

An die Mitglieder des Stadtrates

**Stellungnahme der Verwaltung
zum Fraktionsantrag der CDU Nr. 1-01-2024 vom 29.02.2024
Grundsatzbeschluss zur Realisierung der Nord-Ost-Spange im Zuge der DB Pla-
nung**

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat beschließt die eindeutige Positionierung des Stadtrates und der Stadt Wolmirstedt, betreffend die Vorbereitung und Realisierung der Nord -Ost-Spange, als zu favorisierender Weg um den bevorstehenden Beeinträchtigungen des Ost-West-Verkehrs im Zuge des DB-Projektes „Ost -Korridor“ in zukunftsorientierter Form zu begegnen und damit die weitere zukünftige positive Entwicklung der Stadt Wolmirstedt zu unterstützen.

Dazu sind die für die Umsetzung notwendigen Änderungen im Flächennutzungsplan zu beantragen, bzw. einzuarbeiten.

Die Verwaltung nimmt zu den aufgeführten Sachverhalten wie folgt Stellung:

Neue Bezeichnung:

Die Verwaltung empfiehlt, um Verwechslungen mit der im Flächennutzungsplan festgesetzten Nord-Ost-Spange auszuschließen, dem Antrag die Bezeichnung: Nord-Ost-Spange- Variante 2 zu geben.

Grundsätzlich bildet die in Rede stehende Variante 2 eine Alternative zur geplanten Verkehrsunterführung der DB als auch zu der im Flächennutzungsplan festgesetzte Nord-Ost-Spange. Es ist davon auszugehen, wenn der Stadtrat die Nord-Ost-Spange-Variante 2 favorisiert, wird die DB den Bahnübergang Bahnhofstraße vollständig für den Verkehr schließen.

Hierbei handelt es sich um eine langfristig nachhaltige und zukunftssträchtige Variante für die Stadt Wolmirstedt.

Argumente der CDU-Fraktion:

1.)

- Durch die von der DB favorisierte Variante wird keine zukunftsorientierte Lösung für die Ost -West Verkehrsströme erreicht.
- Der gesamte Ost -West Verkehr wird auch in Zukunft durch die Friedens-, Samsweger-, Colbitzer- und Rogätzer-Straße konzentriert auf die Bahnhof-Straße und die Glindenberger-Straße geleitet.

Stellungnahme.

Die Argumentation ist richtig. Der Verkehr in Ost-West-Richtung wird nach wie vor über die aufgeführten Straßen geleitet.

2.)

- Im Zuge der Realisierung der A14, des Ausbaus des Magdeburger Hafen und Industriegeländes am August-Bebel-Damm und die massive Erhöhung der LKW- Maut auf Autobahnen ist in Zukunft eine weitere und auch höhere Belastung diese Verkehrswege durch LKW's aber auch PKW's, vor allem auch bei Störungen der Verkehrsflüsse über die A14 und A2 zum August-Bebel-Damm zu erwarten.

Stellungnahme:

Vorrangig wäre das prognostische Verkehrsaufkommen zu ermitteln, welches über die Nord-Ost-Spange- Variante 2 führt, Insbesondere der Anteil und die Höhe des Schwerlastverkehrs.

Inwieweit der Schwerlastverkehr tatsächlich, um die LKW-Maut zu sparen, die Verkehrsführung durch die Stadt bevorzugt, wäre gutachterlich zu ermitteln. Hier spielt die zusätzliche Fahrzeit als auch der zusätzliche Spritbedarf eine Rolle.

Bei Verkehrsstörungen auf der A14 steht als Alternative die B189 zur Verfügung.

3.)

- Wie Wolmirstedt das ja schon aus dem Beispiel Elbeu kennt, ist dieses eine erhebliche Belastung für die betroffenen Straßen.

- Des Weiteren führt der Bau eines für den „Schwerverkehr im Begegnungsverkehr“ geeigneten Tunnels am Bahnübergang Bahnhofstrasse zu erheblichen Eingriffen in die bestehende Infrastruktur mit bleibenden Beeinträchtigungen der anliegenden Grundstücke und Gebäude.

Stellungnahme:

Den Argumenten ist zu folgen. Die Verkehrsunterführung führt zu erheblichen Eingriffen in die Infrastruktur der von der Baumaßnahme betroffenen Gebäuden im Bereich der Bahnhofstraße und Glindenberger Straße. Hier wäre das Erschließungssystem der Gebäude neu zu konzipieren.

Die CDU-Fraktion schlägt als eine Lösungsvariante und als Beitrag zu den anstehenden Beratungen am „runden Tisch“ die folgende Vorgehensweise vor:

Vorschlag 1

- die Nord -Ost -Spange zu errichten mit Anbindung an die Rogätzer Straße in Höhe des Opel Autohauses in Wolmirstedt und die K1171 zwischen Wolmirstedt und Glindenberg in Richtung Glindenberg hinter der Gartenanlage.

