

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur

A0015/12 Fraktion SPD-future!

Bezeichnung

Alternative Planungen für die Strombrückenverlängerung

Verteiler

Tag

Der Oberbürgermeister	13.03.2012
Ausschuss für Umwelt und Energie	03.04.2012
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	19.04.2012
Finanz- und Grundstücksausschuss	09.05.2012
Stadtrat	31.05.2012

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, wie durch eine alternative Brückenlösung die Straßenbahntrasse unabhängig von der Anna-Ebert-Brücke dauerhaft, zeitnah und kostengünstig über die Alte Elbe geführt werden kann. Dabei sind neben den bisherigen Brückenplanungen insbesondere folgende Möglichkeiten zu berücksichtigen:

1. Die Verlegung einer zweispurigen Straßenbahntrasse über die alte Kohlebahnbrücke nach Sanierung oder Neuaufbau dieser Brücke.

2. Den Abriss der Kohlebahnbrücke und die Renaturierung der bebauten Fläche, um im Genehmigungsverfahren für den bisher geplanten Brückenneubau Spielraum für einen Eingriff in den Naturraum zu erlangen.

Ausgehend von zwingenden Randbedingungen sowie zur Aufrechterhaltung der maßgebenden Verbindungsfunktion des Strombrückenzuges wurden unterschiedliche Varianten in Streckenführung und Bauwerksform neben der Nullvariante und der bekannten Variante mit Pfeilern erarbeitet (siehe Anlage).

Für die möglichst konfliktfreie Trassierung sind abgesehen von den verkehrlichen Anforderungen insbesondere der Denkmal-, Natur- und Umweltschutz, der Hochwasserschutz, die städtebauliche Einordnung sowie die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.

Der Planungsraum ist daher u.a. durch folgende Zwangspunkte geprägt:

- Anschluss Stadtpark Rotehorn i.V.m. künftiger Entwicklung des Messeplatzes,
- Erschließung des Stadtparks Rotehorn über die Straße am Winterhafen,
- Erschließung des Werders mit Anschluss von Zollstraße und Mittelstraße,
- Beachtung des Denkmalschutzes für Zollbrücke und Anna-Ebert-Brücke,
- Natura-2000-Gebiete (FFH-Gebiet „Elbaue zwischen Saalemündung und Magdeburg“, FFH-Gebiet „Stromelbe im Stadtzentrum Magdeburg“),
- Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL (LRT 3270 - Flüsse mit Schlammbanken mit Vegetation des *Chenopodium rubri* p. p. und des *Bidens p. p.*, LRT 91E0* - Prioritärer Lebensraum - Weichholzauenwälder, LRT 6430 – feuchte Hochstaudenfluren) einschließlich ihrer charakteristischen Tier- und Pflanzenarten),
- Arten nach Anhang II der FFH-RL (Grüne Keiljungfer, Flussneunauge, Lachs, Rapfen, Steinbeißer, Biber, Fischotter),

- gebietsspezifisches Entwicklungsziel (FFH) „Erhalt bzw. Verbesserung des Fließgewässersystems“,
- Abflussverhalten im Bereich der Alten Elbe bei Hochwasser,
- Gradientenentwicklung unter Berücksichtigung des erforderlichen Freibordes zum maßgebenden Hochwasserstand HW100,
- städtebauliche Einordnung der bestehenden und neuen Brücken.

Örtliche Zwangspunkte für die Trassenführung stellen die erforderliche Anbindung des verlängerten Strombrückenzuges an die westlich von diesem gelegene, bestehende Brücke der Stromelbe (Neue Strombrücke) / Ernst-Reuter-Allee sowie im Osten die Anbindung an die Brückstraße / Berliner Chaussee dar.

Pkt. 1:

Verlegung einer zweispurigen Straßenbahntrasse über die alte Kohlebahnbrücke nach Sanierung oder Neuaufbau dieser Brücke

Sanierung (Eisenbahnbrücke über die Alte Elbe) zweigleisig

Die Grundmaße für den Raumbedarf von Straßenbahnen (Strab) ergeben sich u. a. aus den Verkehrsräumen und den erforderlichen Sicherheitsräumen gemäß der Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06), hier für den Begegnungsfall Strab/Strab, sowie aus den momentan und perspektivisch genutzten Fahrzeugen des Verkehrsunternehmens (MVB GmbH). Unter Beachtung der o. g. Raumbedarfe sowie inklusive eines erforderlichen Gehweges (mind. jedoch einer Notgebahn) würde sich ein erforderlicher lichter Raum von mindestens 8 m Breite ergeben.

Die zur Eisenbahnlinie Magdeburg-Potsdam gehörende Eisenbahnbrücke über die Alte Elbe verfügt nur über ein Gleis sowie über rd. 4 m verfügbaren lichten Raum. Auch nach einer Sanierung der Brücke mit Belassen der derzeitigen Breite würde kein Begegnungsfall Strab/Strab und somit keine zweigleisige Straßenbahntrasse realisiert werden können.

