

| | | | |
|--|---------------|--|----------------------------|
| Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister - | | Drucksache DS0110/06 | Datum 22.03.2006 |
| Dezernat: VI | Amt 61 | Öffentlichkeitsstatus öffentlich | |

| Beratungsfolge | Sitzung Tag | Behandlung | Zuständigkeit |
|--|------------------------------|-------------------|----------------------|
| Der Oberbürgermeister | 28.03.2006 | nicht öffentlich | Genehmigung (OB) |
| Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr | 20.04.2006 | öffentlich | Beratung |
| Stadtrat | 04.05.2006 | öffentlich | Beschlussfassung |

| Beteiligte Ämter Amt 66,FB 62 | Beteiligung des | Ja | Nein |
|--|------------------------|-----------|-------------|
| | RPA | | X |
| | KFP | | X |
| | BFP | | X |

Kurztitel

Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg **Baustein Eisenbahnunterführung Ernst-Reuter-Allee**

Beschlussvorschlag:

1. Der Beschluss des Stadtrates zur Drucksache 0183/05 vom 12.05.2005 (Beschluss-Nr. 450-12(IV)05) wird aufgehoben.
2. Beim Ersatzneubau der Eisenbahnbrücken wird die Variante 3 - Neubau einer EÜ innerhalb der bestehenden Widerlager mit Nutzung des entstehenden Brückenquerschnittes für Straßenbahn sowie Fuß- und Radwegverkehr in der 0-Ebene und Führung des motorisierten Individualverkehr in der minus 1-Ebene - umgesetzt.
3. Im Bereich des Kölner Platzes wird eine neue Doppelhaltestelle geschaffen. Der Damaschkeplatzes wird als Einfachhaltestelle weitergenutzt und eine Verlagerung der Haltestelle Brandenburger Straße erfolgt in Höhe der Weinarkade.
4. An die DB AG ist die Forderung zu richten, die Verringerung der vorhandenen Durchfahrtshöhen durch Erhöhung der Konstruktionsgestaltung der neuen Eisenbahnbrücken auf ein Minimum zu reduzieren.
5. Die DB AG wird aufgefordert den Bauzeitraum für den Ersatzneubau und die dafür notwendigen bauvorbereitenden Maßnahmen auf ein Minimum zu reduzieren. Der Straßenbahn-, Fußgänger- und Radfahrerverkehr ist durchgängig zu gewährleisten. Die Beeinträchtigungen für den Motorisierten Individualverkehr sind gering zu halten.

6. Die DB AG wird aufgefordert, für den Hauptbahnhof Magdeburg ein Konzept zur Andienung und barrierefreien Erreichbarkeit sowie für den Kölner Platz ein Gestaltungskonzept vorzulegen.
7. Die Kreuzungsvereinbarung soll die Erstellung eines Gestaltungskonzeptes für die Brückenbauwerke (u.a. Farbgebung, denkmalpflegerische Gesichtspunkte) einschließen.
8. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, auf der Basis des geltenden Kreuzungsrechtes eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB AG abzuschließen.
9. Im Rahmen der Planungen (Kreuzungsvereinbarung) muss den Forderungen der Landeshauptstadt Magdeburg, der MVB GmbH und des Fördermittelgebers hinsichtlich der geforderten technischen und gestalterischen Parameter sowie der Bearbeitungstiefe Rechnung getragen werden. Bei der Bearbeitung der weiteren Planungsphasen sind die Eingriffe in den Bestand weiter zu minimieren.
10. Die Kosten für die notwendigen Verlegungen bzw. den Neubau von Leitungen der städtischen und privaten Ver- und Entsorgungsunternehmen müssen Bestandteil der Kreuzungsvereinbarung werden.
11. Zur Förderung der Infrastruktur wird der Oberbürgermeister ermächtigt beim Land Fördermittel zu beantragen.

| Pflichtaufgaben | freiwillige Aufgaben | Maßnahmenbeginn/ Jahr | finanzielle Auswirkungen | | | |
|-----------------|----------------------|--------------------------|--------------------------|--|------|----|
| | | | JA | | NEIN | X* |
| | | | | | | |

| Gesamtkosten/Gesamtein- nahmen der Maßnahmen | jährliche Folgekosten/ Folgekosten/ Herstellungskosten) | Finanzierung Eigenanteil (i.d.R. = Kreditbedarf) | Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge) | Jahr der Kassenwirk- samkeit |
|---|--|---|--|------------------------------------|
| | | | | |
| | keine | | | |
| | | | | |
| Euro | Euro | Euro | Euro | |

