

Landeshauptstadt Magdeburg – Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0355/13	Datum 29.10.2013
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	19.11.2013	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Umwelt und Energie	03.12.2013	öffentlich	Beratung
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	16.01.2014	öffentlich	Beratung
Stadtrat	23.01.2014	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 66	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X

Kurztitel

2. Nord-Südverbindung der Straßenbahn in der Landeshauptstadt Magdeburg
BA 7 - Raiffeisenstraße - Warschauer Straße

Beschlussvorschlag:

1. Die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) wird beauftragt, auf der Grundlage der vorliegenden Planungen für die Variante 1 das erforderliche Planfeststellungsverfahren vorzubereiten und dessen Durchführung zu beantragen.
2. Eine entsprechende abschließende Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg wird auf der Grundlage der Planfeststellungsunterlagen im Rahmen der Beteiligung im Planfeststellungsverfahren abgegeben.

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: Martina Böttger Tel. 540 5357	Unterschrift AL / FBL: Heinz-Joachim Olbricht
--------------------------------------	---	--

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

Termin für die Beschlusskontrolle	08.01.2014
-----------------------------------	------------

Begründung:

Die Grundlagen für den Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn bilden:

- der Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in der Landeshauptstadt Magdeburg vom 06. Mai 1999 (DS 0235/99 - Beschluss- Nr.: 2163-103(II)99),
- der durch das Bundesministerium und das Land Sachsen-Anhalt bestätigte Rahmenvertrag zum Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung,
- der Beschluss zum ÖPNV-Konzept (Beschluss-Nr.: 1670-47(III)02) und zum Nahverkehrsplan (Beschluss-Nr.: 264-11(V)10) der Landeshauptstadt Magdeburg.

Mit diesen Beschlüssen wurden die grundlegenden Weichen für den Ausbau eines umwelt- und fahrgastfreundlichen sowie wirtschaftlichen Verkehrs für die Landeshauptstadt Magdeburg gestellt. Die Ausbaumaßnahmen werden entsprechend des oben genannten Rahmenvertrages mit 60 % Bundesmitteln und 30% Landesmitteln gefördert.

Im Rahmen des Ausbaus der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn sind mehrere Bauabschnitte geplant.

Realisierungsstand der einzelnen Bauabschnitte (BA):

BA 1 - Europaring:	Inbetriebnahme 2004
BA 2 - Wiener Straße:	Baubeginn September 2013
BA 2a - Leipziger Straße:	in Realisierung
BA 3 - Leipziger Ch. /Reform:	Inbetriebnahme Dezember 2012
BA 4 - Trasse zum Neustädter Feld:	Erarbeitung der Entwurf- u. Genehmigungs-Planung
BA 5 - Trasse zur Ebendorfer Chaussee:	Erarbeitung der Vorplanung
BA 6 - Trasse zum Kannenstieg:	Erarbeitung der Vorplanung
BA 7 - Raiffeisenstraße/Warschauer Str.:	Abschluss Variantenuntersuchung

1 Gegenwärtiger Zustand Raiffeisenstraße /Warschauer Straße**1.1 ÖPNV-Erschließung**

Derzeit wird das Untersuchungsgebiet hauptsächlich von den beiden Buslinien 52 (Porsestraße – Am Stern) und 54 (Porsestraße – Buckau-Wasserwerk) in Ost-West-Richtung entlang der Warschauer Straße und der Raiffeisenstraße erschlossen. Die Linien verkehren jeweils werktags überwiegend im 20-Minuten-Takt. Die westwärtige Bushaltestelle der Haltestelle „Raiffeisenstraße“ befindet sich östlich der Einfahrt in die Schäfferstraße. Die beiden Haltestellen „Dodendorfer Straße“ befinden sich im Bereich zwischen Wilhelm-Niemann-Straße und Kutzstraße und liegen sich direkt gegenüber. Die südliche der beiden Haltestellen besitzt keinen Fahrgastunterstand. Die Bushaltestellen am Bahnhof Buckau befinden sich unmittelbar östlich der Bahnunterführung in Höhe der Querungshilfe für die Fußgänger. Beide Haltestellen verfügen über keinen Fahrgastunterstand. Alle Haltestellen sind als Haltestellen am Fahrbahnrand ausgebildet und nicht barrierefrei ausgebaut.

1.2 Fuß- und Radverkehr

Der Straßenzug verfügt beidseitig über Fußwege in einer ausreichenden Breite, diese sind jedoch teilweise in einem schlechten baulichen Zustand. Punktuell sind in der Raiffeisenstraße gastronomische Sondernutzungen anzutreffen.

Zwischen der Leipziger Straße und der Dodendorfer Straße ist in der Raiffeisenstraße nur auf der Südseite ein Radweg vorhanden. Zwischen der Dodendorfer und der Schönebecker Straße sind in der Warschauer Straße beidseitig Radverkehrsanlagen vorhanden.

1.3 Motorisierter Individualverkehr

Für den Kfz-Verkehr steht gegenwärtig je Richtung eine Fahrspur zur Verfügung. Auf der Straße wird beidseitig am Bord geparkt. Durch den hohen Parkdruck werden häufig Bordabsenkungen für Fuß- und Radfahrer sowie Ein- und Ausfahrbereiche für die Busse versperrt. Teilweise halten aufgrund der gegenwärtig großen Fahrbahnbreite häufig Fahrzeuge in der zweiten Reihe zum Be- und Entladen.

Das Rechts- bzw. Linksabbiegen in die/aus den Nebenstraßen ist bis auf die Schäfferstraße (rechts rein/rechts raus) sowie die beiden Einbahnstraßen Kutzstraße (rechts und links raus) und Försterstraße (rechts raus) durchgängig möglich.

1.4 Ruhender Verkehr

Der Straßenraum ist intensiv durch Kraftfahrzeuge beparkt. Nicht ordnungsgemäß abgestellte Fahrzeuge blockieren Bordabsenkungen, den Haltestellenbereich bzw. befahren den nördlichen Gehweg. Lieferfahrzeuge und Kunden der Gewerbeunterlagerungen halten in der 2.Reihe und behindern dadurch den Verkehrsfluss. Abstellanlagen für den Radverkehr sind nicht vorhanden.

1.5 Baumbestand

Entlang des Straßenzugs stehen (außer im Bereich Bahnbrücke Buckauer Bahnhof) beidseits Straßenbäume. Es handelt sich um Linden in verschiedenen Altersstufen. Der optische Eindruck der Straße wird besonders in der Raiffeisenstraße durch die sehr einheitlich entwickelte und relativ lückenlos wachsende Allee geprägt. Im Bereich Dodendorfer bis Warschauer Straße sind ältere Bäume stark geschädigt.

1.6 Denkmalbestand

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zahlreiche unter Denkmalschutz stehende Objekte, u.a. der Buckauer Bahnhof und der Südfriedhof, ein ca. 18 ha großes parkähnliches Friedhofsareal mit Gräbern bedeutender Magdeburger Persönlichkeiten und beachtlichem historischen Baumbestand (1872 eröffnet).

2 Variantenuntersuchung Bauabschnitt 7 – Raiffeisenstraße/ Warschauer Straße

Durch die MVB GmbH & Co. KG wurde die Planung für den Bauabschnitt 7 (BA 7) in Auftrag gegeben. Der BA 7 beinhaltet die Führung der Straßenbahn über die Raiffeisenstraße/Warschauer Straße und damit das Herstellen einer Querspange zwischen den Streckenästen entlang der Schönebecker Straße (Strecke nach Buckau/Westerhüsen) und entlang der Leipziger Straße (Anlage 1 - Übersichtsplan). Die Straßenbahn-Tangentiallinie vom Europaring über West-, Südring und Wiener Straße wird damit bis zur Elbe komplettiert.

Im Rahmen der Planung wurden vier Varianten der Linienführung betrachtet.

Die Varianten wurden hinsichtlich der gültigen Richtlinien und Forderungen sowie bezüglich infrastruktureller, verkehrstechnischer und umweltplanerischer Aspekte geprüft und, sofern sinnvoll / notwendig, angepasst. Anschließend wurde in der Variantenuntersuchung eine Vorzugslösung ermittelt. Die Bewertung erfolgte dabei in einem iterativen Prozess. Das dreistufige Verfahren ermöglichte eine Gegenüberstellung von vergleichbaren Varianten in ähnlicher Planungstiefe und damit einen objektiven Auswahlprozess der Vorzugsvariante. Wesentliches Ziel dieser Untersuchung ist es, die unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen vorteilhafteste Variante zu ermitteln.

Um im Variantenvergleich die stadtplanerischen, umweltplanerischen und infrastrukturplanerischen Aspekte bewerten zu können, sind die folgenden Teiluntersuchungen durchgeführt worden:

- bauliche Machbarkeit inklusive Eingriffsbewertung und Kostenschätzung,
- verkehrstechnische Bewertung inklusive der Ermittlung der betrieblichen Auswirkungen,
- Umweltverträglichkeitsuntersuchung entsprechend der in einer Vorplanung notwendigen Planungstiefe.

Der vorhandene Straßenraum ermöglicht die Berücksichtigung aller erforderlichen Belange nur

bedingt. Zur Einordnung der Straßenbahn, der barrierefreien Haltestellen und der beidseitig geführten Radverkehrsanlagen ist eine Neuordnung des Verkehrsraumes erforderlich. Abhängig von der jeweiligen Variante ist zudem eine Verbreiterung des Straßenraumes erforderlich. Die verkehrlichen Anforderungen stehen somit teilweise im Konflikt mit den vorhandenen Bäumen. Gemäß § 21 NatSchG LSA steht die Allee unter Schutz. Erst im weiteren Planungsverlauf kann im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung abgeschätzt werden, ob schon durch den grundhaften Ausbau der Geh- und Radwege sowie den Bau der Straßen- und Gleisanlagen die Wurzelbereiche der Bäume so geschädigt werden würden, dass sie durch Neupflanzungen ersetzt werden müssten.

Der Südfriedhof ist in Variante 1 direkt vom Eingriff betroffen. Die anderen Denkmäler werden lediglich im Verlauf des Straßenzuges tangiert.

2.1 Variantenvergleich

Um die einzelnen Varianten differenziert und kleinteilig zu betrachten, wird der gesamte Streckenabschnitt in vier Einzelbereiche analog der Vorplanungsunterlage unterteilt. Somit können die entsprechenden Vor- und Nachteile jeder Variante stärker hervorgehoben werden und sich z. B. ein entscheidender Nachteil innerhalb eines Abschnittes nicht in der Gesamtbeurteilung der Variante verliert.

Im Variantenvergleich werden diese einzelnen Bereiche zusammengeführt und ganzheitlich bewertet. In der Anlage 2 - Erläuterungsbericht sind die Varianten näher beschrieben sowie die Querschnitte und Investitionskosten dargestellt.

Im Folgenden sind alle Varianten stichpunktartig beschrieben:

Variante 1

- besonderer Bahnkörper in Mittellage in der Raiffeisenstraße und Warschauer Straße mit den Haltestellen Raiffeisenstraße und Dodendorfer Straße als überfahrbare Kaphaltestellen und Bahnhof Buckau als Kaphaltestelle
- je eine separate Fahrspur pro Richtung für den MIV sowie beidseitig Parkbuchten in der Raiffeisenstraße und beidseitig alternierende Park- und Grünstreifen in der Warschauer Straße
- Radwege beidseitig hinter den Baumreihen
- Fällung und Neuordnung beider Baumreihen in der Raiffeisenstraße und Warschauer Straße und Eingriff in den Südfriedhof

Variante 2

- besonderer Bahnkörper in Mittellage in der Raiffeisenstraße und Warschauer Straße mit den Haltestellen Raiffeisenstraße und Dodendorfer Straße als überfahrbare Kaphaltestellen und Bahnhof Buckau als Kaphaltestelle
- je eine separate Fahrspur pro Richtung für den MIV sowie einseitig Parkbuchten auf der Nordseite in der Raiffeisenstraße und beidseitig alternierende Park- und Grünstreifen in der Warschauer Straße
- Radwege beidseitig hinter den Baumreihen
- Fällung beider und Neuordnung der nördlichen Baumreihe in der Raiffeisenstraße sowie Fällung und Neuordnung beider Baumreihen in der Warschauer Straße

Variante 3

- straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage in der Raiffeisenstraße und Warschauer Straße mit den Haltestellen Raiffeisenstraße als überfahrbare Kaphaltestellen und Haltestelle Dodendorfer Straße und Bahnhof Buckau als Kaphaltestelle
- nicht förderfähige Mischspuren für MIV und ÖPNV in jede Richtung sowie teilweiser Erhalt von Stellplätzen in der Raiffeisenstraße und Erhalt der beiden Parkreihen in der Warschauer Straße
- Radwege beidseitig hinter den Baumreihen in der Raiffeisenstraße und Radwege zwischen dem ruhenden Verkehr und den Baumreihen in der Warschauer Straße
- Fällung und Neuordnung beider Baumreihen in der Raiffeisenstraße und Warschauer Straße

Variante 4

- besonderer Bahnkörper in Mittellage in der Raiffeisenstraße und Warschauer Straße mit Haltestellen Raiffeisenstraße und Dodendorfer Straße als überfahrbare Kaphaltestellen und Bahnhof Buckau als Kaphaltestelle
- separate Fahrspuren in jede Richtung und beidseitig alternierende Park- und Grünstreifen in der Raiffeisenstraße und Warschauer Straße
- Radwege als Schutzstreifen ($b = 1,50 \text{ m}$) auf der Fahrbahn
- Fällung und Neuordnung beider Baumreihen in der Raiffeisenstraße und Warschauer Straße

Alle Varianten weisen einen Stellplatzverlust von ca. 25...35 (Variante 1), 95...105 (Variante 2), 10...25 (Variante 3) bzw. 75...85 (Variante 4) Stellplätzen auf. Daher ergibt sich insbesondere für die Varianten 2 und 4 die Notwendigkeit, im weiteren Planungsverlauf alternativen Parkraum im unmittelbaren Einzugsgebiet zu entwickeln.

In Variante 1 ist ein Eingriff in den denkmalgeschützten Südfriedhof einschließlich Entwidmung der in Anspruch zu nehmenden Fläche erforderlich.

Die Höhe der Investitionskosten liegt in den drei Varianten mit besonderem Bahnkörper im gleichen Bereich (17,2...17,7 Mio. Euro brutto), die Abweichungen untereinander sind kleiner als 5%. Lediglich die Variante 3 ist auf Grund des geringeren Eingriffs um 1,8...2,3 Mio. Euro brutto günstiger, jedoch wegen des nicht vorhandenen separaten Bahnkörpers nicht förderfähig. Ein zusätzlicher Aspekt ist, dass im weiteren Planungsverlauf Kosten für alternativen Parkraum entstehen können.

Im Ergebnis des Variantenvergleiches (Anlage 3 – tabellarischer Variantenvergleich) stellt sich die Variante 1 als die günstigste Option dar, um den siebenten Bauabschnitt der 2. Nord-Süd-Verbindung im Bereich zwischen Leipziger Straße und Schönebecker Straße umzusetzen. Sie ist hinsichtlich der Erfordernisse aller Verkehrsteilnehmer sowie der Andienung aus verkehrsplanerischer Sicht das Ergebnis der Abwägung aller Belange. Die Variante 1 ist förderfähig. Der Straßenraum wird neu geordnet und erfüllt heutige Regemaße. Die Allee wird durch Neupflanzungen auf beiden Straßenseiten wieder hergestellt.

Im weiteren Verlauf der Planungen der Vorzugsvariante sollen zur Minimierung der Handlungsbedarfe folgende Themen vertiefend betrachtet werden:

- **Prüfung von Lösungsansätzen zur Verbesserung der Stellplatzbilanz (z.B. Gespräche mit den Eigentümern der anliegenden Bebauung, Nutzung von Brachflächen) mit dem Ziel der Reduzierung des Parkdruckes im Untersuchungsgebiet**

- Prüfen von verkehrsorganisatorischen und gestalterischen Ansätzen zur Gewährleistung der notwendigen Andienungsflächen
- “Grünkonzept“ für den Straßenzug Raiffeisenstraße/Warschauer Straße basierend auf den Ergebnissen des Vitalitätsgutachtens, der Suchschürfungen und feststehender Neupflanzungen
- Abstimmungen zum Brückenbauwerk und zur notwendigen Ausgestaltung der Unterführung mit der DB AG und der Technischen Aufsichtsbehörde.

Anlagen:

DS 0355/13	Anlage 1	Übersichtsplan 2. Nord-Süd-Verbindung - Südast
DS 0355/13	Anlage 2	Erläuterungsbericht
DS 0355/13	Anlage 3	Variantenvergleich
DS 0355/13	Anlage 4	Lagepläne Variante 1
DS 0355/13	Anlage 5	Querschnitte AA bis EE Varianten 1 bis 4