

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0183/12	02.07.2012
zum/zur		
DS0506/11/1 Fraktion SPD-future!, Fraktion BÜ 90/Die Grünen, Fraktion DIE LINKE/Tierschutzpartei		
Bezeichnung		
2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in der LH Magdeburg - BA 4 - Breiter Weg bis H.-Bruse-Platz		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	03.07.2012	
Stadtrat	05.07.2012	

Stellungnahme zu den Änderungsanträgen DS0506/11/1, DS0506/11/1/1, DS0506/11/2, DS0506/11/3 und DS0506/11/4

Im Vorfeld der Beantwortung der Änderungsanträge wurden die Fraktionen durch eine Visualisierung ihrer geänderten Trassenverläufe gebeten, diese dem Stadtplanungsamt zu bestätigen. Die Bestätigungen liegen vor.

Der Bauabschnitt 4, 5 und 6 der 2. Nord-Südverbindung sind wichtig für die Verbesserung der ÖNPV-Erschließung des Magdeburger Nordens. Die Stadtteile Neustädter Feld und Kannenstieg mit ihrer sehr hohen Bevölkerungsdichte werden an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Hieraus ergeben sich neben volkswirtschaftlichen Effekten auch betriebswirtschaftliche Effekte. Die betriebswirtschaftlichen Ziele haben eine Bedeutung für die Restrukturierungsziele der MVB GmbH. Beide Effekte wurden am 14.05.12 den Stadtratsfraktionen erläutert.

- Der Stadtrat hat 1999 mit dem Grundsatzbeschluss zur 2. Nord/Südverbindung der Straßenbahn (Beschlussnummer 2163-103(II)99) den geplanten Trassenverlauf über die Albert-Vater-Straße bestätigt.
- Darüber hinaus widerspricht die vorgeschlagene Route der aktuellen Beschlusslage zur 2. Nord-Süd-Verbindung (NSV) der Straßenbahn (Beschlussnummer 587-18(IV)05) zur Führung der Straßenbahn im Bereich der Albert-Vater-Straße.
- Die Trassenführung der 2. NSV ist auch im vom Stadtrat am 28. Januar 2010 beschlossenen Nahverkehrsplan dokumentiert. (Beschluss Nr. 264-11(V)10)
- Im Antrag auf Bewilligung einer Bundes- und Landeszuwendung gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist diese Trassenführung verankert. Eine derartig umfangreiche Neuorientierung in der Trassenführung bedingt einen planerischen Vorlauf von ca. 2 Jahren (Machbarkeitsstudie, Überarbeitung der standardisierten Bewertung etc, Vermessung, Vorplanung etc.) Somit rückt die Umsetzung der Bauabschnitte zeitlich nach hinten. Der Fördermittelgeber hat im Vorfeld signalisiert, dass die Förderung 2019 beendet sein wird.

- Mit der vorgeschlagenen Streckenführung kann die angestrebte Reduzierung der Busflotte um ca. 1/3 nicht in vollem Maße umgesetzt werden, da für die Erschließung weiterhin Busse benötigt werden. Die mögliche Einsparung bei den Betriebskosten in Höhe von bis zu 1,3 Mio Euro kommt dann auch nicht in vollem Maße zum Tragen.
- Des Weiteren werden Betroffenheiten zum jetzigen Verlauf mit der vorgeschlagenen Routenführung verschoben bzw. neu erzeugt.
- Die Planungs- bzw. Entwurfsparameter werden von der Funktion der Straße bestimmt. Die Trassierung erfolgte weitgehend bestandsorientiert unter Berücksichtigung der geltenden Richtlinien und der Minimierung der Eingriffe in angrenzende Grundstücke.
- Für die Neuordnung der Straßenquerschnitte und Trassierung stellen die Bebauungs- und Gebietsstruktur und der Aspekt weitgehender Vermeidung von Grunderwerb bzw. Reduzierung von baulichen Eingriffen auf ein Mindestmaß die maßgebenden Punkte dar.
- Zurzeit sind nur geringfügige Anpassungen im Bereich der Albert-Vater-Straße erforderlich. Durch die Seitenlage ergibt sich nur an Querungen Anpassungsbedarf an Straßen und Gehwegen. Durch die Optimierungen im weiteren Planungsablauf kann der Umbauaufwand an Straße und Wegen weiter minimiert werden.
- Die Verschiebung der Trassenführung nach Norden wird im Rahmen der Vorplanung untersucht.
- Eine Netzverbindung durch die Jakobstraße wurde im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes (Beschluss-Nr. 1670-47(III)02 betrachtet und als optionale Maßnahme in den weiteren Untersuchungsbedarf eingestuft.
- Die vom Stadtrat beschlossene Verkehrskonzeption Innenstadt (Beschluss-Nr.558-28(II)95) sowie der Flächennutzungsplan berücksichtigen ebenfalls eine optionale Führung der Straßenbahn durch die Jakobstraße. Eine Netzverbindung durch die Erzbergerstraße ist in keinem der o. g. Konzepte enthalten.
- Grundsätzlich ist festzustellen, dass eine zusätzliche Netzverbindung der Straßenbahn in der Innenstadt zur Entlastung des Breiten Weges eine separate Maßnahme darstellen würde, die weder Bestandteil der bisherigen Planungen und Beschlüsse des Stadtrates zur zweiten Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn ist, noch in dem beim BMVBS eingereichten Rahmenantrages enthalten ist.
- Mit Beschluss Nr. 264-11(V)10 zum Nahverkehrsplan wurde die bisherige Planung zur zweiten Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn bestätigt, die auch den Streckenast zwischen Kannenstieg und dem Opernhaus enthält.
- Es besteht kein dringender Handlungsbedarf für eine Entlastung des Breiten Weges im Zusammenhang mit den Planungen zur zweiten Nord-Süd-Verbindung. Eine erhebliche Erhöhung der Bedienungshäufigkeit ist nach derzeitiger Planung nicht vorgesehen, die im Wesentlichen eine Änderung der Führung der Linie 8 beinhaltet.
- Die Verkehrskonzeption Innenstadt stellt außerdem fest, dass der Straßenzug Otto-von-Guericke-Straße / Erzbergerstraße sowie der Universitätsplatz hohe bis sehr hohe Anforderungen an die Kfz-Leistungsfähigkeit erfüllt, insbesondere der Knoten Otto-von-Guericke- Straße/ Ernst-Reuter-Allee. Unter diesem Gesichtspunkt kann eine Führung der Straßenbahn durch die Erzbergerstraße nicht berücksichtigt werden.
- Der Nutzen einer zusätzlichen Netzverbindung in der Innenstadt wird derzeit als eher gering eingeschätzt, weil die betreffenden Gebiete (außer der Bereich Virchowstraße) bereits innerhalb der Einzugsbereiche vorhandener Haltestellen liegen und somit bereits durch den ÖPNV erschlossen sind.

- Im Erläuterungsbericht zum BA 4 wird die Aussage getroffen, dass durch die sensible Bebauung mit größeren Aufwendungen für die Lagerung der Gleise und Weichen zu rechnen ist. Einsatznotwendigkeit und Grad der Schutzmaßnahme können erst im Rahmen einer messtechnischen Ermittlung genauer qualifiziert werden und werden im Planfeststellungsverfahren näher untersucht.

Die DS wurde am 26.06.12 im Uwe und am 28.06.12 im StBV beraten.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlage

2. Nord-Süd-Verbindung (NSV) – Trassenführung des BA 4 – Alternativdiskussion
Sachstand Juni 2012 (MVB/VCDB)