| Haushalt | | | | Verpflichtungs- ermächtigung | | | | Finanzplan / Invest. Programm | | | |
|--|---------|------|--|--------------------------------------|---------|------|--|----------------------------------|---------|--|--|
| veranschlagt: | Bedarf: | | | veranschlagt: | Bedarf: | | | veranschlagt: | Bedarf: | | |
| Mehreinn.: | | | | Mehreinn.: | | | | Mehreinn.: | | | |
| | | | | Jahr | Euro | | | Jahr | Euro | | |
| davon Verwaltungs- haushalt im Jahr | mit | Euro | | davon Vermögens- haushalt im Jahr | mit | Euro | | | | | |
| Haushaltsstellen | | | | Haushaltsstellen | | | | | | | |
| | | | | Prioritäten-Nr.: | | | | | | | |

| | | |
|-----------------------|--|---------------------------------------|
| federführendes Amt | Sachbearbeiter Roswitha Baumgart Tel. 5405378 | Unterschrift AL Dr. Eckhart Peters |
|-----------------------|--|---------------------------------------|

| | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|--|
| verantwortlicher Beigeordneter | Werner Kaleschky Unterschrift | |
|-----------------------------------|----------------------------------|--|

* Für die Einstellung der erforderlichen Haushaltsmittel wird nach Vorlage einer Planungs- bzw. Kreuzungsvereinbarung durch die DB AG eine gesonderte Drucksache erstellt.

Begründung:

Die DB AG plant als Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes gemäß Bundes-Schienenwege - Ausbaugesetzes das Vorhaben „Eisenbahnknoten Magdeburg“. Innerhalb dieses Vorhaben sollen die Eisenbahnüberführungen (EÜ) über die Ernst-Reuter-Allee erneuert und gleichzeitig an einen neuen Spurplan angepasst werden. Nach Informationen der DB AG ist die Notwendigkeit des Baubeginns der EÜ ab 2009 erforderlich.

Die neuen Brückenbauwerke der DB AG über die Ernst-Reuter-Allee erfordern gegenüber dem Altbestand eine Veränderung im konstruktiven Aufbau des Gleisoberbaus und der Brücken. Der dadurch erforderliche Höhenausgleich kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht durch die Veränderungen der Gleishöhen der DB AG erfolgen, da dies die Veränderung aller Gleisanlagen, Bahnsteige, Fahrleitungs- und Signalanlagen im Abschnitt zwischen dem Hasselbachplatz und dem Neustädter Bahnhof bedingen würde.

Die Veränderung dieser Rahmenbedingungen kann nur durch eine Absenkung der darunter liegenden Straßenverkehrsanlage kompensiert werden.

1. Zustand der Brücken im Bestand

Die EÜ Ernst-Reuter-Allee setzt sich im Bestand aus fünfzehn einzelnen Einfeldstahlüberbauten zusammen. Von diesen werden zwölf Überbauten durch Gleise genutzt (jeweils eingleisig) und drei Überbauten durch Bahnsteige.

Die Überbauten bestehen größtenteils aus stählernen Fachwerkbögen mit einer Bauhöhe im Scheitel von ca. 82 cm. Die Überbauten stammen aus den Jahren zwischen 1897 und 1933. Ein weiterer Überbau wurde 1993 errichtet. Die Überbauten der Fachwerkbrücken besitzen eine lichte Weite von 22,60 m.

Die kleinste Fahrdrathöhe beträgt nach Aufmaß 3,89 m (unter Gleis 6). Die kleinste lichte Höhe am Schrammbord der Straße beträgt nach Aufmaß 3,52 m. Entsprechend der Beschilderung besitzt das Bauwerk zur Zeit eine lichte Höhe von 3,40 m für den Straßenverkehr.

Parallel zur Ernst-Reuter-Allee verlaufen Stützwände zwischen den Überbauten, die im Bereich des Kölner Platzes und der Zufahrt zum ehemaligen Bahnpostamt unterbrochen sind.

2. Gegenwärtiger Planungsstand

Nach der Beschlussfassung der Drucksache 0183/05 durch den Stadtrat in der Sitzung am 12. Mai 2005 wurde der DB AG die Entscheidung der Landeshauptstadt Magdeburg mitgeteilt.

Durch die DB AG wurde im Zusammenwirken mit der LH Magdeburg und der MVB GmbH ein vertiefender Variantenvergleich erstellt.

