Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister –		**Drucksache** **DS0149/07** **Öffentlichkeitsstatus** öffentlich	**Datum** 03.04.2007
Dezernat: VI	**FB 62**		

Beratungsfolge	**Sitzung Tag**	**Behandlung**	**Zuständigkeit**
Der Oberbürgermeister	10.04.2007	nicht öffentlich	Genehmigung (OB)
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	19.04.2007	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	02.05.2007	öffentlich	Beratung
Stadtrat	10.05.2007	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen **Amt 61,Amt 66,FB 02**	**Beteiligung des**	**Ja**	**Nein**
	RPA		
	KFP		
	BFP		

Kurztitel

Abschluss Planungsvereinbarung zum Projekt Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt Magdeburg

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat stimmt dem Abschluss der Planungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG, vertreten durch die DB Projektbau GmbH, und der Landeshauptstadt Magdeburg zum Projekt Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt zu. Die Deutsche Bahn Netz AG übernimmt die Vorfinanzierung der Planungskosten für die Landeshauptstadt Magdeburg. Dazu wird eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 450.000,00 € beschlossen. Die Deckung erfolgt aus der Haushaltsstelle 2.63004.950000-23 (Ausbau Schleinufer).

Pflichtaufgaben	freiwillige Aufgaben	Maßnahmenbeginn/ Jahr	finanzielle Auswirkungen			
x		2008	JA	x	NEIN	

Gesamtkosten/Gesamteinnahmen der Maßnahmen (Beschaffungs-/ Herstellungskosten)	jährliche Folgekosten/ Folgelasten	Finanzierung Eigenanteil (i.d.R. = Kreditbedarf)	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge)	Jahr der Kassenwirksamkeit
	ab Jahr			
	keine			
Euro	Euro	Euro	Euro	

Haushalt			Verpflichtungsermächtigung			Finanzplan / Invest. Programm		
veranschlagt: Bedarf: Mehreinn.:	veranschlagt: Bedarf: Mehreinn.		veranschlagt: x Bedarf:			veranschlagt: Bedarf: x Mehreinn.:		
	noch nicht bezifferbar		Jahr		Euro	Jahr		Euro
davon Verwaltungshaushalt im Jahr mit Euro	davon Vermögenshaushalt im Jahr mit Euro		2006		450.000,00	2008		450.000,00
Haushaltsstellen	Haushaltsstellen		Haushaltsstelle 2.63004-84					
	Prioritäten-Nr.:							

federführendes/r Amt/FB 62	Sachbearbeiter Andrea Scheerenberg, Tel. 5197	Unterschrift AL/FBL Dr. Dieter Scheidemann

verantwortlicher Beigeordneter	Unterschrift Bg. für Stadtentw., Bau und Verkehr	Jörn Marx

Begründung:

1.

Mit der DS 0319/05 „Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg - Eisenbahnüberführung Walther-Rathenau-Straße“ und der DS 0110/06 „Baustein Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“ informierte die Verwaltung über die geplanten Umbaumaßnahmen der Deutschen Bahn AG im Bereich des Knotens Magdeburg. Aus Sicht der Deutsche Bahn AG wurde Mitte September 2006 der Planungsstand an die Landeshauptstadt Magdeburg übergeben. Schwerpunkt der seinerzeitigen Abstimmungen zwischen der Deutsche Bahn AG und der Landeshauptstadt Magdeburg war die Erarbeitung einer Planungsvereinbarung für die Erneuerung der Eisenbahnbrücken im Bereich Ernst-Reuter-Allee. Die vorliegende Planungsvereinbarung wurde in den Ausschüssen diskutiert (alt: DS 0005/07). Sie wurde vor der Sitzung des Stadtrates am 15.03.07 zurückgezogen.

Die DB Netz AG plant als Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes gemäß Bundesschienenwege-Ausbaugesetzes das Vorhaben „Eisenbahnknoten Magdeburg“. Innerhalb dieses Vorhabens müssen u. a. die Eisenbahnüberführungen (EÜ) über die Ernst-Reuter-Allee (ERA) erneuert und gleichzeitig an einen neuen Spurplan angepasst werden. Hierfür ist die Notwendigkeit des Baubeginns der EÜ ERA ab 2009 zwingend erforderlich, weil die DB AG sodann ihren Fahrplan weiträumig so anpasst, dass das Vorhaben durchgeführt werden kann.

