

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> – Der Oberbürgermeister –		<b>Drucksache</b> <b>DS0222/21</b>	<b>Datum</b> 07.05.2021
<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	01.06.2021	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	17.06.2021	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	30.06.2021	öffentlich	Beratung
Stadtrat	15.07.2021	öffentlich	Beschlussfassung

<b>Beteiligungen</b> <b>Amt 66, FB 02, FB 62</b>	<b>Beteiligung des</b>	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>
	<b>RPA</b>		x
	<b>KFP</b>		x
	<b>BFP</b>		x
	<b>Klimarelevanz</b>		x

### **Kurztitel**

Variantenentscheidung provisorische barrierefreie/ niveaugleiche Haltestellen Arndtstraße

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat stimmt der Planung und der Umsetzung - Variante 2 (Vorzugsvariante) zur Realisierung des teilbarrierefreien / provisorischen Ausbaus der Haltestelle Arndtstraße mit einem Umfang in Höhe von 450.000,- Euro (brutto) (Planung- und Baukosten) zu.
2. Mit der Haushaltsplanung 2022 ff werden für die Haushaltsjahre 2022 50.000,00 EUR Planungsmittel und für 2023 400.000,00 EUR Baukosten eingestellt. Der Einsatz von Fördermitteln kann nicht erfolgen. Es sind Haushaltsmittel zu verwenden.

## Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	Amt 66	Pflichtaufgabe	x	ja		nein
----------------------	--------	----------------	---	----	--	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
54102001		ja, Nr.		x	nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2021	JA	x	NEIN		

## A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TH6/TB6166/DKAFA/DKSopo

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2024-2035	450.000,00 (37.500,00 EUR/a)	61660100	57111200	0,00	450.000,00
20...					
20...					
20...					
<b>Summe:</b>	<b>450.000,00 EUR</b>			<b>0,00</b>	<b>450.000,00</b>

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

## B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

neu

Investitionsgruppe:

6166\_INFRA

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2022	50.000,00	61660100	09612002	0,00	50.000,00
2023	400.000,00	61660100	09612002	0,00	400.000,00
20...					
20...					
<b>Summe:</b>	<b>450.000,00 EUR</b>			<b>0,00</b>	<b>450.000,00</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
2022	50.000,00	71000000	23111102/32173102	0,00	50.000,00
2023	400.000,00	71000000	23111102/32173102	0,00	400.000,00
20...					
20...					
<b>Summe:</b>	<b>450.000,00 EUR</b>			<b>0,00</b>	<b>450.000,00</b>

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

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
<input type="checkbox"/>	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
<input checked="" 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

Anlagennummer:

Buchwert in €:

Datum Inbetriebnahme:

Anlage neu	
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
2024	450.000,00	61660101	04210002	X	

federführendes(r) Amt/Fachbereich Amt 61	Sachbearbeiter Doreen Dickfeld	Unterschrift AL / FBL Dr. Matthias Lerm
---	-----------------------------------	--

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r)	Unterschrift Rehbaum
---------------------------------------	----------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	<input type="text"/>
-----------------------------------	----------------------

## **Begründung:**

### Grundlage

Gemäß Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr beträgt die Länge einer barrierefreien Haltestelle 50,00 m zzgl. Rampen (barrierefrei für 1. bis 8. Tür). Siehe Anlage 1.

Mit einem teilbarrierefreien/ provisorischen Ausbau soll eine barrierefreie Einstiegsmöglichkeit auf einer Länge von nur 26,00 m für die 2., 3. und 4. Tür eines Straßenbahnzuges, ohne Anhänger, erreicht werden. Diese Verfahrensweise lässt der Magdeburger Standard zu.

Diese Variante ist als längerfristige Übergangslösung bis zum vollständigen Ausbau von Haltestellen gemäß dem Magdeburger Standard gedacht. Die Straßenbahngleislage soll dabei nicht verändert werden. Siehe Anlage 2.

### Veranlassung

Mit Beschluss-Nr. 1733-049(VI)17 zur Drucksache DS0353/17 (Haushaltsplan 2018) in Verbindung mit dem Änderungsantrag DS0353/17/10 (Haushaltsplan 2018 - Provisorischer Ausbau von Haltestellen) hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 11.12.2017 den Oberbürgermeister beauftragt u.a. 50.000 Euro für den **provisorischen Ausbau der Haltestelle Arndtstraße** in den Haushalt 2018 einzustellen.