Die Ergebnisse der näheren Untersuchung der Variante 2 hinsichtlich der Auswirkungen auf den Betrieb der DB AG während der einzelnen Bauphasen, die notwendigen Zwischenausbaustufen und die daraus resultierenden Kosten, einschließlich der längeren Bauzeit führten zu erheblichen Bedenken bei der DB AG und fanden auch nicht die ungeteilte Zustimmung des Ministerium für Bau und Verkehr. Mit dem Einbringen der Variante 2 „Aufweitung der Brücken im Bereich der Ernst-Reuter-Allee“ und der Ablehnung der Variante 0 „Beibehaltung des gegenwärtigen bzw. Verschlechterung des Zustandes beim Neubau der Brücken“ durch die Landeshauptstadt Magdeburg wurden bei der DB AG und den Planern neue Überlegungen entwickelt, die zu veränderten Lösungsansätzen führten.

In einer Beratung Mitte Dezember 2005, an der Vertreter des Ministeriums, der DB AG, der MVB GmbH und der LH Magdeburg teilnahmen, wurde im Ergebnis der vertiefenden Untersuchung eine neue Variante (Variante 3) herausgearbeitet.

3. Beschreibung der Variante 3

Die Variante 3 geht im Bereich der Eisenbahnbrücken von einer Trennung des Motorisierten Individualverkehr (MIV) von den anderen Verkehrsarten aus. Der MIV soll im Bereich Damaschkeplatz beginnend in eine Ebene unter die Straßenbahntrasse geführt werden. Geplant ist, das neue Bauwerk innerhalb der vorhandenen Widerlager unter Reduzierung der Stützweite zu realisieren. Im Bereich der heutigen Haltestelle an der Brandenburger Straße wird der MIV-Tunnel über Rampen an das bestehende Straßenniveau angebunden. Die Tiefgarage City- Carre` und der Kölner Platz sind aus der - 1-Ebene erreichbar.

Rettungsfahrzeuge können den Gleisbereich der Straßenbahn nutzen.

Im Bereich des Kölner Platzes wird die Anordnung einer Doppelhaltestelle möglich, die auch die Organisation des Nachtverkehrs ermöglicht. Am Damaschkeplatz bleibt eine Einfachhaltestelle bestehen. Die Haltestelle Brandenburger Straße wird in Höhe der Weinarkade verschoben.

Im Rahmen der weiteren Betrachtung der Variante 3 wurde von der Landeshauptstadt Magdeburg gefordert, die Rahmenbedingungen für Fußgänger und Radfahrer, die Schnittstelle zwischen dem Eisenbahnverkehr und dem ÖPNV zu verbessern.

Die Fußgänger und Radfahrer sollen in Höhe Adelheidring auf den Damschkeplatz geführt werden . In Höhe der Brandenburger Straße erfolgt die Einbindung in den bestehenden Straßenraum. Die Fußgänger- und Radfahrerführung im Zuge des „Grünen Ringes“ wird über die 0-Ebene unmittelbar vor dem ersten westlichen Brückenbauwerk realisiert.

(Anlage 1- Übersichtslageplan Variante 3 Blatt 1-4)

4. Variantenvergleich

Zur Entscheidungsfindung wurde der in der Anlage 2 beigefügte Variantenvergleich erstellt. In den Vergleich wurden die

- Variante 0-„Status Quo“: Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes unter Absenkung des Straßenraumes und Verlegung des Mischwasserkanals
- Variante 1: Trennung der Führung des MIV und des ÖPNV, Führung des ÖPNV südlich in einem gesonderten Bauwerk
- Variante 2: Aufweitung des bestehenden Eisenbahnüberführung als neu zu errichtendes Bauwerk
- Variante 3: getrennte Führung ÖPNV und MIV, Absenkung des MIV in eine tieferliegende Ebene

einbezogen.

Zwischenzeitlich bei der DB AG vorliegenden Untersuchungen der bestehenden Brückenwiderlager haben ergeben, dass die bisherige Annahme bei der Variante 0 und Variante 1 die bestehenden Widerlager zu nutzen nicht möglich ist.

Aus diesem Grund erhöhen sich u.a. die Baukosten für Varianten 0 und 1 gegenüber den Kosten in der Drucksache 0183/05.