Die Planungsvereinbarung ist quasi die Vorstufe der späteren Kreuzungsvereinbarung, die diese Vereinbarung auch ersetzt. Mit dieser erweiterten Begründung soll ein Gesamtüberblick über den „Knoten Magdeburg“ und die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee im gesamten Kontext gegeben werden.

Die Begründung der ursprünglichen Drucksache zur Planungsvereinbarung hatte folgenden Inhalt:

Die neuen Brückenbauwerke der DB Netz 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 Netz 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.

Im Ergebnis eines Variantenvergleiches wurde zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt Magdeburg die Variante 3 als Vorzugsvariante herausgearbeitet. Diese beinhaltet gemäß der DS 0110/06 "Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg, Baustein Eisenbahnunterführung Ernst-Reuter-Allee" die getrennte Führung des öffentlichen Personennahverkehrs in der oberen Ebene und des motorisierten Individualverkehrs in der Minus 1-Ebene.
Hierfür hatte die DB Netz AG bereits 2002 nach Durchführung eines Vergabeverfahrens für die Gesamtmaßnahme ein Planungsbüro beauftragt, für welches sie weiterhin Auftraggeber bleibt.

Zur Sicherung der städtischen Interessen ist somit die vorliegende Planungsvereinbarung erforderlich. Aus den rechtlichen Zwängen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes heraus, kann sich die Stadt nicht aus einer Beteiligung am Projekt entziehen.

In der Planungsvereinbarung werden die Grundlagen, der Umfang, die Durchführung sowie die Kostenregelungen der Planung einschließlich aller notwendigen Gutachten und weiterer Untersuchungen insbesondere Baugrund, Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplans zum Abschluss der Kreuzungsvereinbarung festgelegt.

Nach Bestätigung der Entwurfsplanung und vor Einleiten der Genehmigungsplanung wird zwischen den Beteiligten eine Kreuzungsvereinbarung nach § 3 EisenbahnkreuzungsG (EKrG), mit der Kostenfolge des § 12 Nr. 2 EKrG abgeschlossen. Sie ersetzt diese Planungsvereinbarung und trifft umfassendere Regelungen bzgl. der Erhaltungslast sowie der Kostenmasse und deren Verteilung.

Aufgrund der von der Bahn vorgegebenen terminlichen Zwänge war eine Einstellung der erforderlichen Mittel kurzfristig nicht realisierbar. Daher erklärt sich die DB Netz AG in der Planungsvereinbarung bereit, die Vorfinanzierung der Planungskosten bis zum Abschluss der Kreuzungsvereinbarung, längstens bis Ende 2008, für die Landeshauptstadt Magdeburg zu übernehmen. Diese betragen für die Stadt voraussichtlich ca. 450.000,- €.

Das o. g. Vorhaben ist bisher finanziell nicht gesichert. Die Maßnahme ist weder im mittelfristigen Finanzplan des Haushaltsplanes 2007 noch in der mittelfristigen Finanzplanung 2007 – 2010 eingeordnet und würde somit außerhalb des beschlossenen Kreditrahmens liegen.

Für das Vorhaben ist eine Verpflichtungsermächtigung aus dem Haushaltsjahr 2006 für 2008 eingestellt. Die Deckung der Verpflichtungsermächtigung erfolgt aus der Hst. 2.63004.950000-23 (Ausbau Schleinufer).
Die benötigten finanziellen Mittel sind mit dem Haushaltsplan 2008 zu beantragen und einzustellen. Dabei ist zu beachten, dass eine Einordnung der o. g. Investitionsmaßnahme aus heutiger Sicht nicht unter Zurückstellung anderer im Investitionsprogramm bereits enthaltener Maßnahmen möglich ist.