Stellungnahme:

- Die Variante sollte in mehrere Abschnitte unterteilt werden:

1. Abschnitt: Straßenführung zwischen der Glindenberger Chaussee und Brückenbauwerk

2. Abschnitte: Brückenbauwerk

3. Abschnitt: Anschluss Brückenbauwerk (West) bis Rogätzer Straße

4. Abschnitt: Straße zwischen Rogätzer Straße und Colbitzer Chaussee

Vorschlag 4

- Am Bahnübergang „am Küchenhorn“ ebenfalls den, z. Teil schon vorhandenen, Bypass unter der Ohrebrücke für die Benutzung (wenn kein Hochwasser ist) durch Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Radfahrer ertüchtigen und dann den Bahnübergang schließen.

Stellungnahme

Hier ist die Stellungnahme der DB abzufordern.

Vorschlag 5: Mögliche Variante zur Umsetzung:

- Realisierung des Brückenbauwerks durch die DB
- Realisierung der Anbindungen der Brücke an die Rogätzer- und Glindenberger-Straße unter Einbeziehung des Landkreises, sowie des Landes Sachsen-Anhalt und ggfls. des Bundes
- Ermittlung der Wege der Finanzierung durch Bündelung von Mitteln aus Kommunal-, Landkreis-, Länder-, Bundes- und EU -Finanzierungen.
- Kontaktaufnahme mit den Ministerien für Wirtschaft und für Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt für erste Abstimmungen.
- Untersetzung der zu bewältigenden Aufgaben in der Verwaltung durch zusätzliche, eventuell zeitlich befristete Stelle im betreffenden Fachdienst

Stellungnahme

Bezüglich der Beteiligung des Landkreises Börde an die Finanzierung der Nord-Ost-Spange Variante 2 wird auf die Stellungnahme von Herrn Rechtsanwalt Rasch verwiesen.

Fazit:

Zur Klärung der offenen Fragen bezüglich der Nord-Ost-Spange Variante 2 wird vorgeschlagen, den Auftrag zur Verkehrsuntersuchung, die momentan durch das Planungsbüro Bockermann und Fritze durchgeführt werden, zu erweitern.

Sollte der Stadtrat die Aufnahme der Nord-Ost-Spange Variante 2 in den Flächennutzungsplan befürworten, so ist die im Flächennutzungsplan festgesetzte Spange herauszunehmen.

Favorisiert der Stadtrat die vorgeschlagene Variante, so ist dringend ein zusätzlicher Projektmanager einzustellen.


D. Bunk


S. Heiß

Für den Bau der Nord-Ost-Spange Variante 2 sind folgende Fragen sind zu klären:

- Für diese Variante wäre zu klären, welches Planungsverfahren durchzuführen ist?
- Welche Behörde ist Träger des Verfahren?
- Welche Kosten für die Planung und den Bau der Verkehrsanlagen sind zu veranschlagen?
- Welche Behörde ist Bauträger der Straßen und der Brücke?
- Welche Behörde wird künftig Straßenbaulastträger der neuen Anlagen sowie der ggf. Abzustufenden Straßenzüge sein?
- Welche Grundstücke sind verfügbar, welche Grundstücke müssen erworben werden?
- Wie ist das Projekt mit dem Hochwasserdeich am Handwerkerring vereinbar (Beidseitig des Deiches ist eine Bauverbotszone von 50 m zu berücksichtigen. Der Deich muss jederzeit erreichbar sein.)
- Welcher Zeithorizont für Planung und Bau der Verkehrsführung für die Abschnitte 1-3 wäre realistisch und kann die Maßnahme bis 2031 umgesetzt werden?

Vorschlag 2

- über die Verbindung Glindenberger-Straße - Neue -Straße die schnelle Verbindung zur Garten- und Anger -Straße für PKW und Transporter bis 3,5 Tonnen zu realisieren
- Der Bahnübergang Gartenstraße möglichst in der jetzigen Form zu erhalten oder die Unterführung Rollstuhlgerecht ausbauen.

Stellungnahme

Sollte die Neue Straße als Verbindung von der Glindenberger Straße aus zum Bahnübergang Gartenstraße ausgebaut werden, so sind zusätzliche Kosten für den Straßenbau zusätzlich zu veranschlagen, die vor voraussichtlich durch die Stadt zu tragen sind.

1. Ausbau der nicht öffentlich gewidmeten Plattenweges bis zum Wohngebiet Obstgarten
2. Da nicht auszuschließen ist, dass auch LKW's die Verbindung nutzen werden, ist die Neue Straße zumindest zu ertüchtigen ggf. auszubauen.
3. Es ist zu ermitteln, mit welchem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist.

Vorschlag 3

- Den Bahnübergang Bahnhofstraße ggfls. schließen und die schon teilweise vorhandene Unterführung am Bahnhof mit Parkflächen auf der Ostseite fertigstellen und auf der Westseite barrierefrei (Rampe) für die Benutzung durch Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Radfahrer an den Bereich „Zur Grube“ anschließen.

Stellungnahme

Inwieweit die Personenunterführung am Bahnhof auf der Westseite als Rampe fortgeführt werden kann, ist von den technischen Gegebenheiten abhängig. Hierzu ist eine Stellungnahme der DB einzuholen.

Grundsätzlich ist eine stadtnahe barrierefreie Personenunterführung für Fußgänger, Rollstuhlfahrer und Radfahrer zwingend erforderlich.