

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> – Der Oberbürgermeister –		<b>Drucksache</b> <b>DS0271/13</b>	<b>Datum</b> 03.06.2013
<b>Dezernat: VI</b>	<b>Amt 61</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich	

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzung</b> <b>Tag</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Der Oberbürgermeister	25.06.2013	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	29.08.2013	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Umwelt und Energie	03.09.2013	öffentlich	Beratung
Stadtrat	05.09.2013	öffentlich	Beschlussfassung

<b>Beteiligungen</b> <b>Amt 66</b>	<b>Beteiligung des</b>	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>
	<b>RPA</b>		X
	<b>KFP</b>		X
	<b>BFP</b>		X

### **Kurztitel**

## **2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in der Landeshauptstadt Magdeburg - BA 4 - Damaschkeplatz bis Hermann-Bruse-Platz**

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der mit der Drucksache DS0235/99 eingebrachte Grundsatzbeschluss zur 2. Nord-Süd-Verbindung (Beschluss-Nr. 2163-103(II)99) wird für den Bauabschnitt 4 teilweise aufgehoben: Der Trassenverlauf entlang der Albert-Vater-Straße/ Walther-Rathenau-Straße und durch die Straße „Krökentor“ mit Anschluss an die Gleise im Breiten Weg wird nicht weiter verfolgt.
2. Der Grundsatzbeschluss zur 2. Nord-Süd-Verbindung wird für den Bauabschnitt 4 teilweise neu gefasst: Die Führung der Straßenbahntrasse ab Albert-Vater-Straße erfolgt in südliche Richtung mit Querung der Schrote, danach unter möglichst minimaler Beanspruchung von Kleingartenflächen in östliche Richtung verlaufend bis zum Magdeburger Ring, der zur Einordnung der Straßenbahn um die Breite der Straßenbahntrasse bis zu Abfahrt Editharing in östliche Richtung verschoben wird, schließlich geführt in südlicher bzw. östlicher Seitenlage des Editharings mit Anschluss an die bestehenden Gleisanlagen am Damaschkeplatz/ Adelheidring.
3. Die von der Landeshauptstadt Magdeburg bei der Deutsche Bahn AG (DB AG) bestellte Aufweitung des Brückenbauwerks der Eisenbahnüberführung Walther-Rathenau-Straße für die MVB-Trasse wird abbestellt. Gleichzeitig wird der Beschluss Nr. 587-18(IV)05 zur Drucksache DS0319/05 „Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg – Eisenbahnüberführung Walther-Rathenau-Straße“ aufgehoben.

4. Die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) wird beauftragt, auf Grundlage der vorliegenden Planungen für die neue Variante 4 mit der unter Punkt 2 beschriebenen Trassenführung das erforderliche Planfeststellungsverfahren vorzubereiten und dessen Durchführung zu beantragen.
5. Eine entsprechende abschließende Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg erfolgt auf der Grundlage der Planfeststellungsunterlagen im Rahmen der Beteiligung im Planfeststellungsverfahren.

## Finanzielle Auswirkungen

<b>Organisationseinheit</b>		<b>Pflichtaufgabe</b>		ja		nein
<b>Produkt Nr.</b>	<b>Haushaltskonsolidierungsmaßnahme</b>					
		ja, Nr.				nein
<b>Maßnahmebeginn/Jahr</b>	<b>Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt</b>					
	JA			NEIN		

## A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
<b>Summe:</b>					

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
<b>Summe:</b>					

## B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

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

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

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
<b>Summe:</b>					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
<b>gesamt:</b>					
20...					
<b>für</b>					
20...					
20...					
20...					
<b>Summe:</b>					

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 Herr Polzin	Unterschrift AL / FBL Herr Olbricht
--------------------------------------	-------------------------------	--

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

Termin für die Beschlusskontrolle	Dez. 2019
-----------------------------------	-----------

**Begründung:**Ausgangslage

Der Bauabschnitt 4 wurde 2012 im Stadtrat und seinen Ausschüssen (Umwelt und Energie, Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr) behandelt. Mit dem betreffenden Beschluss (Beschluss-Nr. 1402-50(V)12) hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 5. Juli 2012 den Oberbürgermeister beauftragt, „im Rahmen der Entwurfsplanung die als Alternative im Bereich Walther-Rathenau-Straße/Viktor-von-Unruh-Straße in der Sitzung der GWA-Stadtfeld Ost vom 09.05.2012 diskutierte Variante zu überprüfen.“

Im Ergebnis dieser Prüfung ist folgendes festzustellen:

- ♦ Eine Verschiebung der Straßenbahntrasse einschließlich der B 1 um 10-11 m in nördliche Richtung ist technisch machbar. Der Umbau einer Gashochdruckleitung wird durch die Verschiebung der Trasse wahrscheinlich nicht erforderlich.
- ♦ Eine Nordverschiebung würde eine für alle Verkehrsarten sichere und leistungsfähige Infrastruktur ermöglichen.
- ♦ Der Eingriff in die privaten Grundstücke kann von 5.300 m<sup>2</sup> auf 250 m<sup>2</sup> reduziert werden.
- ♦ Die Investitionskosten erhöhen sich gegenüber der bisherigen Planung um ca. 200 T€ netto (2%).