Diese ursprüngliche Begründung wird nun wie folgt ergänzt:

2. Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee

2.1. Verlangen gemäß § 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Zur Beurteilung der Rechtslage ist vorab auf die Problematik betreffenden Grundsätze des Eisenbahnkreuzungsrechts einzugehen.

Im Gegensatz zu den allgemeinen Baulastträgerregelungen steht den Kreuzungsbeteiligten hinsichtlich der Beurteilung, ob eine Änderung der Kreuzung vorzunehmen ist, kein Ermessen zu. Sie müssen vielmehr die notwendigen Änderungen vornehmen, wenn und soweit die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs dies erfordert. § 3 EKrG beinhaltet eine über die Baulastverpflichtung hinausgehende eigenständige kreuzungsrechtliche Baulastverpflichtung (vgl. Marschall/ Schweinsberg, EKrG-Kommentar, 5. Auflage, § 3 Rdnr. 1.1).

Allein aus dieser eigenständigen kreuzungsrechtlichen Baulastverpflichtung ergibt sich, ob für den jeweiligen Kreuzungsbeteiligten die Änderung seines Verkehrsweges objektiv geboten ist. Ein solches objektives Gebot ist auch dann anzunehmen, wenn der Änderungszwang erst durch den Ausbau des anderen Verkehrsweges ausgelöst wird. Die Kreuzungsanlage als Gemeinschaftsanlage steht dann insgesamt zur Disposition (vgl. Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Kapitel 18 Rdnr. 46).

Der Träger der Baulast hat seinen Verkehrsweg in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Maßstab für den Standard der Sicherungsmaßnahmen sind Normierungen (z.B. EBO), technische Richtlinien (z.B. DIN) oder soweit keine zusätzlichen Regelungen bestehen, die anerkannten Regeln der Technik. Zwar ergibt sich aus der Tatsache, dass ein bestehendes Bauwerk nicht den neuesten technischen Regeln und dem neuesten Stand der Technik entspricht, keine unmittelbare Handlungspflicht. Steht aber die Änderung einer Kreuzung an, so sind vom betroffenen Baulastträger die Forderungen, die sich aus für ihn geltenden Vorschriften ergeben (z. B. 4,50 m Durchfahrtshöhe gemäß den Richtlinien EAHV-Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen - und EAE-Empfehlungen für die Anlage von

Erschließungsstraßen - bei den anstehenden Baumaßnahmen einzubringen (vgl. Kodal/Krämer a. a. O., Kapitel 20 Rdnr. 65.2).

Die vorstehend ausgeführten Grundsätze sind maßgebend für die Beurteilung der Frage, ob es sich bei der Änderung der Kreuzung um eine Maßnahme des einseitigen Verlangens nach § 12 Nr. 1 EKrG oder des beiderseitigen Verlangens nach § 12 Nr. 2 EKrG – mit den sich hieraus jeweils ergebenden Kostenfolgen –) handelt. Denn nicht nur das tatsächliche Verlangen der Kreuzungsbeteiligten löst die Kostenpflicht nach § 12 Nr. 2 EKrG aus. Sie tritt auch dann ein, wenn Beteiligte die Änderung im Falle einer Anordnung hätte verlangen müssen. Auf die fehlende finanzielle Leistungsfähigkeit kann sich der Kreuzungsbeteiligte nicht erfolgreich berufen (vgl. Marschall/Schweinsberg, EKrG-Kommentar, 5. Auflage, § 12 Rdnr. 3.3).

Aus vorgenannten Gründen ergibt sich bei einem Verlangen der Deutschen Bahn AG zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee ein objektives Gebot für die Stadt als Baulastträger der Straße zur Änderung der lichten Durchfahrtshöhe auf ein Maß von 4,50 m, es sei denn, die vorhandene Unterführung der Eisenbahnbrücke wird nicht mehr in der bisherigen verkehrlichen Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr genutzt.