Von der Verwaltung wurde hierzu ein unabhängiges Ingenieurbüro mit der Untersuchung von Möglichkeiten eines provisorischen barrierefreien Ausbaus der Haltestelle (ohne Veränderung der Gleislage) als längerfristige Übergangslösung bis zum vollständigen Ausbau der Haltestellen gemäß dem Magdeburger Standard [Beschluss-Nr. 1321-039(VI)17] beauftragt.


Mit der Stellungnahme S0348/18 und der Information I0268/20 zur Thematik informierten wir darüber, dass eine praktische Realisierbarkeit des Ausbaus einer provisorischen barrierefreien Haltestelle in der Bestandslage an der Arndtstraße untersucht wurde, jedoch nicht gegeben ist. Die Untersuchung 2018/19 im Rahmen eines Provisoriums ergab keine realisierbare Lösung mit einer barrierefreien Einstiegsmöglichkeit auf einer reduzierten Länge von 26,00 m. Siehe Anlage 3.


Insbesondere aufgrund der Lage und des Bedarfs (Nähe zu Arztpraxen, Apotheken und Nahversorgern), der Wichtigkeit des barrierefreien Einstieges für Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer und andere Fahrgäste sowie infolge der aktuellen Erkenntnisse zum provisorischen Ausbau der Haltestellen Westfriedhof und Neustädter Friedhof hat sich die Landeshauptstadt Magdeburg mit weiteren Lösungsansätzen für die Haltestelle Arndtstraße befasst. Vorzugsweise wurden eine Verschiebung der Haltestelle sowie eine nochmalige Verkürzung der barrierefreien Länge auf rd. 17,00 m betrachtet (siehe Anlage 4).

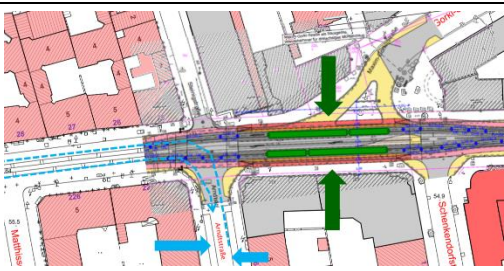
## Alternative Lösungsansätze

Es wurden folgende Varianten betrachtet:

<b>Variante 1</b>	
	 <p>siehe Anlage 5</p>
Straßenbahn-Haltestelle stadtauswärts:	- Beibehaltung der Haltestelle als Bus- und Straßenbahn-Haltestelle, nicht barrierefrei, enge Platzverhältnisse
Straßenbahn-Haltestelle stadteinwärts:	- Verschiebung der stadteinwärtigen Haltestelle zwischen Arndtstraße und Schenkendorfstraße - Herstellung einer niveaugleichen Haltestelle 17,20 m (barrierefrei für 2. und 3. Tür) mittels angehobener Fahrbahn
Bus-Haltestelle stadtauswärts:	- Beibehaltung der Haltestelle als Bus- und Straßenbahn-Haltestelle, nicht barrierefrei - (enge Platzverhältnisse)
Bus-Haltestelle stadteinwärts:	- Beibehaltung der Haltestelle als Bus-Haltestelle, nicht barrierefrei (enge Platzverhältnisse, Bus-Linienführung)
Kostenschätzung:	- rd. 180.000 EUR Baukosten
vsl. Umsetzungszeitraum	- ab 2023
Fördermittel	- keine Nutzung von Fördermitteln möglich - Verwendung Haushaltsmittel erforderlich

