

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0183/05	Datum 04.04.2005
Dezernat: VI	Amt 61		

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Beschlussvorschlag		
			ange- nommen	abge- lehnt	ge- ändert
Der Oberbürgermeister	12.04.2005	nicht öffentlich			
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	21.04.2005	öffentlich			
Stadtrat	12.05.2005	öffentlich			

Beteiligte Ämter Amt 66,Amt 68,SAM	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		
	KFP		
	BFP		

Kurztitel

Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg - Baustein Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee

Beschlussvorschlag:

1. Beim Ersatzneubau der Eisenbahnbrücken wird für die Straßenraumgestaltung der Ernst-Reuter-Allee die Variante 2 – Beibehaltung der Mittellage der Straßenbahn, Anordnung einer Haltestelle unterhalb der östlichen Brücken, Erhalt bzw. Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Straßenzuges und Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer- als Vorzugsvariante bei der DB AG bestellt.
2. Nach Fertigstellung der neuen Haltestelle unter den östlichen Eisenbahnbrücken erfolgt die Verlegung der Haltestelle Brandenburger Straße in Höhe Weinarkade.
3. Die barrierefreie Umgestaltung der Doppelhaltestelle Damaschkeplatz und Schaffung einer Quermöglichkeit über die Ernst-Reuter-Allee unter Einbeziehung der Planung Grünen Ring erfolgt als gesonderte städtische Maßnahme.
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, um die Folgen der notwendigen Anpassungen im Straßenbau (Absenkung des Straßenraumes) zu verringern.
5. Die DB AG wird aufgefordert den Bauzeitraum für den Ersatzneubau der Brücken 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. Für den Kölner Platz ist durch die DB AG ein Gestaltungs- und Nutzungskonzept vorzulegen.
7. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt auf der Basis des geltenden Kreuzungsrechtes eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB AG abzuschließen.
8. Im Rahmen der Planungen (Kreuzungsvereinbarung) sind die Forderungen der Landeshauptstadt Magdeburg, der MVB GmbH und dem Fördermittelgeber hinsichtlich der technischen und gestalterischen Parameter und der Bearbeitungstiefe Rechnung zu tragen. Bei der Bearbeitung der weiteren Planungsphasen sind die Eingriffe in den Bestand weiter zu minimieren.
9. Die Kosten für die notwendigen Verlegung bzw. den Neubau von Leitungen der städtischen und privaten Ver- und Entsorgungsunternehmen müssen Bestandteil der Kreuzungsvereinbarung werden.
10. Für die Gestaltung (Farbgebung, denkmalpflegerische Gesichtspunkte) der Brückenbauwerke muss die DB AG ein Konzept vorlegen, dass nach Bestätigung durch die Landeshauptstadt Magdeburg Bestandteil der Kreuzungsvereinbarung wird.
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	Finanzierung Eigenanteil (i.d.R. = Kreditbedarf)	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge)	Jahr der Kassenwirk- samkeit
(Beschaffungs-/ Herstellungskosten)	ab Jahr			
	keine			
Euro		Euro		Euro

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

federführendes Amt	Sachbearbeiter Roswitha Baumgart Tel.: 540 5378	Unterschrift AL Dr. Eckart Peters
-----------------------	--	--------------------------------------

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

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-Ausbaugesetz das Vorhaben "Eisenbahnknoten Magdeburg". Innerhalb dieses Vorhabens sollen die Eisenbahnüberführungen (EÜ) über die Ernst-Reuter-Allee erneuert und gleichzeitig an einen neuen Spurplan angepasst werden. Nach Information der DB Netz 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 größere Brückenkonstruktionshöhen. Der dadurch erforderliche Höhenausgleich kann aus wirtschaftlichen Gründen heraus nicht durch die Veränderung der Gleishöhen erfolgen, da sonst alle Gleisanlagen, Bahnsteige und Fahrleistung- sowie Signalanlagen im Abschnitt zwischen dem Hasselbachplatz und dem Neustädter Bahnhof erneuert werden müssten.

Die vergrößerten Konstruktionshöhen der Eisenbahnbrücken müssen deshalb durch eine Absenkung der darunter liegenden Straßenverkehrsanlage kompensiert werden.