Zunächst konnte mit der Bearbeitung des Beschlusses die Machbarkeit für die nördliche Verschiebung der Straßenbahntrasse im Bereich der Albert-Vater-Straße nachgewiesen werden. Jedoch traten bei der weiteren planerischen Vorbereitung zur baulichen Umsetzung des Bauabschnitts 4 insbesondere im Bereich der Brückenbauwerke des Magdeburger Rings und der Eisenbahnüberführung Walther-Rathenau-Straße folgende wesentlichen Änderungen der Rahmenbedingungen auf:

- ♦ Die privaten Grundstückseigentümer haben mittlerweile bekundet, ihr Land bei Bedarf verkaufen zu wollen. Der eigentliche Anlass für die Untersuchung der Nordverschiebung ist somit hinfällig.
- ♦ Das vorhandene Bauwerk der Eisenbahnüberführung Walther-Rathenau-Straße ist ein Provisorium, welches auf Grund der Abnutzung mittelfristig durch die DB AG ersetzt werden muss. Seitens der DB AG wurde die Aussage getätigt, dass ein Ersatz nicht vor dem Jahr 2019 vorgesehen ist.  
Dieser Planungshorizont geht über den Zeitpunkt des Auslaufens der Förderprogramme zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) hinaus, so dass die Finanzierung des Vorhabens durch die MVB ungeklärt ist.

Neue Aspekte

Zur Sicherung der Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung zum Zeitpunkt des Auslaufens des betreffenden Bundesprogrammes nach dem GVFG im Jahr 2019 erfolgte daher die Untersuchung alternativer Trassenführungen.

Es wurden unter besonderer Berücksichtigung der Kriterien

- ♦ Technische Machbarkeit (Trassierung, Investitionskosten und Förderwürdigkeit)
- ♦ Systemqualität ÖPNV (Potenzialerschließung, Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander, Nachfragewirkung)
- ♦ Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer (Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit, Wechselwirkungen und Zwangspunkte)
- ♦ Umweltverträglichkeit (Schutzgüter Mensch, Boden und Wasserhaushalt, Pflanzen und Tiere, Erholung und Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter)

folgende Alternativen entwickelt:

- ♦ Variante 1 mit der Führung der Straßenbahn vom Wilhelmstädter Platz, die Freiherr-vom-Stein-Straße, die Gagernstraße sowie die Straße An der Steinkuhle bis hin zum Anschluss an den Bauabschnitt 5
- ♦ Variante 2 mit der Führung der Straßenbahn vom Wilhelmstädter Platz, die Freiherr-vom-Stein-Straße, die Gagernstraße, die Albert-Vater-Straße bis hin zum Anschluss an den Bauabschnitt 5
- ♦ Variante 3 mit der Führung der Straßenbahn vom Wilhelmstädter Platz, die Freiherr-vom-Stein-Straße, die Motzstraße bis hin zum Anschluss an den Bauabschnitt 5
- ♦ Variante 4 mit der Führung der Straßenbahn vom Damaschkeplatz, den Editharing, in Seitenlage des Magdeburger Rings, hin in Richtung Motzstraße, Querung der Albert-Vater-Straße bis hin zum Anschluss an den Bauabschnitt 5

Innerhalb der **Stufe 1 des Variantenvergleiches** wurden die Varianten 1 und 2 wegen folgender gravierender Nachteile ausgeschlossen:

- ♦ Querung der Albert-Vater-Straße in großer Entfernung zum Knotenpunkt mit der Rampe Magdeburger Ring und damit deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit für den MIV
- ♦ Eingriffe in das Tankstellengelände zwischen der Albert-Vater-Straße und der Straße An der Steinkuhle
- ♦ Starke Überprägung der Gagernstraße bei einer Einordnung der Straßenbahn, Entfall der dortigen Parkflächen und des Straßenbaumbestandes

Die Einordnung eines besonderen Bahnkörpers ist Grundlage für die Förderwürdigkeit des Investitionsvorhabens. Dies führt in der Freiherr-vom-Stein-Straße zu einem starken Einschnitt in das Straßenbild. Daher wurde in **Stufe 2 des Variantenvergleiches** die Variante 3 in zwei Ausprägungen betrachtet:

- ♦ Einordnung eines besonderen Bahnkörpers in der Freiherr-vom-Stein-Straße (Variante 3a)
- ♦ Straßenbündiger Bahnkörper in der Freiherr-vom-Stein-Straße (Variante 3b)

Der Variantenvergleich (Varianten 3a, 3b und 4) kommt zu dem Ergebnis, dass die Variante 4 trotz um ca. 40% höherer Baukosten gegenüber den Varianten 3a und 3b die Vorzugsvariante darstellt. Dies liegt vor allem an den im Vergleich zu den anderen Varianten bestehenden Vorteilen hinsichtlich

- ♦ der technischen Machbarkeit inklusive der Förderwürdigkeit,
- ♦ der Systemqualität des ÖPNV sowie
- ♦ der Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten

In **Stufe 3 des Variantenvergleiches** wird die Variante 4 mit der bisherigen Trassenführung über Albert-Vater-Straße/ Walther-Rathenau-Straße/ Krökentor zum Breiten Weg verglichen.

Insbesondere in der Bewertung

- ♦ der technischen Machbarkeit inklusive der Förderwürdigkeit,
- ♦ der Infrastruktur und der verkehrstechnischen Kenngrößen und
- ♦ der Baukosten

ergeben sich Vorteile für die Variante 4. Verglichen mit der bisher geplanten Führung des BA 4 weist die Vorzugsvariante 4 um ca. 12,8 Mio. Euro (netto) niedrigere Investitionskosten auf (Reduzierung um ca. 40%). Dies ist im Entfall des Neubaus der Brückenbauwerke begründet. Zudem reduzieren sich die für Wartung und Instandsetzung notwendigen Mittel durch den Entfall der Brückenbauwerke um ca. 150 T€ bis 200 T€ pro Jahr.

### Fazit

Mit der neuen Trassenführung werden positive Effekte erzielt (bspw. Entfall des Engpasses am Breiten Weg). Hingegen besteht noch Klärungsbedarf zu den folgenden Punkten:

1. Mit dem Bau der Haltestelle „Breiter Weg“ wurde ein Teilbereich der Infrastrukturmaßnahme im bislang geplanten Verlauf des Bauabschnitts 4 realisiert. Der Haltestellenausbau kann durch

den verkehrlichen Zusammenhang (Halt der Linie 9 in Richtung Reform) weiterhin als Element der 2. Nord-Süd-Verbindung geführt werden.

2. Wie bei der bisherigen Führung des BA 4 ist auch für die Variante 4 der Umfang des Eingriffs in Natur und Landschaft noch zu prüfen. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsstudie bzw. Umweltverträglichkeitsprüfung ist bei der zeitlichen Einordnung der Umsetzung der Maßnahme zu bedenken.
3. Wie auch bei der bisherigen Variante ist der Eingriff in private Flächen möglichst zu vermeiden.
4. Die Planungen der Variante 4 wird mit der Planung der Eisenbahnunterführung Ernst-Reuter-Allee an deren Schnittstelle Damaschkeplatz aufeinander abgestimmt.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Es wird für die Variante 4 von Nettokosten in Höhe von ca. 12,2 Mio. Euro ausgegangen, worin die Verlegung des Magdeburger Rings und die damit einhergehend anfallenden Grunderwerbskosten enthalten sind.

### **Zeitliche Umsetzung der Maßnahme**

Um die Maßnahme bis zum Ende des GVG-Förderprogramms erfolgreich umsetzen zu können, ist das Einhalten von folgendem Zeitplan erforderlich:

- ♦ Planung der Leistungsphasen (Lph) 3 und 4 von Oktober 2013 bis März 2014
- ♦ Einleitung der Planfeststellung ab März 2014
- ♦ Planfeststellungsbeschluss nach ca. 14 Monaten, Mai 2015
- ♦ Lph 5 – 7 mit der Ausführungsplanung und der Bauausschreibung bis September 2015
- ♦ Baubeginn Ende 2015 / Anfang 2016
- ♦ Bauzeit ca. 24 Monate

### **Anlagen:**

- ♦ Anlage 1: Erläuterungsbericht der Maßnahme (inklusive Variantenbetrachtung)
- ♦ Anlage 2: Übersichtskarte mit bisheriger Trassenführung und neuen Varianten
- ♦ Anlage 3: Übersichtslageplan der Variante 4
- ♦ Anlage 4: Regelquerschnitte für Strecke und Haltestelle
- ♦ Anlage 5: Erschließungswirkung und Systemqualität ÖPNV in der Variante 4
- ♦ Anlage 6: Konfliktplan
- ♦ Anlage 7: Finanzierungsplan