben im Rahmen der Beantragung von Fördermitteln eine sogenannte Standardisierte Bewertung durchgeführt wurde, welche ein positives (d.h. förderwürdiges) Ergebnis erzielte. Dieses Ergebnis wird vor der Mittelfreigabe durch das BMVBS und MLV Sachsen-Anhalt von einer unabhängigen Stelle nochmals geprüft.

Des Weiteren wurde im Jahr 2005 eine Betriebsfolgekostenrechnung für die Gesamtmaßnahme der 2. Nord-Süd-Verbindung durchgeführt, welche folgende Ergebnisse für die Bauabschnitte 2 und 7 beinhaltet:

Die Inbetriebnahme des Bauabschnitts 2 ermöglicht es, das Liniennetz neu zu ordnen (bspw. Rücknahme der dritten Straßenbahnlinie aus Olvenstedt) und Verkehrsleistungen wirtschaftlicher anbieten zu können. Für den laufenden Betrieb (Personal- und Fahrzeugkosten) müssen ca. 480 T€a weniger aufgewandt werden. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- ◆ ca. 90 T€a Einsparungen bei den Unterhaltungs- und Energiekosten der Straßenbahn (es werden drei Straßenbahnfahrzeuge weniger für die Betriebsdurchführung benötigt)
- ◆ ca. 310 T€a weniger Aufwand für die Abschreibung des Fahrzeugparks
- ◆ ca. 80 T€a weniger Aufwand für das Fahrpersonal

Durch den Bau der Straßenbahn auf der Wiener Straße werden jährlich 433 070 Kunden (d. h. 1397 Neukunden pro Werktag) für den ÖPNV hinzugewonnen.

Der Bauabschnitt 2 stellt eine wichtige Netzergänzung des Straßenbahnbetriebes im südlichen Magdeburg dar. Seine Inbetriebnahme führt einerseits zu positiven Effekten bei der Betriebsdurchführung, andererseits sind die Effekte des Bauabschnitts 2 nicht an die geplante Reihenfolge der stufenweise Realisierung anderer Bauabschnitte gebunden.

Die Errichtung des BA 7 führt zu einer weiteren Effizienzsteigerung bei der Betriebsdurchführung. Die dann zu erbringenden Betriebsleistungen können mit

- ◆ einem Straßenbahnzug und
- ◆ zwei Bussen weniger

gegenüber dem Betriebsfall „ohne BA 7“ durchgeführt werden. Kostenseitig sind demnach durch die Realisierung des BA 7 folgende Effekte zu registrieren:

- ◆ die Unterhaltungskosten für Fahrzeuge werden um ca. 30 T€a reduziert
- ◆ die Personalkosten werden um ca. 35 T€a verringert
- ◆ die Abschreibungskosten für Fahrzeuge reduzieren sich um ca. 160 T€a.

Den Kosteneinsparungen von 225 T€a stehen jährlich 275 590 Neukunden (d. h. 889 Neukunden pro Werktag) auf diesem Abschnitt gegenüber.

Fazit:

Mit der durchgeführten Betriebskostenfolgerechnung ist der betriebswirtschaftliche Nutzen der Bauabschnitte 2 und 7 hinreichend bewiesen. Die geforderte fundierte Betrachtung der Wirtschaftlichkeit liegt somit bereits vor.

Diese Stellungnahme ist mit der MVB abgestimmt

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr