

Anfrage öffentlich	Datum 19.05.2016	Nummer F0092/16
Absender Stadträtin Andrea Nowotny Fraktion DIE LINKE		
Adressat Oberbürgermeister Herrn Dr. Lutz Trümper		
Gremium Stadtrat	Sitzungstermin 19.05.2016	
Kurztitel Abstimmung von MVB-Baumaßnahmen mit dem Baudezernat der LH MD		

Zahlreiche (Groß-)Baustellen prägen aktuell unser Stadtbild und stellen hohe Anforderungen an alle Verkehrsteilnehmer/innen. Dabei ist zunächst grundsätzlich davon auszugehen, dass die Belastungen für die Verkehrsteilnehmer/innen, insbes. Sperrzeiten und Umleitungsstrecken, so gering wie möglich gehalten werden. Mitunter kommt es jedoch aus verschiedenen Gründen auch zu Verzögerungen: Was sind die Gründe hierfür – Planungsfehler, Bauausführungsfehler oder...?

Ich frage den Oberbürgermeister:

- a) Wie viele Baustellen sind seit Jahresbeginn auf dem Gebiet der LH Magdeburg eingerichtet (gewesen)? Wie viele davon betrafen/betreffen Maßnahmen der MVB?
- b) Wie viele dieser Baustellen wurden nicht planmäßig abgeschlossen?
- c) Wer koordiniert im Einzelnen die MVB-Baumaßnahmen, insbes. die notwendige Abstimmung derselben mit den zuständigen Baulastträgern und städt. Ämtern und Fachbereichen usw.?
- d) Wie gestaltet sich diese Arbeit im Einzelnen? Kam und kommt es mglw. zu Verzögerungen einzelner Bauvorhaben und wenn ja, welche sind das und was sind die Gründe hierfür?
- e) Ist es richtig, wie wiederholt der Presse zu entnehmen war, dass bspw. die Straßenbahnbaumaßnahme entlang der Wiener Straße wegen Planungsfehlern mehrere Monate im Rückstand ist und wenn ja, was sind die Gründe hierfür, wie hoch ist der (volks-)wirtschaftliche Schaden bzw. falls Fremdverschulden vorliegt, welche Regressmöglichkeiten bestehen und werden durchgesetzt?
- f) Wer ist Maßnahmeträger der MVB-Großbaustellen und in welcher Weise agiert und unterstützt hierbei die LH Magdeburg das städt. Verkehrsunternehmen?
- g) Rückblickend auf die MVB-Bauabschnitte entlang der Leipziger Straße fällt nach wie vor auf, dass in Einzelbereichen wie bspw. stadtauswärts zw. Wiener Straße und Brenneckestraße Gehweg- und/oder Radwegabschnitte offenbar nicht standardisierten Vorgaben entsprechen und sich wenig bis gar nicht an Methoden moderner Stadt- und Verkehrsplanung orientieren, so dass plötzlich etwa aus einem separaten Radweg mit eigenem Unterbau stellenweise eine gemeinschaftlich mit dem Autoverkehr zu nutzender Radstreifen wird oder etwa MIV-Linksabbieger das ansonsten separat geführte

Straßenbahngleis im Ampel- und gar Haltestellenbereich dennoch zu überfahren haben und führen zu folgenden Teilfragen:

- 1) Wer plant und genehmigt so etwas?
- 2) Wie stellt sich das konkret förderpolitisch dar, wenn doch angeblich die allg. Vorgabe hierfür lautet, die Straßenbahn eigentlich auf einem eigenen Gleis führen zu sollen?
- 3) Wie wird bei aktuellen, weiteren Planung anderer Straßenbahnneubautrassen verhindert, dass sich so etwas wiederholt?
- 4) Entsprechen auch sog. „verschlungene Gleise“, wie sie im Bereich unter der Eisenbahnbrücke in der Warschauer Straße geplant sind, den Förderkriterien und werden entsprechend bezuschusst?
- 5) Wie wird sich eine solche Lösung auf die Taktgestaltung der Linien und auf den MIV insgesamt auswirken?
- 6) Entspricht die Durchfahrthöhe (Straßenbahnstromabnehmer) unter der Eisenbahnbrücke den aktuell geltenden DIN-Vorschriften oder bedarf es einer Sondergenehmigung, die bspw. im Bereich der ERÜ verwehrt worden sein soll?
- 7) Wie stellt sich die Situation im Straßenbahngleisbereich der Eisenbahnunterführung Hallische Straße dar? Entspricht sie geltenden DIN-Normen oder besteht eine Ausnahmegenehmigung und falls ja, wie lange und mit welcher Begründung? Was passiert bei notwendig werdenden Sanierungs- bzw. Brückenneubauarbeiten an dieser Stelle? Wird mglw. ein weiterer Tunnel notwendig? Was beabsichtigt hier die DB AG (Netze)?

h) Inwieweit erfolgte bei aktuellen MVB-Baumaßnahmen eine rechtzeitige Abstimmung zu bspw. notwendigen straßenbahnbaubegleitenden Baumaßnahmen wie zur Geh- und Radwegführung und –gestaltung usw.? Gab und gibt es Maßnahmen, zu denen keine ordnungsgemäße formale, zeitliche wie inhaltliche Abstimmung erfolgte und wenn ja, welche Baumaßnahmen waren/sind das im Einzelnen und worin liegen die Ursachen, wer trägt die Verantwortung dafür und welche Konsequenzen für die Zukunft werden daraus gezogen?

i) Am Rande einer StBV-Sitzung machte mglw. ein Gerücht (?) die Runde, dessen Inhalt war, dass die städt. Bauverwaltung eine Überplanung der Gleisführung im MVB-Haltestellenbereich vor dem Karstadt-Warenhaus beabsichtigt, mit dem Ziel künftig nur noch 2 statt wie bisher 3 Bahngleise vorzuhalten.

- 1) Ist dies so zutreffend und wenn ja, was sind die konkreten Gründe hierfür?
- 2) Wann und durch wen wurde die Verwaltung beauftragt eine solche Planung zu verfolgen? Ist es richtig, dass es der Stadtrat nicht war?
- 3) Mit welchen Konsequenzen für die MVB und die Taktung des Straßenbahnverkehrs an einer solchen für den gesamten Bahnverkehr innerhalb unserer Landeshauptstadt pulsgebende Stelle wäre eine solche Überplanung verbunden?

Ich bitte um ausführliche schriftliche Stellungnahme.

Andrea Nowotny
Stadträtin