<b>Variante 2</b>	
	 <p>siehe Anlage 6</p>
Straßenbahn-Haltestelle stadtauswärts:	- Verschiebung der stadtauswärtigen Haltestelle in den Bereich der Einmündung Maxim-Gorki-Straße - Herstellung einer niveaugleichen Haltestelle mind. 17,20 m (mind. barrierefrei für 2. und 3. Tür) mittels angehobener Fahrbahn - Einmündung Maxim-Gorki-Straße wird ggf. zur Großen Diesdorfer Straße geschlossen, dies wäre in einer weiterführenden Planung zu prüfen
Straßenbahn-Haltestelle stadteinwärts:	- Verschiebung der stadteinwärtigen Haltestelle zwischen Arndtstraße und Schenkendorfstraße - Herstellung einer niveaugleichen Haltestelle 17,20 m (2. u. 3. Tür) mittels angehobener Fahrbahn
Bus-Haltestelle stadtauswärts:	- Beibehaltung der Haltestelle als Bus-Haltestelle, nicht barrierefrei (enge Platzverhältnisse, Bus-Linienführung)
Bus-Haltestelle stadteinwärts:	- Beibehaltung der Haltestelle als Bus-Haltestelle, nicht barrierefrei (enge Platzverhältnisse, Bus-Linienführung)
Kostenschätzung:	- rd. 400.000 EUR Baukosten
vsl. Umsetzungszeitraum	- ab 2023
Fördermittel	- keine Nutzung von Fördermitteln möglich - Verwendung Haushaltsmittel erforderlich

<b>Variante 3 a</b>	
	 <p style="text-align: right;">siehe Anlage 7</p>
Straßenbahn-Haltestelle und Bus-Haltestelle stadtauswärts / stadteinwärts:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltestellenkaplösung mit Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem Gleisbereich</li> <li>- Herstellung Haltestellenkap zwischen Matthissonstraße und Arndtstraße für beide Fahrrichtungen als Kombi-Haltestelle (Bus und Straßenbahn)</li> <li>- Umbau Gleislage / Aufweitung erforderlich (Erhöhung des Gleismittenabstandes von 3,00m auf 4,04m, für Begegnungsmöglichkeit von Lkw/Strab erforderlich)</li> <li>- Kein Provisorium, dies wäre ein Teilabschnitt des künftigen grundhaften Ausbaus der Gleisanlagen/Straße in der Großen Diesdorfer Straße</li> </ul>
Kostenschätzung:	- rd. 2 Mio. EUR Baukosten
vsl. Umsetzungszeitraum	- ab 2035
Fördermittel	- Nutzung von Fördermitteln möglich, weitere Prüfung erforderlich

<b>Variante 3 b</b>	
	 <p style="text-align: right;">siehe Anlage 8</p>
Straßenbahn-Haltestelle stadtauswärts / stadteinwärts:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltestellenkaplösung mit Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem Gleisbereich</li> <li>- Herstellung Haltestellenkap zwischen Schenkendorfstraße und Arndtstraße für beide Fahrrichtungen</li> <li>- Umbau Gleislage / Aufweitung erforderlich (Erhöhung des Gleismittenabstandes von 3,00m auf 4,04m, für Begegnungsmöglichkeit von Lkw/Strab erforderlich)</li> <li>- Einmündung Maxim-Gorki-Straße wird ggf. zur Großen Diesdorfer Straße geschlossen, dies wäre in einer weiterführenden Planung zu prüfen</li> <li>- Kein Provisorium, dies wäre ein Teilabschnitt des künftigen grundhaften Ausbaus der Gleisanlagen/Straße in der Großen Diesdorfer Straße</li> </ul>
Bus-Haltestelle stadtauswärts / stadteinwärts:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlegung der Bushaltestellen in die Arndtstraße erforderlich</li> <li>- Umsteigezeiten</li> </ul>
Kostenschätzung:	- rd. 4 Mio. EUR Baukosten
vsl. Umsetzungszeitraum	- ab 2035
Fördermittel	- Nutzung von Fördermitteln möglich, weitere Prüfung erforderlich

Grundlegend ist nochmals darauf hingewiesen, dass nicht automatisch auf die baustellenbedingten Haltestellen (Adelheidring sowie Olvenstedter Straße / Maxim-Gorki-Straße) die im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (EÜ ERA) hergestellt wurden, zurückgegriffen werden kann. Diese baustellenbedingten provisorischen Haltestellen sind nur für die Bauzeit der EÜ ERA, d.h. geringe Dauer und Belastung angelegt (reduzierter/verkehrsberuhigter Verkehr während der Bauzeit).