Bei der Prüfung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme ist jedoch nicht nur auf die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse abzustellen, sondern die künftige Entwicklung des Verkehrs zu berücksichtigen. Damit soll der Herstellung eines gegenüber dem Ist-Zustand zwar verbesserten, aber in einigen Jahren ersichtlich wieder unzureichenden Zustandes entgegengewirkt werden. Insoweit kann der gegenwärtige Stand (eine Fahrspur, eingeschränkte Durchfahrbarkeit für Lkw's) den Verkehrsverhältnissen jedenfalls auf längere Sicht nicht genügen. Die theoretische Nutzungsdauer für Brücken aus Stahlbeton beträgt laut der Ablöserichtlinie StraW 85 110 Jahre. Für diesen Zeitraum und auch im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung und Erschließung der angrenzenden Bahnfläche ist ein entsprechender Brückenquerschnitt bei der Planung anzusetzen.
Gleiches gilt für die lichte Durchfahrtshöhe der Straßenbahn. Auch hier besteht bei Änderung der Kreuzung das kreuzungsrechtliche Gebot, die anerkannten Regeln der Technik einzuhalten. Nach § 25 Abs. 2 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) beträgt die mindestens unter Bauwerken einzuhaltende lichte Höhe 4,20 m bei einem besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn. Da der derzeitige Bestand dem nicht entspricht, ist hinsichtlich der Erhöhung auf die Mindesthöhe von einem „hätte verlangen müssen" auszugehen.

Die aufgezeigten Grundsätze des EKrG führen also letztlich dazu, dass die Stadt die gebotene Änderung der Eisenbahnunterführung Ernst-Reuter-Allee im Sinne des § 12 Nr. 2 EKrG verlangen muss oder hätte verlangen müssen, wenn die derzeitige Verkehrsbedeutung beibehalten werden soll.

Wenn in der weiteren Abfolge keine Kreuzungsvereinbarung zustande kommt, kann jeder der Beteiligten eine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren gem. § 6 EKrG beantragen. Als Anordnungsbehörde entscheidet dann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Benehmen mit der von der Landesregierung bestimmten Behörde, § 8 EKrG.

2.2 Umstufung Ernst-Reuter-Allee

Die Stadt müsste sich an den Kreuzungskosten nicht beteiligen, wenn sie die Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV) 93 nicht anwenden müsste.

Dies bedeutet, dass die Ernst-Reuter-Allee keine Hauptverkehrsstraße mehr sein dürfte. Derzeit ist die Ernst-Reuter-Allee als Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung eingestuft. Diese Einstufung sieht auch der Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2000 vor. Mithin müsste die Ernst-Reuter-Allee umgestuft werden.

Eine Höhe von 4,50 m wird nicht gefordert für bestimmte untergeordnete Straßen. Dies sind Sammelstraßen und Anliegerstraßen (s. Anlage 8, Kategorie D), denn bei diesen Straßen könnte auf LKW-Verkehr verzichtet werden.

Fraglich ist bei einer Herunterstufung, ob dies der Verkehrsbedeutung der Ernst-Reuter-Allee gerecht wird. Eine Hauptverkehrsstraße an dieser Stelle könnte aber gerade benötigt werden, um die Innenstadt – insbesondere das City-Carré – im geforderten Maße zu erschließen und den City-Ring zweckmäßig zu ergänzen. Andererseits könnte auch der City-Ring ausreichend sein (Verkehrskonzeption Innenstadt, Planungsstand 1994, S. 35 – Anlage 9, Stadtratsbeschluss-Nr. 558-28 (II) 95).

Ob aber eine Verteilung des jetzigen Verkehrs (Verkehrszählung 2005/2006: 33.000 Fahrzeuge) auf die anderen Straßen gelingt, ist fraglich. In jedem Fall müsste der Flächennutzungsplan und die Verkehrskonzeption Innenstadt durch Beschlüsse des Stadtrates geändert werden.

Ohne Umstufung der Ernst-Reuter-Allee wird die Stadt auch an den Kreuzungskosten beteiligt, wenn sie kein eigenständiges Verlangen stellt. Denn sie hätte die Höhe von 4,50 m dann gemäß § 12 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz verlangen müssen. Dieses „...hätte verlangen müssen“ löst die Beteiligung an den Kosten aus.