1. Brücken im Bestand

Die Eisenbahnüberführung (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 dem Jahr zwischen 1897 bis 1933. Ein weiterer Überbau wurde 1993 errichtet. Die Unterbauten der Fachwerkbrücken besitzen eine lichte Weite von 22,60 m.

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

Parallel zur Ernst-Reuter-Allee verlaufen Stützwände in kurzen Abschnitten zwischen den Überbauten, die im Bereich Kölner Platz und Zufahrt zum Bahnpostamt unterbrochen sind.

2. Darstellung der untersuchten Varianten

Durch die DB AG wurden im Rahmen einer Vorplanung Varianten bearbeitet, die die Möglichkeiten der Verkehrsführung auf der Ernst-Reuter-Allee im Bereich der EÜ untersucht (Varianten 0 und 1). Ausgehend von den hierbei erzielten unbefriedigenden planerischen bzw. kostenseitigen Ergebnissen wurden durch die Landeshauptstadt Magdeburg im Zusammenwirken mit der MVB GmbH und dem Städtischen Abwasserbetrieb Magdeburg die „Variante 2“ und die „Variante Mindestlösung“ zusätzlich untersucht.

Der Untersuchungsbereich ist in der Anlage 1 dargestellt; Anlage 2 dokumentiert den gegenwärtigen Querschnitt.

Mit der Notwendigkeit der Errichtung eines Trogbauwerkes ausgehend von der veränderten Konstruktionshöhe der Eisenbahnbrücken ist in allen Varianten die Verlegung der Kanalanlagen erforderlich.

Variante 0-„Status Quo“: Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes aber mit Absenkung der südlichen Seitenbahn und des Fahrbahnbereiches; einschließlich der Gleise

	Anlage 3 - Regelquerschnitt Variante 0a
	Anlage 4 - Regelquerschnitt Variante 0b
	Anlage 5 - Lageplan Variante 0a / 0b
Variante 1:	Verlegung der Straßenbahn in eine separate Unterführung südlich der Ernst-Reuter-Allee
	Anlage 6 – Regelquerschnitt Variante 1
	Anlage 7 – Lageplan Variante 1
Variante 2:	Straßenbahn verbleibt in Mittellage der Ernst-Reuter-Allee auf besonderem Bahnkörper und Verbreiterung der Brückenstützweite; Haltestelle befindet sich unter den östlichen Brückenbauwerken
	Anlage 8 – Regelquerschnitt Variante 2
	Anlage 9 – Lageplan Variante 2
Variante Mindestlösung:	Straßenbahn verbleibt unter Beibehaltung der Gleisachse in Mittellage der Ernst-Reuter-Allee auf besonderem Bahnkörper und Vergrößerung der östlichen Brückenstützweite; Haltestelle befindet sich unter den östlichen Brückenbauwerken
	Anlage 10 - Regelquerschnitt Mindestlösung östliche Brücken
	Anlage 11- Regelquerschnitt Mindestlösung westliche Brücken
	Anlage 12 - Lageplan Mindestlösung

Die Unterschiede der Varianten sind in der Anlage 13 als Übersicht dargestellt.

Die Aufweitung des Gleisachsabstandes beim Bau der neuen Haltestellen bedingt auch den lagemäßigen Umbau der Gleisdreiecke am Damaschkeplatz und an der Bahnhofstraße höhenmäßig ist ohnehin eine vollständige Erneuerung erforderlich.

3. Verlegung von Medien

Im Baubereich sind durch die Absenkung des Verkehrsraumes um 70 –75 cm durch den Neubau der Eisenbahnbrücken alle Medien um zu verlegen. Der Straßenaufbau in diesem Gebiet liegt im Bereich des Grundwasserstandes.