Sanierung (Eisenbahnbrücke über die Alte Elbe) einglisig

Ein einglisiger Betrieb der Straßenbahn auf der vorhandenen Brücke wäre nach heutigen Bestimmungen und Vorschriften auch mit einer Ausnahmegenehmigung womöglich nicht zulässig.

Ungeachtet der zuvor genannten fehlenden Genehmigungsfähigkeit, der Verschlechterung des Ist-Zustandes (d.h. jetzige Zweigleisigkeit auf der Anna-Ebert-Brücke gegenüber einer möglichen Eingleisigkeit auf der Eisenbahnbrücke) sowie der daraus resultierenden fehlenden Förderfähigkeit könnte die Trasse über die Eisenbahnbrücke nicht mehr für den Veranstaltungsverkehr Ostelbien genutzt werden, da u. a. die erforderliche Begleitung durch die Polizei nicht mehr auf der gesamten Strecke gewährleistet werden könnte.

Neubau dieser Brücke

Bei einem verbreiterten Ersatzneubau der betreffenden Eisenbahnbrücke in gleicher Lage, d.h. Ersatz dieser Brücke durch eine neue Brücke, gelten prinzipiell die gleichen Anforderungen für Natur- und Umweltschutz wie für die anderen geplanten Neubauvarianten. Somit wäre auch hier mit Beeinträchtigungen von Schutz- und Erhaltungszielen des FFH-Gebietes zu rechnen.

Eine reine Strab-Brücke inkl. Geh-, Radweg und Notgebahn müsste eine Mindestkronenbreite von rd. 14 m aufweisen. Im Gegensatz zu den bisher betrachteten Varianten (21,7 bis 26,2 m) wäre eine geringere Breite erforderlich, somit würden sich wahrscheinlich im unmittelbaren Bereich der Alten Elbe weniger Beeinträchtigungen ergeben.

Trassierung

Im Zuge der bisherigen Planung wurde bereits eine südliche Trassierung betrachtet. Die mögliche Trassierung über die Eisenbahnbrücke beginnend von der vorhandenen Strombrücke müsste kurz nach Bauanfang (wahrscheinlich ohne die dringend erforderliche Verlängerung des östlichen Brückenfeldes) nach Süden abschwanken und über/um den Winterhafen verlaufen.

Die Anbindung an die bestehenden örtlichen Zwangspunkte (Strombrücke, Werder, Heumarkt) wäre schwer oder gar nicht mehr gegeben. Ebenfalls wäre die Planung mit einem erheblich längeren Brückenbauwerk über Zollelbe/Winterhafen (siehe Anlage) sowie mit entsprechend höheren Baukosten verbunden. Des Weiteren würden erhebliche Eingriffe in den städtebaulichen Rahmenplan „Rotehorninsel Magdeburg“ und womöglich in vorgenommene Ausgleichsflächen der Dt. Bahn erfolgen sowie Zerschneidungen des Winterhafens entstehen. Mögliche Stützenstellungen in Zoll- und Winterhafen würden zu Nutzungseinschränkungen und erhöhten Eingriffen führen. Die Erforderlichkeit einer Pylonbrücke wäre nicht ausgeschlossen.

Gegenwärtig ist die direkte ÖPNV-Anbindung der Stadthalle bzw. des Stadtparks Rotehorn über die Sternbrücke mit der Linie 59 gegeben. Aufgrund der geringen Nachfrage wurden hier bereits die Bedienungshäufigkeiten reduziert.

Pkt. 2:**Abriss der Kohlebahnbrücke und die Renaturierung der bebauten Fläche, um im Genehmigungsverfahren für den bisher geplanten Brückenneubau Spielraum für einen Eingriff in den Naturraum zu erlangen**

Die Eisenbahnbrücke ist nicht in Baulastträgerschaft der LH MD. Gleichwohl wird diese Möglichkeit derzeit genauer geprüft.

Fazit

Zur vertiefenden Einschätzung und Beurteilung der o. g. Trassierung über die Eisenbahnbrücke müsste eine Vorplanung mit Untersuchungen der Trassierungsmöglichkeiten, der Anforderungen des ÖPNV, der Netzverbindungen für MIV, Fußgänger und Radfahrer, der Netzgestaltung ÖPNV sowie der Vergleich mit den bestehenden Varianten vorgenommen werden. Des Weiteren sind auch die Punkte Städtebau und Stadtentwicklung, Ingenieurbauwerke, Höhenlage, Belange Denkmalschutz, Inanspruchnahme von Grundstücken, Eingriffe in bauliche Anlagen, Immissionsschutz, Auswirkungen auf die Umwelt zu betrachten sowie Aussagen zur Baudurchführung zu treffen.

Jedoch muss nach der oben dargelegten Vorabeeschätzung die Variante als schwer realisierbar und schwer finanzierbar eingeschätzt werden. Die zweite Möglichkeit bezüglich eines Abrisses der Eisenbahnbrücke wird als zielführender angesehen.

Die Stellungnahme ist mit den Magdeburger Verkehrsbetrieben (MVB) und dem Tiefbauamt abgestimmt.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlage
Übersichtsplan