Kostenübersicht mit Teilungsschlüssel

| Kosten-übersicht | Variante 0 | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 |
|--------------------------------------|---|--|--|--|
| Bauwerkskosten Gesamt (brutto) | 37,24 Mio € | 54,49 Mio € | 41,13 Mio € | 36,74 Mio € |
| Bauwerkskosten (brutto) DB AG | 21,77 Mio € | 21,76 Mio € | 18,40 Mio € | 16,45 Mio € |
| Ablösebetrag | +1,97 Mio € | +0,12 Mio € | +5,80 Mio € | +7,04 Mio € |
| Summe: | 23,75 Mio € | 21,63 Mio € | 24,20 Mio € | 23,49 Mio € |
| Bauwerkskosten (brutto) LH MD/MVB | 15,47 Mio € | 32,73 Mio € | 22,72 Mio € | 20,28 Mio € |
| Ablösebetrag | -1,97 Mio € | -0,12 Mio € | -5,80 Mio € | -7,04 Mio € |
| Summe: | 13,50 Mio € | 32,85 Mio € | 16,93 Mio € | 13,24 Mio € |
| In den Kosten enthalten sind: | - Herausnahme des Mischwasserkanals aus dem EÜ-Bereich und neue Verlegung - Trogbauwerk - Gleis- und Bahnsteigbrücken - Neubau der Widerlager - Straßen- und Straßenbahnbau in den genannten Baugrenzen - Baubehelfe Bahn - Anpassung Einfahrt Tiefgarage City-Carree über abgesenktes Gleisdreieck | - Herausnahme des Mischwasserkanals aus dem EÜ-Bereich und neue Verlegung - Trogbauwerk, Gleis- und Bahnsteigbrücken für EÜ Strasse - Neubau der Widerlager - Anpassung der Bahnsteige - Tunnel und Trogbauwerk für EÜ Straßenbahn - Straßen- und Straßenbahnbau in den genannten Baugrenzen - Baubehelfe Bahn - Anpassung Einfahrt Tiefgarage City-Carree über abgesenktes und verlegtes Gleisdreieck - Umbau Damaschkeplatz mit neu angeordneten Haltestellen im Adelheidring und Olivenstedter Straße | - Herausnahme des Mischwasserkanals aus dem EÜ-Bereich und neue Verlegung - Gleis- und Bahnsteigbrücken für EÜ einschließlich der zugehörigen Unterbauten - Teilabriss der Widerlager - Anpassung der Bahnsteige - Straßen- und Straßenbahnbau in den genannten Baugrenzen - Baubehelfe Bahn - Anpassung Einfahrt Tiefgarage City-Carree über abgesenktes und verlegtes Gleisdreieck | - Herausnahme des Mischwasserkanals aus dem EÜ-Bereich und neue Verlegung - Gleis- und Bahnsteigbrücken für EÜ einschließlich der zugehörigen Unterbauten - Errichtung des Tunnel für den Straßenverkehr in Deckelbauweise - Anpassung der Rampen des Magdeburger Rings - Straßen- und Straßenbahnbau in den genannten Baugrenzen - Baubehelfe Bahn - Anpassung Einfahrt Tiefgarage City-Carree unter dem Gleisdreieck - Anbindung Kölner Platz und ehem. Bahnpostamt von Ebene 0 aus - Umverlegung MVB-Haltestelle Weinarkade |

Die Bauzeit der einzelnen Varianten schwankt zwischen 2,5 bis 4 Jahre.

In den Variantenvergleich flossen nachstehende Kriterien ein:

- Baukosten
- Unterhaltungskosten
- Bewertung der Konfliktpunkte zwischen MIV/ÖPNV/Fußgänger/ Radfahrer
- Ausbau einer Schnittstelle
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Erreichbarkeit der Bahnsteige und Schaffung der Barrierefreiheit
- Sicherheitsaspekte bei der Gestaltung des Bahnverkehrs
- Verkehrsführung während der Bauphase
- Variabilität bei Spurplanänderungen

Die Variante 0 und Variante 3 sind im Vergleich mit den Varianten 1 und 2 die kostengünstigsten Varianten.

Die Variante 0 stellt eine Verschlechterung gegenüber dem Bestand dar.

Die Variante 2 ist in der Bauausführung die ungünstigste Variante. Für die DB AG liegt aufgrund der erhöhten Erschwernisse im Zuge der Bauphasen und der zugehörigen Abhängigkeiten untereinander ein Ausschlussgrund für Variante 2 vor .

Die Variante 3 bietet niveau- und barrierefreie Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und der DB. In der Variante 3 sind weitere Erschließungs- und Entwicklungsmöglichkeiten der angrenzenden Flächen vorhanden. Die Bauphasen ermöglichen in der Bauausführung eine voneinander getrennte Durchführung durch die Beteiligten.

Im Ergebnis des Variantenvergleiches wurde die Variante 3 als Vorzug herausgearbeitet.

Anlagen gescannt

- Anlage 1: Übersichtslagepläne Variante 3 Blatt 1-4
- Anlage 2:Variantenvergleich Blatt 0 - 16