Zur Einhaltung der geforderten lichten Höhe zwischen Schienenoberkante (SOK) / Brücke von 4,30/4,50 m gemäß BO Strab für die Straßenbahn und eines stärkeren Schotter- und Brückenaufbaus der Überbauten der DB AG ist unterhalb der EÜ bei allen Varianten die Anordnung eines wasserdichten Trogbauwerkes erforderlich. Für die Anbindung der Zufahrtsstraße für das Bahnpostamt auf der Nordseite und die Anbindung des Kölner Platzes auf der Südseite sind ebenfalls kurze Trogbauwerke im Rampenbereich erforderlich.

Das Trogbauwerk in der Sohle liegt ca. 2,50 m unter dem höchsten Grundwasserstand und ist wasserdicht auszubilden. Die Auftriebssicherung soll durch das Eigengewicht erfolgen. Deshalb sind auch im Trogbereich große Sohlstärken vorhanden.

Der in der Ernst-Reuter-Allee unter der südlichen Gehbahn befindliche Abwasserkanal muss in einen Bereich außerhalb des Bauwerkes im Bereich des Bahndammes neu verlegt werden. Gegenwärtig wird eingeschätzt, dass alle anderen Leitungen (Elt-, Gas-, Wasserleitungen, Telefon-, Info- und Steuerungskabel) tiefer oder um zu verlegen sind.

Anlage 14 - Istlage Kanalanlagen

Anlage 15 - Lage des neuen Regenwasserkanal und des Stauraumkanal

4. Baudurchführung und Bauzustände

Mit der Erneuerung der Brücken ist der Abriss der teilweise unter Denkmalschutz stehenden Brücken vorgesehen. Die Anträge sind durch die DB AG bei der zuständigen Genehmigungsbehörde einzureichen. Vor der eigentlichen Erneuerung der EÜ ist neben der Neuordnung der Versorgungsleitungen (Kanalanlagen SAM, Leitungen SWM, zahlreiche Leitungen der Telekom) der Bau des Troges in der Ernst-Reuter-Allee und die damit verbundene Absenkung der Straße durchzuführen. Im Baubereich sind dabei umfangreiche Maßnahmen zur Vorbereitung der Trogsohle einzuplanen. Die **Absenkung des gesamten Bereiches muss vor dem Einbau der ersten Überbaukonstruktion erfolgen**, da sonst kein Verkehr im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnbrücken durchgeleitet werden kann. Um einen beschränkten Verkehr (Fußgänger, Radfahrer) aufrecht zu erhalten, muss das Trogbauwerk in mindestens zwei halbseitigen Bauabschnitten hergestellt werden. Eine Querung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Baustelle ist nicht möglich. Die vorliegenden Unterlagen der DB AG gehen von einer teilweisen Unterbrechung des motorisierten Individualverkehrs aus, liefern aber keine ausreichende Aussagen zur durchgängigen Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebes ebenso fehlen Aussagen zur Anbindung und Gestaltung des Kölner Platzes, der Anpassung im Bereich Bahnhofstraße und Damaschkeplatz. Dieser Prozess des "Fahren und Bauen" wird zwangsläufig einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Für den Neubau des Staukanals ca. 6 Monate, die Herstellung des Trogbereiches wird mindestens ein Jahr dauern. In diesem Zeitraum kann in diesem Bereich kein Fahrzeugverkehr stattfinden, die Erreichbarkeit des Kölner Platzes und die Zufahrt zum nördlich gelegenen Bahngelände ist nicht möglich.

Unter der Annahme, dass die Bahn anschließend alle Brücken kontinuierlich erneuert, wird eine Bauzeit von ca. 4- 5 Jahren eingeschätzt.

Im Zuge der Anpassung der Baumaßnahme an den Bestand kann es zur Beeinträchtigung der Zufahrt zur Tiefgarage City-Carre und zur Verlegung des Taxistandes kommen.