Die MVB könnte eine Sondergenehmigung erhalten. Gegenwärtig existiert im Bestand für den Straßenbahnbetrieb eine Fahrdrahthöhe von 3,88 bis 4,02 m. Die nach BOStrab § 25 notwendige Fahrleitungshöhe von 4,20 m wird ca. 30 m westlich bzw. östlich der Brückenbauwerke erreicht. Durch die MVB GmbH wurde eine schriftliche Anfrage an die zuständige Aufsichtsbehörde (TAB) des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr zur Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zur Beibehaltung der derzeitig vorhandenen Fahrdrahthöhen gestellt. In der Stellungnahme der Technischen Aufsichtsbehörde wurde unter Würdigung des § 6 in Verbindung mit § 25 (2) BOStrab eine Ausnahmegenehmigung für eine Fahrdrahthöhe von ca. 4,00 m in Aussicht gestellt.
Eine Befahrung der Straßenbahngleise durch Fahrzeuge mit einer Höhe von über 3,40 m ist technisch und verkehrsbehördlich auszuschließen.
Durch die MVB GmbH wurde dargelegt, dass die technische Beschaffenheit der eingesetzten Straßenbahnfahrzeuge einen uneingeschränkten Betrieb bei Erhalt des Status quo zulässt.

2.3 Andere technische Lösungen

Es könnte versucht werden, das Brückenbauwerk selbst zu verändern. Eine Möglichkeit hierzu ist die Bauform „Silent Bridges“. Bei Silent Bridges (Anlage 5) handelt es sich um ein besonderes Konzept für Eisenbahnbrücken aus Stahl mit integriertem Oberbau. Dabei wird auf ein Schotterbett verzichtet und die Schiene über eine elastische Schienenbefestigung direkt in den Überbau integriert.
Silent Bridges ist eine Brückenbauart, die gegenüber den meisten konventionellen Konstruktionen u. a. den Vorteil der reduzierten Schallemissionen sowie reduzierte Bauhöhen aufweist.
Die Silent-Bridges-Technologie ist derzeit im holländischen Schienennetz eingeführt. Silent Bridge gehört bislang jedoch noch nicht in Deutschland zu den Regeln der Technik.
Für die vorgesehene Konstruktion der Überbauten gibt es in Deutschland keine Anwendungserfahrungen. Bisher bekannte Objekte liegen vorwiegend im europäischen Ausland und verkörpern die Standardausführung dieser Bauweise. Für den vorliegenden Fall der Abänderung des Tragsystems durch den Einsatz von außen angeordneten Verstärkungsträgern liegen keine vergleichbaren Referenzobjekte vor, so das für diese Anwendung keine Erfahrungen vorliegen.

Bei Anwendung der Silent-Bridges-Technologie könnte indes die vorhandene Durchfahrtshöhe beibehalten werden.

Zur Klärung der Anwendbarkeit dieser technischen Lösung fand eine direkte Abstimmung zwischen der DB Netz AG und dem Eisenbahnbundesamt am 07. 02. 2007 in Bonn statt.

Auf Grund der fehlenden Erfahrungen und der dadurch nicht kalkulierbarer Risiken wurde seitens der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt festgelegt, diese Variante nicht weiter zu verfolgen. Daher können die vorstehenden Überlegungen dahinstehen, da die Entscheidung ausschließlich beim Eisenbahnbundesamt lag.

2.4. Zusammenfassung zur Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee

Im Zuge der umfangreichen Voruntersuchungen wurden die Varianten 0 und 3 im Vergleich mit den Varianten 1 und 2 als die kostengünstigsten Varianten herausgearbeitet (siehe Anlagen 0 a - 0 d).
Da die Variante 0 eine Verschlechterung gegenüber dem Bestand darstellt, wurde die Variante 3 als Vorzugsvariante herausgearbeitet.
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.
Der DB AG vorliegende 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.

