

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur

F0092/16 Fraktion DIE LINKE Stadträtin Andrea Nowotny

Bezeichnung

Abstimmung von MVB-Baumaßnahmen mit dem Baudezernat der LH MD

Verteiler

Tag

Der Oberbürgermeister

26.07.2016

Stadtamt

Amt 66

Stellungnahme-Nr.

S0158/16

Datum

05.07.2016

In der Sitzung des Stadtrates am 19.05.2016 wurden nachfolgende Fragen gestellt. Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

a) Wie viele Baustellen sind seit Jahresbeginn auf dem Gebiet der LH Magdeburg eingerichtet (gewesen)? Wie viele davon betrafen/betreffen Maßnahmen der MVB?

Seit Jahresbeginn wurden 876 Aufgrabungen mit einem Bauzeitraum im laufenden Jahr erfasst; bei 325 Aufgrabungen wurde in den Fahrbahnbereich eingegriffen. Bei 9 Aufgrabungen ist die MVB als Veranlasser registriert (wobei bei Arbeiten im eigenen Baulastbereich der MVB keine Aufgrabegenehmigung erteilt wird, diese Maßnahmen sind bei der Stadt somit nicht registriert)

b) Wie viele dieser Baustellen wurden nicht planmäßig abgeschlossen?

Bei 160 Aufgrabungen wurden Verlängerungen erteilt.

c) Wer koordiniert in Einzelnen die MVB Maßnahmen, insbesondere die notwendige Abstimmung derselben mit den zuständigen Baulasträgern und städt. Ämtern und Fachbereichen usw.?

Die MVB ist Maßnahmeträger ihrer eigenen Vorhaben. Die Vorhaben der MVB werden mittels Drucksache, verantwortlich ist das Stadtplanungsamt insbesondere für die gemeindlichen Stellungnahmen in Planfeststellungsverfahren, dem Stadtrat zum Beschluss eingereicht. Die erforderlichen Planungen werden durch die MVB erstellt und mit der Stadtverwaltung abgestimmt.

Die weiterführende verkehrsfachliche Planung nach dem Beschluss wird durch die MVB mit dem Tiefbauamt und im Zusammenwirken mit dem Stadtplanungsamt betreut. Hierbei werden auch die weiteren erforderlichen Ämter und Fachbereiche einbezogen.

Das erforderliche Baurecht wird je nach Maßnahme durch ein Planfeststellungs- bzw. Plange-nehmungsverfahren erlangt.

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?

Siehe c) Verzögerungen durch die Stadtverwaltung sind nicht bekannt.

e) Ist es richtig, wie wiederholt in der Presse zu entnehmen war, dass bspw. die Straßenbaumaßnahme entlang der Wiener Straße wegen Planungsfehlern mehrere Monate im Rückstand ist und wenn ja, was sind die Gründe hierfür, wie hoch ist der wirtschaftliche Schaden bzw. falls Fremdverschulden vorliegt, welche Regressmöglichkeiten bestehen und werden durchgesetzt?

Maßnahmeträger ist die MVB. Die Frage nach der Bauverzögerung in der Wiener Straße wegen Planungsfehlern kann nicht pauschal beantwortet werden. Die MVB prüft in diesem Zusammenhang (auch) das Vorliegen von Planungsfehlern. Mögliche daraus resultierende Schadensersatzansprüche werden ebenfalls geprüft.

f) Wer ist der Maßnahmeträger der MVB Großbaustellen und in welcher Weise agiert und unterstützt hierbei die Landeshauptstadt das städtische Verkehrsunternehmen?

Der Maßnahmeträger der MVB Großbaustellen ist die MVB. Die MVB wird durch die Stadt wie in dem Punkt c) benannt unterstützt.

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 folgende Teilfragen:

1) Wer plant und genehmigt so etwas?

Die in der Anfrage behandelte Thematik betrifft das Bauvorhaben der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn, Bauabschnitt 2a Leipziger Straße, Baulos 4, Fermersleber Weg bis Wiener Straße. Vorhabenträger sind die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB).

Die Planung wurde mit der Drucksache DS0232/08 dem Stadtrat in seiner Sitzung am 04. September 2008 vorgestellt und durch den Beschluss Nr. 2088-70(IV)08 in ihren Grundzügen sowie der Beantragung des vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahrens durch die MVB zugestimmt. Der Planfeststellungsbeschluss der Landeshauptstadt Magdeburg als Planfeststellungsbehörde wurde im Amtsblatt der Landeshauptstadt Magdeburg Nr. 03 vom 22. Januar 2009 bekannt gemacht.

