

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> - Der Oberbürgermeister -		Datum 06.02.2019
Dezernat VI	Amt FB 62	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich

**I N F O R M A T I O N**

**I0043/19**

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	05.03.2019	nicht öffentlich
Stadtrat	21.03.2019	öffentlich

Thema: Doppelnutzung Revisionswege entlang 2. NSV als Radschnellverbindung

Mit Beschluss-Nr. 2239-062(VI)18 beschloss der Stadtrat am 06. Dezember 2018 mit dem interfraktionellen Antrag A0153/18 folgenden Prüfauftrag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, wie die Revisionswege der MVB entlang der 2. Nord-Süd-Verbindung zwischen Damaschkeplatz und Kannenstieg zukünftig als Radschnellverbindung genutzt werden können.

Über das Ergebnis der Prüfung wird wie folgt berichtet:

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 31. August 2016 wurde das Baurecht für das Vorhaben „2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn, Bauabschnitt 4 - Damaschkeplatz bis Hermann-Bruse-Platz“ erteilt.

Planungsziel für das Vorhaben war entsprechend den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die Verbesserung des Straßenbahnverkehrs. In den planfestgestellten Unterlagen ist der Weg entlang der Trasse als Betriebs- und Unterhaltungsweg für den Straßenbahnbetrieb ausgewiesen, d.h. dass der festgesetzte Wirtschaftsweg einer konkreten Zweckbestimmung unterliegt.

Sofern nunmehr mit der Errichtung bzw. Nutzung des Unterhaltungsweges als Radschnellverbindung ein anderes Planungsziel verfolgt wird, wäre dies als neues Vorhaben anzusehen. Vorhabenträgerin für dieses Vorhaben wäre dann die Landeshauptstadt Magdeburg.

Dabei muss vertieft untersucht werden, ob nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) eine Verbreiterung des planfestgestellten Unterhaltungsweges notwendig ist. Mit der Verbreiterung des Weges würde in die sich an den Weg anschließenden festgesetzten Ausgleichsflächen eingegriffen. Zudem müsste geprüft werden, ob der sodann neben der Gleistrasse verlaufende Radweg aus Sicherheitsgründen durch einen Zaun gesichert werden muss. Der nach § 19 der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab) einzuhaltende Sicherheitsraum neben dem Wagenkastenprofil wäre bei der Querschnittsgestaltung ebenfalls zu beachten.

Darüber hinaus führen folgende Zwangspunkte zu einer Unterbrechung des Betriebsweges:

- Durchlassbauwerk zur Querung der Gleistrasse über die Schrote südlich der Albert-Vater-Str. (Wartungsweg wird auf die Gleistrasse geführt)
- Haltestellenanlage „Albert-Vater-Straße“ (Betriebsweg schwenkt von Westen in den Haltestellenraum),
- Haltestellenanlage „An der Steinkuhle“ (Betriebsweg schwenkt von Westen in den Haltestellenraum),
- Bereich „Trockene Schrote“ (Betriebsweg auf östlicher Seite endet in Wendeanlage vor einem SWM-Bauwerk)
- Bereich zwischen „Trockene Schrote“ und Gleisanlagen (Betriebsweg liegt südlich und endet in einer Wendeanlage ohne Verbindung zum östlichen Betriebsweg).

Im Bereich der angeführten Zwangspunkte wäre eine geänderte Trassenführung des Radweges, bei Überführung der Schrote ggf. ein gesondertes Überführungsbauwerk erforderlich.

Die vorgenannten Aspekte würden also einen zusätzlichen Flächenbedarf und weitere Anlagen erfordern, die nicht dem Straßenbahnvorhaben zuzurechnen sind. Die zusätzlichen Kosten sind durch die Landeshauptstadt Magdeburg als Baulastträgerin zu übernehmen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die (Mit-) Nutzung des Betriebsweges als Radweg jedenfalls in der planfestgestellten und derzeit ausgeführten Variante nicht möglich ist.

Wenn ein Ausbau des planfestgestellten Betriebsweges der Straßenbahn zu einer Radschnellverbindung notwendig wird, bedarf dies gemäß § 37 des Straßengesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (StrG LSA) ebenfalls der Planfeststellung sowie der in diesem Verfahren vorzunehmenden Widmung als öffentlicher Radweg.

Das insoweit einzuholende Baurecht ist durch eine gesonderte Beantragung eines Planfeststellungsverfahrens für das neue Vorhaben „Radschnellverbindung“ vorzunehmen.

Nach überschlägiger Kostenschätzung des Tiefbauamtes würden die Kosten lediglich für die Asphaltierung des Radweges ca. 150 € pro Quadratmeter betragen. Hinzu kämen bei einer Verbreiterung des Weges die Kosten für die Aufstellung des Sicherheitszaunes entlang der Gleistrasse sowie der notwendig werdenden zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen. Darüber hinaus würden weitere Kosten bei der Verschwenkung des Radweges zur Umgehung bestehender Zwangspunkte anfallen.

Dr. Scheidemann