



MAGDEBURGER VERKEHRSBETRIEBE

Zertifiziert nach DIN EN ISO 9001 + 14001



Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG
Postfach 3565, 39010 Magdeburg
Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt
Herrn Dr.-Ing. habil. Lerm
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg

Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt		L.		z.B.	AE
Sekr.		12. Mai 2021		z.K.	UL
61.11	61.20	WV	Termin	b.R.	z.d.A.
61.30	61.40			Kopie	H
61.50	61.60				

Otto-von-Guericke-Straße 25
39104 Magdeburg
Telefon: 0391 / 5 48 -0
Telefax: 0391 / 5 43 00 46
Hotline: 0800 / 5 48 12 45
E-Mail: info@mvbnet.de
Internet: www.mvbnet.de

Ihre Zeichen

M. A. T.

Durchwahl, Bearbeiter
0391 / 548 1222

Man

Datum
07.05.2021

Gl. 4: Bitte i. d. Entscheidung bei Antragsstellung einbeziehen.

Provisorischer Ausbau der Haltestelle „Arndtstraße“

Sehr geehrter Herr Dr. Lerm,

mit Ihrem Schreiben vom 15.10.2020 übergaben Sie uns die derzeitigen Planungen zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Arndtstraße“. Seitens der Abteilung Verkehrsplanung der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) möchten wir wie folgt dazu Stellung nehmen:

Durch die besondere Lage der Haltestelle „Arndtstraße“ in Stadtfeld, der Nähe zu Arztpraxen, Apotheken und Nahversorgern sehen wir auch grundsätzlich den Bedarf, diese Haltestelle barrierefrei zu ertüchtigen. Neben den Anforderungen unserer Fahrgäste und denen des Aufgabenträgers, sind für uns auch betriebliche Aspekte relevant. So hat die Haltestelle im Netz eine wichtige Funktion als Umstieg zwischen der Nord-südlich verkehrenden Buslinie 52 und den Ost-westlich ausgerichteten Straßenbahnlinien. Kurze Umstiege, möglichst an einem Steig, machen das System ÖPNV attraktiv.

Lediglich die Variante 3a, als vorgezogener Teilausbau der Großen Diesdorfer Straße, erfüllt diese Prämisse. Unter anderem aus diesem Grund stellt die Variante 3a damit die Vorzugsvariante unsererseits dar. Neben der vollständigen Barrierefreiheit – die Haltestelle wird komplett nach dem Magdeburger Standard errichtet – ist weiterhin die Nutzung als Kombihaltestelle gegeben. Somit ist nicht nur jeder einzelne Aus- oder Zustiegsvorgang barrierefrei, sondern auch die dort stattfindenden Umstiege. Im ÖPNV als System betrachtet, wird somit der Schritt zur barrierefreien Reisekette vollzogen. ✓

Auch der Vorgriff auf eine noch zu erstellende Planung für den gesamten Straßenzug ist der Variante 3a nicht anzulasten. Die im Planungsprozess bis zum heutigen Tag durchgeführten Voruntersuchungen haben ergeben, dass eine stark von der vorgestellten Variante 3a abweichende Lösung im Gesamtverlauf der Straße nicht darstellbar ist. Das Verziehen der Gleise, die vorgestellte Spuraufteilung und die Radwegführung werden auch in einer künftig zu planenden Variante des gesamten Straßenzuges nicht wesentlich von der dargestellten Variante abweichen. Damit sind auch die vergleichsweise hohen Kosten gegenüber den anderen Varianten zu rechtfertigen. Durch den Vorgriff auf die im Endzustand herzustellende Lösung entfallen jegliche Kosten für ein Provisorium.

Auch die mit den Provisorien einhergehenden Nachteile entfallen. Lange Umstiegswege, anzupassende Verkehrsführung und enge Platzverhältnisse im Gehwegbereich würden sofort umgangen werden.

In den Varianten 1 und 2 wird zudem lediglich eine Stufenfreiheit hergestellt. Die Haltestellenanlage im Ganzen betrachtet sollte zumindest mit taktilen Elementen zwischen den einzelnen Steigen ausgeführt werden. Ebenfalls als Nachteil der ersten beiden Varianten und der Variante 3b ist die Notwendigkeit der Straßenquerung zwischen den einzelnen Steigen. Mindestens die Arndtstraße ist zum Umstieg zwischen Bus und Bahn zu queren. Dies ist kritisch vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit zu bewerten. Abhilfe würde hier die Erweiterung der Fußgänger-LSA in eine Komplettsignalisierung des Knotens schaffen – die notwendigen Zeiten die der Fahrgast dann jedoch für den Übergang zwischen Bus und Bahn benötigt, stellen jedoch nur eine Problemverlagerung dar. Eingerechnet der Sicherheitsräume im Knotenbereich und der erforderlichen Haltestellenlängen sind Wege von 100m notwendig. Fahrplantechnisch sind diese mit Umsteigezeiten von zwei Minuten zu berücksichtigen. Neben den lokalen Auswirkungen der verlängerten Umstiegszeiten wirkt sich diese notwendige Fahrplananpassung unweigerlich auf die Reiseketten im Stadtgebiet und somit auch auf die Attraktivität des Systems ÖPNV an sich aus. Insbesondere vor dem Primärziel der Barrierefreiheit sollte die Haltestellenanlage als Ganzes und nicht als Straßenbahn- und Bushaltestelle für sich betrachtet werden. Einschränkungen, der Zufahrt der Matthissonstraße oder der Nutzbarkeit der Torzufahrten der nördlichen Grundstücke betreffend, sind vor dem Hintergrund des Gesamtnutzens der Variante 3a zurückstellen, zumal diese der vor-Ort-Betrachtung als eher marginal ausfallen.

Nicht zuletzt der Hinweis auf ein auf jeden Fall durchzuführendes Verfahren zur Planfeststellung. Gemäß § 28 des PBefG sind Anlagen nach BOStrab vor dem Bau im Plan festzustellen. Auch die Bezeichnung als Provisorium der Varianten 1 und 2 wird vor dem Hintergrund der langen Liegedauer und der fehlenden Bautätigkeit über einen langen Zeitraum nicht der Definition des Provisoriums des PBefG entsprechen. Die Fristen der jeweiligen Verfahren sind somit auch bei den Varianten 1 und 2 zu berücksichtigen, sodass wir eine Umsetzung vor 2023 nicht erwarten. Gern unterstützen wir Sie bei den einzureichenden Unterlagen (Ausführungsplanung) bei der technischen Aufsichtsbehörde (TAB).

Generell sehen wir in der Variante 3a die einzige Möglichkeit eine Verbesserung der Situation gegenüber der derzeitigen zu erzielen und dabei die Belange aller zu berücksichtigen. Die Varianten 1, 2 und 3b lösen das Problem des stufenlosen Einstieges, bergen in der Gesamtbetrachtung jedoch mehr Nachteile als der Status quo. Aus unserer Sicht ist die Variante 3a weiter zu verfolgen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG



Birgit Münster-Rendel
Geschäftsführerin



Uwe Schulz
Abteilungsleiter Verkehrsplanung