Die Planungen wurden mit der Stadtverwaltung abgestimmt. Beteiligt waren das Stadtplanungsamt, das Tiefbauamt sowie bei Bedarf weitere Ämter oder Fachbereiche wie das Umweltamt. Wie bei den meisten Planungen mussten auch bei dieser viele Randbedingungen wie bspw.

- die Herstellung barrierefreier Haltestellen,
- der Erhalt möglichst vieler Bäume bzw. Baumstandorte,
- der Erhalt des Südfriedhofes mit seiner denkmalgeschützten Mauer,
- die Berücksichtigung von Anlieferungsmöglichkeiten für die Handels- und Dienstleistungseinrichtungen entlang der Leipziger Straße

beachtet werden.

Hinsichtlich des Radverkehrs war dessen Führung weiterhin auf Radwegen vorgesehen. In den Kreuzungsbereichen der Leipziger Straße mit der Brenneckestraße und dem Fermersleber Weg sollte der Radverkehr auf Fahrbahnniveau geführt werden, um das direkte Linksabbiegen zu ermöglichen.

Mit dem in der Anfrage formulierten Begriff „gemeinschaftlich mit dem Autoverkehr zu nutzender Radstreifen“ ist vermutlich der kurze Schutzstreifen in der Leipziger Straße Fahrtrichtung stadtauswärts zwischen Semmelweisstraße und Höhe Leipziger Straße Hausnummer 27 gemeint.

In diesem Bereich konnte auf Grund beengter Platzverhältnisse der Radfahrstreifen zwischen Wiener Straße und Semmelweisstraße nicht fortgesetzt werden. Daher wurde auf einer Länge von ca. 65 m ein Schutzstreifen markiert.

Gleichfalls ist die am benachbarten Verkehrsknoten Leipziger Straße/Wiener Straße beibehaltene Führung des linksabbiegenden Verkehrs von der Leipziger Straße in die Wiener Straße auf dem stadteinwärts führenden Straßenbahngleis durch die beengten Platzverhältnisse sowie die Schaffung barrierefreier Haltestellen begründet. Die punktuell bzw. auf kurzen Abschnitten vorhandenen Abweichungen von Standardwerten halten jedoch Mindestmaße ein und entsprechen damit den aktuellen Vorschriften.

Abschließend bleibt festzustellen, dass auf Grund der Situation vor Ort oftmals idealtypische Vorgaben aus den o. g. oder anderen Gründen nicht eingehalten werden können und somit Kompromisse gefunden werden müssen, damit die geplanten Bauprojekte letztendlich auch realisiert werden können.

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?

Die besagte Stelle ist der Bereich zwischen Leipziger Straße Nr. 27 und Leipziger Straße Nr. 35 des Westgleises. Dieser Bereich, da vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) überfahrbar, wurde durch das Bundesministerium aus der Förderung herausgestrichen. Nach den Vorschriften des GVFG wurde für diesen Bereich kein vom MIV überfahrbarer Bahnkörper anerkannt. Dieser Bereich wurde aus Eigenmitteln der MVB finanziert.

Aufgrund der bestehenden Querschnittsbreite zwischen Wohnbebauung und denkmalgeschützter Friedhofsmauer sowie der Baumreihe vor der Wohnbebauung konnte nicht in beide Richtungen ein besonderer Bahnkörper realisiert werden.

3) Wie wird bei aktuellen, weiteren Planungen anderer Straßenbahnneubautrassen verhindert, dass sich so etwas wiederholt?

Der Ablauf der Planung und die Beteiligung der Ämter und Behörden findet wie unter Punkt c) und Punkt g 1) benannt statt.

4) Entsprechen auch sog. „verschlungene Gleise“ wie im Bereich unter der Eisenbahnbrücke in der Warschauer Straße geplant ist, den Förderkriterien und werden bezuschusst?

Diese Lösung wurde mit den entsprechenden Behörden diskutiert. Die Sachverständigenprüfung erkannte die Verschlingung ebenfalls als zuwendungsfähige Ausgaben nach dem GVFG an. Jedoch konnte im weiteren Verlauf auch nur in eine Richtung ein besonderer Bahnkörper eingeplant werden. Ein Zuwendungsbescheid liegt noch nicht vor.