5. Höhenbetrachtung

Die notwendige Durchfahrtshöhe für den KFZ-Verkehr und den Straßenbahnverkehr orientiert sich an den vorhandenen Höhen. Bei einer Absenkung des Straßenraumes ausgehend von den Forderungen der Konstruktion der Eisenbahnbrücken wäre zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation eine Mindestanforderung für die Straßenbahn, die Erhöhung der gegenwärtigen Fahrdrachthöhe von 3,89 m bis 4,00 m auf durchgängig 4,00 m (bei Nutzung eines besonderen Bahnkörpers) bzw. von 4,20 m (bei straßenbündigem Bahnkörper) notwendig. Daraus ergeben sich lichte Höhen Schienenoberkante und Brückenbauwerk 4,30 m bzw. 4,50 m. und dem Fördermittelgeber Die Landeshauptstadt Magdeburg hat **keine** darüber hinaus gehenden Forderungen hinsichtlich einer Erhöhung der Durchfahrtshöhe für den Kfz-Verkehr auf 4,50 m. Der Schwerverkehr soll an dieser Stelle nicht in den Innenstadtbereich geführt werden. Für den motorisierten Individualverkehr kann die bestehende Durchfahrtshöhe erhalten bleiben.

Die Straßenbahngleisgradienten, mit einer OK Straßenbahnschiene von 48,86 m ü. HN, quert den Kölner Platz etwa **75 cm** tiefer als der derzeitige Bestand liegt. Dies hat zur Folge, dass in diesem Bereich der Kölner Platz höhenmäßig geändert und angepasst werden muss (Zufahrt, einschl. Leitungen). Anpassungsmaßnahmen sind auch im Bereich Damaschkeplatz erforderlich. Die Haltestellen müssen mit entsprechenden Rampen für Rollstuhlfahrer u.a. ausgerüstet werden.

Maßgebend für den dann in östliche Richtung erforderlich werdenden Anstieg dieser beiden

Gradienten ist die Gradiente des abbiegenden Straßenbahngleises in der Bahnhofstraße / Ernst-Reuter-Allee. Damit in dieser Gradiente die Weichen- und Herzstückkonstruktionen außerhalb des Wannenhalmessers liegen müssen, ist die Absenkung des Geländes an der Einfahrt Tiefgarage City-Carre um ca. 30-45 cm und an der östlichen Ernst-Reuter-Allee bis einschließlich Einmündung Brandenburger Straße um ca. 20-25 cm notwendig.

Daraus resultiert, dass der Bereich Ernst-Reuter-Allee / Einfahrt Bahnhofstraße komplett höhenmäßig geändert und angepasst werden muss (einschl. Leitungen). Dies hat insbesondere im Bauzustand Auswirkungen auf die Tiefgaragenzufahrt, die abbiegende Fahrbahn / Gehbahn an der Ecke City-Carre, die Zufahrt zum Taxistand und zur Tiefgarage und die Gebäudeanschlüsse auf der Nordseite Ernst-Reuter-Allee bis einschließlich Einmündung Brandenburger Straße.

6. Fahrbeziehungen und Lichtsignalanlagen

Mindestens der östliche Zugang zu den neuen Bahnsteigen der Straßenbahn soll signalisiert werden. Auf Grund der Zweispurigkeit des stadteinwärtigen KFZ-Verkehrs sowie des unmittelbar an die Haltestellen anschließenden Gleisdreiecks Bahnhofstraße muss der gesamte Knotenpunkt aus Sicherheitserfordernissen der Straßenbahn ohnehin signalisiert werden. Da bei einer Signalisierung für den aus der Bahnhofstraße ausbiegenden KfZ-Verkehr (Taxi und Tiefgarage) keine Aufstellmöglichkeit für Linksabbieger mehr besteht, kann dieser Verkehr nur noch rechts ausbiegen. "Linksabbieger" müssen zunächst rechts abbiegen und dann an der Kreuzung Otto – von –Guericke -Straße wenden.

Bei den Varianten 1, 2 und Mindestlösung entstehen Probleme beim Einbiegen in die Bahnhofstraße. Ein Linksabbiegen aus Ost zur Bahnhofstraße kann aus der KFZ-Spur Geradeausspur nicht zugelassen werden.

Die Einfahrtmöglichkeit in die Bahnhofstraße nur für TAXI aus dem Gleisbereich der Straßenbahn muss in den weiteren Phasen noch signaltechnisch untersucht werden.