### Fördermöglichkeiten

Die uns naheliegenden Förderprogramme wurden abgeprüft.

a) Städtebauförderung

*Zweckbindung*

Zweckbindungsfrist beträgt im Allgemeinen für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen 25 Jahre.

b) Förderung nach § 8 ÖPNVG LSA (ÖPNV-Förderung)

*Zweckbindung*

Nach VV-EntflechtG/Verkehr gilt als Zweckbindungsfrist für Anlagen des ÖPNV eine Mindestbindefrist von 10 Jahren. Bei Realisierung des Provisoriums ab 2024 liegt die Haltestelle mind. 10 Jahre bis zum grundhaften Ausbau ab 2035.

*Barrierefreiheit*

Gemäß VV-EntflechtG/Verkehr soll den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entsprochen werden. Dies würde mit der Umsetzung eines Provisoriums nicht erfüllt werden. Eine Barrierefreiheit wird durch den provisorischen Ausbau nur teilweise erreicht.

*Prioritätenliste*

Weiterhin soll das Vorhaben in einer nach Dringlichkeit abgestuften Liste gemäß VV-EntflechtG/Verkehr enthalten sein. Provisorien werden in der Prioritätenliste zur Herstellung barrierefreier Straßenbahnhaltestellen nicht geführt und sind demnach nicht enthalten.

Entweder wird die Zweckbindungsfrist als Fördervoraussetzung oder die weiteren Punkte (wie Barrierefreiheit, Prioritätenliste) nicht erfüllt. Der Einsatz von Fördermitteln für das Vorhaben provisorischer Ausbau der Haltestelle Arndtstraße erscheint als schwer möglich. Haushaltsmittel sind somit zu verwenden.

### Vor- und Nachteile

Vor allem das Herstellen einer stadtauswärtigen provisorischen Haltestelle birgt einige Schwierigkeiten aufgrund der engen Platzverhältnisse.

#### Variante 1

- nur eine provisorische Straßenbahnhaltestelle stadteinwärts möglich
- Straßenbahnhaltestelle stadtauswärts und Bushaltestellen stadtein- und auswärts bleiben nicht barrierefrei
- wird nicht weiter betrachtet

#### Variante 2

- (längerfristiges) Provisorium unter Verschiebung der jetzigen Haltestellenlage im Bereich der Einmündung Maxim-Gorki-Straße / Große Diesdorfer Straße
- ggf. unter Schließung der betreffenden Einmündung
- (Vor)Planung erforderlich
- illegale Linksabbieger von der westlichen Großen Diesdorfer Straße kommend, könnten auch unterbunden werden
- Querung der Arndtstraße beim Umstieg Bus/Straßenbahn (Strab) erforderlich

#### Variante 3a

- Alternative unter Berücksichtigung des gesamten ÖPNV, d.h. auch Busverkehr
- vollständiger barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- barrierefreie Kombi-Haltestelle (Bus/Strab), wichtige Umsteigefunktion zwischen Bus und Straßenbahn kann barrierefrei gewährleistet werden
- Beibehaltung bestehender Fahrbeziehungen der Maxim-Gorki-Straße (keine Schließung erforderlich)
- Lösung stellt jedoch kein Provisorium mehr dar, sondern ist bereits ein Teilabschnitt des künftigen grundhaften Ausbaus der Gleisanlagen/Straße in der Großen Diesdorfer Straße
- dieser Abschnitt der Großen Diesdorfer Straße ist noch nicht vollumfänglich planungsseitig betrachtet; (Vor)Planung im Gleisbereich vorhanden, (Vor)Planung für den gesamten Straßenquerschnitt erforderlich
- Verschiebung der Gleislage ggf. erforderlich

#### Variante 3b

- vollständiger barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- Verlegung der Bushaltestellen in die Arndtstraße notwendig
- Umsteigezeiten
- Lösung stellt jedoch kein Provisorium mehr dar, sondern ist bereits ein Teilabschnitt des künftigen grundhaften Ausbaus der Gleisanlagen/Straße in der Großen Diesdorfer Straße
- dieser Abschnitt der Großen Diesdorfer Straße ist noch nicht vollumfänglich planungsseitig betrachtet; (Vor)Planung im Gleisbereich vorhanden, (Vor)Planung für den gesamten Straßenquerschnitt erforderlich
- Verschiebung der Gleislage ggf. erforderlich
- wird aufgrund der Umsteigeverhältnisse mit Straßenquerung nicht weiter betrachtet