5) Wie wird sich eine solche Lösung auf die Taktgestaltung der Linien und auf den MIV insgesamt auswirken

Der eingleisige Abschnitt in der Warschauer Straße hat eine Länge von nur 120 m und wird mit 50 km/h innerhalb 12 Sekunden, mit 30 km/h innerhalb 18 Sekunden befahren. Zuzüglich Schalt- und Reaktionszeiten können theoretisch 2 Bahnen pro Minute in wechselnder Richtung den geplanten eingleisigen Abschnitt unter den Bahnhofsbrücken Buckau befahren. Da hier ein 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit vorgesehen ist, sind keine Verzögerungen zu erwarten. Auch im Fall einer Umleitung mehrerer Linien ist die Kapazität von 60 Bahnen je Stunde und Richtung ausreichend.

Eine Beeinträchtigung des MIV ist allenfalls an der Haltestelle S-Bahnhof Buckau in Kapbauweise möglich. Hier soll eine intelligente Schaltung der Fahrsignalanlage sicherstellen, dass die Bahnen in Richtung Raiffeisenstraße bevorzugt und der MIV nicht durch wartende Straßenbahnen aufgehalten werden.

Auf der Westseite der Brücke liegt vor dem eingleisigen Abschnitt ein besonderer Bahnkörper, auf dem die Bahnen gegebenenfalls ohne Einfluss auf die Straße warten können.

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?

Die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) schreibt eine Mindesthöhe der Fahrleitung von 4,20 m unter Bauwerken im Verkehrsraum öffentlicher Straßen vor.

Durch die Führung als nicht befahrbarer besonderer Bahnkörper mit Schottergleis kann das Gleis gegenüber der Fahrbahn abgesenkt werden. Die Forderung der BOStrab wird mit dieser Maßnahme eingehalten. Eine zweigleisige Anlage hätte aufgrund der Breite zwischen den Brückenpfeilern eine straßenbündige Verlegung erforderlich gemacht. Dann würden weder Mindesthöhe noch die Kriterien für eine Förderung eingehalten werden.

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)?

Die Mindestfahrleitungshöhe gemäß BOStrab wird unter den Brücken Hallische Straße nicht eingehalten. Es gilt allerdings ein Bestandschutz, sofern kein Neu- oder Ausbau erfolgt, d.h., wenn die Brücken saniert oder in gleicher Art wiederhergestellt werden.

Die Brücken der Hallischen Straße werden erneuert. Die Verkehrsanlage Hallische Straße bleibt im Bestand erhalten. Die zukünftige Fahrdrathöhe für die MVB ist nach Regelwerk vorhanden. Der Brückenneubau erfolgt erst nach Fertigstellung des Bauvorhabens Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee.

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?

Die gesamte Trasse einschließlich Fahrbahnen und Bürgersteige ist Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Bei den aktuellen MVB-Maßnahmen wurde der gleiche Verfahrensablauf, wie unter c) benannt, durchgeführt.

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?**

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1) und 2) gemeinsam beantwortet.

Die Stadtverwaltung führt in Zusammenarbeit mit der MVB für den Bereich im Umfeld des Bauprojektes Blauer Bock/Straßenbahnhaltestelle Alter Markt im Zuge der erforderlichen Herstellung zeitgemäßer barrierefreier Umsteigemöglichkeiten im öffentlichen Personennahverkehr eine Machbarkeitsstudie/Plausibilitätsprüfung zu ebenfalls derzeit näher untersuchten weiteren Alternativplanungen durch.

Hintergrund ist, dass die MVB im Zuge der bevorstehenden baulichen Erneuerung der verschlissenen Gleisanlagen im Nordabschnitt des Breiten Weges derzeit die planerischen Grundlagen hierfür erarbeiten lässt. Hierzu werden Varianten untersucht, um die zweckmäßigste Lösung zu finden. Eine Variantenabwägung bei verkehrlichen Maßnahmen wird vom Gesetzgeber sowie vom Fördermittelgeber gefordert.

3) *Mit welchen Konsequenzen für die MVB und die Taktung des Straßenbahnverkehrs an einer solchen für den gesamten Bahnverkehr innerhalb unserer Landeshauptstadt pulsgebenden Stelle wäre eine solche Überplanung verbunden?*

Eine untersuchte Variante für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Alter Markt ist die Reduzierung der Anzahl der Gleise auf zwei, um für andere Verkehrsträger einen Flächengewinn zu ermöglichen. Die Variante ist für den Abwägungsprozess wichtig, um Vor- und Nachteile so dargestellt zu haben, dass tatsächlich Flächen für andere Verkehrsträger nicht zur Verfügung stehen.

Dr. Scheidemann