In allen Varianten wird der Knoten Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße auch zukünftig die Leistungsfähigkeit bestimmen. An der Einmündung Bahnhofstraße muss der aus West zufließende Verkehrs in allen Varianten so gedrosselt werden, damit ein Überstauen der Knoteninnenfläche verhindert wird. Eine geringfügige Verbesserung wird nur durch die Verlängerung der Linksabbiegespur aus Richtung West im Bereich des City-Carre ermöglicht.

7. Kosten – und Variantenvergleich

Die Kosten der einzelnen Varianten sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt.

7.1 Kostenzusammenstellung

Variante	kreuzungsbedingte Kosten (Mio. €)				
	Gesamt-kosten netto	Gesamt-kosten brutto	Anteil DB AG brutto	Anteil MVB brutto	Anteil LH MD brutto
Variante 0a	24,67	28,61	20,11	5,09	3,41
Variante 0b	24,78	28,74	20,21	5,11	3,42
Variante 1*	35,66	41,36	11,60	18,51	11,25
Variante 2	31,34	36,36	19,94	12,15	4,27
Variante Mindestlösung	24,59	28,52	15,26	9,98	3,28

* Unterlage DB Projekt Bau GmbH vom 28.10.2003

Die Kosten der Vorzugsvariante 2 betragen 31,34 Mio € netto bzw. 36,36 Mio € brutto.

7.2 Variantenvergleich und Empfehlung

Der Variantenvergleich erfolgt in tabellarischer Form nach folgenden Kriterien:

- Betriebliche Belange der MVB
- Herstellung besonderer Bahnkörper
- Herstellung lichte Höhe entsprechend BOStrab
- Konfliktpunkte mit dem MIV (Motorisierter Individualverkehr)
- Verkehrliche Belange
- Anzahl der Richtungsfahrbahnen
- Konfliktpunkte mit der Straßenbahn bzw. Zugängen zur Haltestelle
- Schnittstellen und Erschließungsfunktion
- Verknüpfungsfunktion zwischen den Verkehrsmitteln
- Zugänge zu den Haltestellen
- Höhe der Kosten
- Förderfähigkeit

Kriterium	Bestand	Var 0a	Var 0b	Var 1	Var 2	Mindest-Lösung
Betriebliche Belange der MVB						
Herst. besonderer Bahnkörper	-	-	+	+	+	+
lichte Höhe im Bauwerksbereich	-	+	+	+	+	+
Konflikte mit dem MIV	0	0	-	-	0	-
Verkehrliche Belange						
Anzahl der Richtungsfahrbahnen	0	0	-	+	+	0
Konflikte mit Strab/Hst.-Zugang	0	0	0	-	+	+
Schnittstellen und Erschließung						
Verknüpfung MVB / DB	-	- -	- -	+ +	+	+
Zugänge zu den Haltestellen	-	-	-	+	0	0
Querung Fußgänger, Radfahrer	-	- -	- -	+	+	+
Kosten						
Höhe der Kosten	+	+	+	- -	-	0
Förderfähigkeit	0	-	+	+	+	+
Summe (-)	5	7	7	4	1	1
Summe (+)	1	2	4	8	7	6
Gesamtbewertung	-4	-5	-3	+4	+6	+5

Legende: + positiv
 - negativ
 0 neutral

Die derzeit vorhandenen Unzulänglichkeiten in Bezug auf den Betrieb der Straßenbahn, die Abwicklung des Verkehrs und die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel

untereinander können mit verhältnismäßigem Aufwand nur von Varianten gelöst oder zumindest entschärft werden, mit denen folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

- weitestgehend behinderungsfreier Verkehr für die Straßenbahn durch Schaffung eines besonderen Bahnkörpers zwischen Damaschkeplatz und Otto-von-Guericke-Straße sowie Herstellung einer der BOStrab entsprechenden lichten Höhe im Kreuzungsbereich
- Herstellung von jeweils 2 durchgehenden Richtungsfahrbahnen mit einer Regelbreite von 3,25 m zwischen Damaschkeplatz und Otto-von-Guericke-Straße mit möglichst wenigen Kreuzungen mit der Straßenbahn oder Zugängen zu den Haltestellen
- möglichst kurze und sichere Wege zwischen den Zugangsstellen der Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs

Keine der untersuchten Varianten kann alle diese Bedingungen zufriedenstellend erfüllen. Am Nächsten kommen der Zielstellung die Variante 2, da diese die direkten Konfliktpunkte zwischen Straßenbahn und MIV gegenüber dem Bestand nicht verschärft, aber die obengenannten Kriterien am ehesten erfüllt.