#### Zwischen-Fazit

Der Stadtratsbeschluss [Nr. 1733-049(VI)17] beinhaltet die Untersuchung eines provisorischen Ausbaus der Haltestelle Arndtstraße. **Variante 2 stellt somit die Vorzugsvariante im Rahmen eines Provisoriums, in veränderter Haltestellenlage, dar.**

Die erforderliche Querung der Arndtstraße beim Umstieg der Fahrgäste zwischen Bus und Bahn wird kritisch gesehen (Verkehrssicherheit). Hierzu erfolgte auch eine Stellungnahme durch die MVB (siehe Anlage 9) Infolge einer weiterführenden Planung kann diese Thematik jedoch detaillierter betrachtet und ggf. Lösungsansätze gefunden werden.



### Prioritätenliste

Die Drucksache DS0327/20 „Magdeburger Standard - Prioritätenliste - Herstellung barriere-freier Straßenbahnhaltestellen“ beinhaltet die Priorisierung des Ausbaus der Straßenbahnhaltestellen in der Landeshauptstadt Magdeburg.

Die Haltestelle Arndtstraße ist als Bestandteil der Großen Diesdorfer Straße in die Priorität 2 eingeordnet (angedachte Zeitschiene: Planung 2026 - 2030; Umsetzung 2031 - 2035).

Die provisorischen barrierefreien Haltestellen werden im Zuge des geplanten Gesamtausbaus durch ganzheitliche barrierefreie Haltestellen ersetzt. Die Provisorien können dann nicht weiter genutzt werden, da bei dem Endausbau der Gleiskörper neu mit einem anderen Gleismittenabstand hergestellt werden muss.

Aktuell wurde mit dem SR-Beschluss-Nr. 780-028(VII)21 zur Drucksache DS0327/20 in Verbindung mit verschiedenen Änderungsanträgen beschlossen, dass die Prioritäten 1 (Schönebecker Straße bis Alt Westerhüsen) und Prio 2 (Große Diesdorfer Straße) sofort parallel in Angriff genommen werden sollen. Der Zeitbedarf für die Umsetzung hängt jedoch im Wesentlichen von den verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen ab.

### Umsteigebeziehungen

Die Haltestelle Arndtstraße hat ebenfalls im Bus- und Straßenbahnnetz eine wichtige Funktion als Umstieg zwischen der nordsüdlich verkehrenden Buslinie 52 und den ostwestlich ausgerichteten Straßenbahnlinien. Kurze Umstiege, möglichst an einem Steig. Diese Prämisse würde jedoch lediglich die Variante 3a erfüllen. Die Nutzung als Kombihaltestelle wäre weiterhin gegeben.

Die Variante 3a ist jedoch kein Provisorium mehr, sondern ist bereits ein vorgezogener Teilausbau des künftigen grundhaften Ausbaus der Gleisanlagen/Straße in der Großen Diesdorfer Straße mit rd. 2 Mio. € Baukosten.

Bei der Variante 2 würde - je nach Umsteigebeziehung und maßgebendem Ein- / Ausstiegspunkt - längere Umsteigewege entstehen, die nach erster Einschätzung rund 100 m betragen könnten. Für einige Beziehungen wäre ein Queren von 2 Straßen erforderlich [Große Diesdorfer Straße mit Lichtsignalanlage (LSA), Arndtstraße ungesichert in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen des Kfz- und Radverkehrs]. Neben der reinen Gehzeit von rund 1 Minute wären hier Wartezeiten zum Queren und ggf. Pufferzeiten zu berücksichtigen. Schätzungsweise müsste man von 2 bis 3 Minuten Umsteigezeit ausgehen.

Die Variante 3a stellt aus Sicht der ÖPNV-Nutzer die günstigere Variante dar, da die Umsteigewege und damit -zeiten möglichst gering ausfallen.

### Genehmigungsverfahren

Bei den weiteren Schritten ist u.a. die Genehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde für Bahnanlagen (TAB) des Landes Sachsen-Anhalts erforderlich.