8. Kostenaufteilung gemäß EKrG:

An den Realentwürfen sind folgende Baulastträger beteiligt (Kreuzungsbeteiligte):

- DB AG
- Landeshauptstadt Magdeburg (vertritt auch die Interessen des Sondernutzers MVB)

Die Kostenteilung für die Erneuerung der Eisenbahnüberbauten, den daraus resultierenden Veränderungen im Straßenbau und den Versorgungsleitungen unterliegen dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Die Kostenteilung erfolgt in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden.

Das Verlangen der DB AG beinhaltet die Erneuerung der Überbauten und den Einbau einer stärkeren durchgehenden Schotterfahrbahn mit 70 –75 cm Höhe und stärkerer Brückenaufbauten.

In Folge der Veränderungen der DB AG verlangt die Landeshauptstadt Magdeburg (MVB GmbH) die Vergrößerung der lichten Höhe unter den EÜ auf 4,30 m / 4,50 m gemäß BOStrab sowie die Aufweitung der Überbauten abhängig von der bestellten Variante.

Grundlage für die Kostenteilung sind die Kostenschätzung im Zuge der Baukostenermittlung im Rahmen dieser Untersuchung sowie die Kostenschätzungen der Vorplanung der DB Projektbau GmbH. Wegen den mit diesen Planungsgrundlagen verbundenen Ungenauigkeiten in den Kostenannahmen ist das Ergebnis dieser Kostenteilung nur als erste Abschätzung für die Kostenanteile der Beteiligten zu betrachten.

Baulastträger für die Eisenbahngleisanlagen und -brücken ist die DB Netz AG. Baulastträger für die Bahnsteigbrücken ist die DB Station & Service AG. Baulastträger für die Straßenverkehrsflächen, die Geh- und Radwege und die zugehörigen Nebenflächen ist die Landeshauptstadt Magdeburg.

Die MVB als Baulastträger der Straßenbahn sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz §1, Absatz 5 und entsprechenden Kommentaren kein Kreuzungsbeteiligter, wenn die Straßenbahntrasse beidseitig von Straßenverkehrsflächen oder Fuß- und Radwegflächen begleitet wird oder innerhalb solcher Flächen liegt. Die Interessen der Straßenbahn werden in diesem Fall durch den Straßenbaulastträger mitvertreten, die Straßenbahn zählt als Sondernutzer der Straße. Die Baulastträger von Versorgungsleitungen werden ebenfalls durch die Landeshauptstadt Magdeburg vertreten.

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

Die Vorlage ist mit dem Städtischen Abwasserbetrieb, der MVB GmbH und dem Tiefbauamt abgestimmt.

Anlagen: 1-16 gescannt

- Anlage 1 - Untersuchungsbereich
- Anlage 2 - Regelquerschnitt Bestand
- Anlage 3 - Regelquerschnitt Variante 0a -"Status Quo"
- Anlage 4 - Regelquerschnitt Variante 0b -"Status Quo"
- Anlage 5 - Lageplan Variante 0a / 0b
- Anlage 6 - Regelquerschnitt Variante 1
- Anlage 7 - Lageplan Variante 1
- Anlage 8 - Regelquerschnitt Variante 2
- Anlage 9 - Lageplan Variante 2
- Anlage 10 - Regelquerschnitt; Variante Mindestlösung östliche Brücken
- Anlage 11 - Regelquerschnitt; Variante Mindestlösung westliche Brücken
- Anlage 12 - Lageplan Variante Mindestlösung
- Anlage 13 - Übersicht zu den Varianten
- Anlage 14 - Istlage Kanalanlagen
- Anlage 15 - Lage des neuen Regenwasserkanal und des Stauraumkanal
- Anlage 16 - Foto Ernst-Reuter-Allee Regenereignis 01.08.2002