Grundsätzlich sind Änderungen von Betriebsanlagen der Straßenbahn planfeststellungspflichtig.

Ausnahme: bei barrierefreien Haltestellen (§ 28 Abs. 1a S. 1 Nr. 3 PBefG) gibt es keine Planfeststellungspflicht bzw. Genehmigungspflicht, sofern keine Pflicht auf Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Ein Antrag auf Feststellung der UVP-Pflicht ist jedoch bei der Planfeststellungsbehörde zu stellen. Diese trifft nach Beteiligung der zuständigen Umweltbehörde die Feststellung über Bestehen bzw. Nichtbestehen der UVP-Pflicht.

**Bestehen der UVP-Pflicht:**

- mind. Plangenehmigung gemäß § 28 Abs. 2 PBefG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG erforderlich (rd. 4 Monate)
- bei Beeinträchtigung Rechte Dritter wäre ein Planfeststellungsverfahren erforderlich (mind. 12 Monate)

**Nichtbestehen der UVP-Pflicht:**

- Durchführung eines Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens nicht zwingend erforderlich
- mögliche Beantragung gemäß § 28 Abs. 1 a S. 3 PBefG auf Planfeststellung, wenn durch das Vorhaben jedoch private und öffentliche Belange berührt werden

Weiteres Vorgehen/ Zeitplan

Wie oben bereits ausgeführt, stellt die Variante 3a aus Sicht der ÖPNV-Nutzer die günstigere Variante dar, da die Umsteigewege und damit -zeiten möglichst gering ausfallen.

Die Variante 2 hingegen stellt die Vorzugsvariante im Rahmen eines Provisoriums, in veränderter Haltestellenlage, gemäß Stadtratsbeschluss-Nr. 1733-049(VI)17 dar. Aufgrund dessen sollten auf Basis dieser Vorzugsvariante weitere erforderliche Planungsschritte eingeleitet werden.

Mit Beschlussnummer 1733-049(VI)17 der DS0353/17/10 wurden für die Planung der provisorischen Haltestelle Arndtstraße bereits finanzielle Mittel in Höhe von 50.000,00 € beschlossen. Die Planung der Leistungsphase 1 und 2 wurden beauftragt und teilweise beglichen. Die genaue Machbarkeit der Varianten, auch der Vorzugsvariante (Variante 2 - Provisorium), wäre jedoch noch in einer detaillierten Vorplanung zu untersuchen und nochmals kostenseitig zu bewerten.

**Zeitschiene Variante 2 (Provisorium)**

Bisher erfolgte die Betrachtung nicht auf Vorplanungsniveau.

Nach einer näheren Vorplanung (2021), könnte die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (2022) erfolgen. Nach der Genehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde für Bahnanlagen wird das Baurecht über eine Plangenehmigung angestrebt, da vsl. keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist und Rechte anderer (Grundstücke) nicht beeinträchtigt werden. Die bauliche Realisierung könnte Ende 2023 erfolgen.

06/2022	Fertigstellung Vor- und Entwurfsplanung Beteiligung Träger Öffentlicher Belange Technische Aufsichtsbehörde (TAB)
08/2022	Fertigstellung Genehmigungsplanung
03/2023	Ausschreibung Bauleistungen

Unter der Voraussetzung der gesicherten Finanzierung könnte mit der baulichen Realisierung je nach Genehmigungserfordernis ab 4.Quartal 2023 begonnen werden.

**Anlagen:**

- DS0222/21 Anlage 1 - barrierefreie Haltestelle 50 m
- DS0222/21 Anlage 2 - teilbarrierefreie Haltestelle, verkürzter Einstieg rd. 26 m
- DS0222/21 Anlage 3 - Untersuchung 2018/19
- DS0222/21 Anlage 4 - teilbarrierefreie Haltestelle, verkürzter Einstieg rd. 17 m
- DS0222/21 Anlage 5 - Skizze Variante 1
- DS0222/21 Anlage 6 - Skizze Variante 2
- DS0222/21 Anlage 7 - Skizze Variante 3a
- DS0222/21 Anlage 8 - Skizze Variante 3b
- DS0222/21 Anlage 9 - Stellungnahme MVB vom 07.05.2021