Die Variante 3 bietet niveau- und barrierefreie Schnittestellen 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.
Die Gesamtbaukosten (Stadt und DB AG) betragen nach jetzigem Kenntnisstand entsprechend der Kostenschätzung insgesamt 37,69 Mio. EUR brutto (19% MWSt), wobei der Stadtanteil ca. 20,80 Mio. EUR, incl. MVB (in Höhe von 5,20 Mio EUR) beträgt. Die Stadt (ohne MVB) hätte dann bei einer 75 %igen Förderung noch 3,90 Mio EUR zu tragen. Allerdings sind die Kosten, z. B. für die Archäologie und die Abwasseranlagen, wohl bisher insgesamt zu niedrig angesetzt worden, sodass insgesamt Unwägbarkeiten bei diesem Planungsstand bestehen. Gleichwohl sollte so präzise wie derzeit möglich die Finanzierung dargestellt werden. Nach Abschluss des Bauvorhabens erhält die Stadt von der DB AG einen Ablösebetrag über Erhaltungsmehrkosten (§ 15 EKrG) in Höhe von 7,22 Mio EUR. Den Eigenanteil von 3,90 Mio EUR abgesetzt, verbleibt ein positiver Betrag von 3,32 Mio EUR für die Stadt, wobei die tatsächlichen Fälligkeiten abweichen.
Bei der Ermittlung der Folgekosten wurden folgende Kostenhöhen/Jahr geschätzt, die in der Anlage 7 nochmals detailliert aufgeschlüsselt wurden, jedoch auch nur den derzeitigen Kenntnisstand wieder geben:

- Bauwerk Fußgängerunterführung Damaschkeplatz - 4.000 €/Jahr
- Bauwerk Tunnel (-1-Ebene) + 9.000 €/Jahr
- Straßenfläche: - 292 €/Jahr
- Rad-Gehwegflächen: + 3.500 €/Jahr
- Grünflächen: + 2.000 €/Jahr
- Straßenbeleuchtung: + 7.600 €/Jahr
- Winterdienst - 500 €/Jahr
- Unterhaltung Gleise MVB - 12.000 €/Jahr
- Unterhaltungskosten LSA Damaschkeplatz - 6.000 €/Jahr
- Straßen und Rad-/Gehwegreinigung: +1.557 €/Jahr
- **Summe** **+865 €/Jahr**

Die Umsetzung des Grundsatzbeschlusses (DS 0110/06) mit der dort vorgesehenen Vorzugsvariante hat Vor- und Nachteile.
Zu den Nachteilen dieser Lösung gehört, dass das Bauwerk im Grundwasser errichtet wird. Darüber hinaus ist eine denkmalrechtliche Genehmigung notwendig, die problematisch sein kann, aber wohl auch für andere Varianten erforderlich wird. Zudem könnte eine geringere Verkehrsbelastung am Standort Ernst-Reuter-Allee durch ein kleineres Bauvorhaben deshalb zweckmäßig sein, um künftig Feinstaubbelastungen entgegen zu wirken. Auch die erheblichen Kosten dieser Variante müssen einbezogen werden, wobei die Gesamtkosten der Varianten 0 und 3 dicht beieinander liegen.
Andererseits sind Lösungen, die bei der derzeitigen Verkehrsbelastung einen gleichwertigen

Durchlass ermöglichen, anderweitig nicht realisierbar. Denn Verbreiterungen der Unterführung sind kostengünstig nicht durchführbar. Die Verkehrsfunktion der Straße ist so auch für zukünftige erhebliche Verkehrsbelegung abgesichert. Die Kosten sind dann volkswirtschaftlich, gemessen an den perspektivischen Nutzungen, vertretbar.

Die Vorgaben, dass erhebliche Umplanungen ein Zeitproblem bei der Realisierung des Knoten Magdeburg darstellen, das Risiko im Verwaltungsgerichtsverfahren bei einer sogenannten Nullvariante nicht unerheblich ist und bei einem anderweitigen Beschluss grundsätzlich neue Planungen notwendig werden, lassen den Grundsatzbeschluss sinnvoller erscheinen.

Zieht man in die Betrachtung ein, dass ein solches Brückenbauwerk durch die Bahn nur in sehr langen Zeitspannen so grundlegend verändert werden kann wie jetzt, sollte sich die Stadt perspektivische Nutzungen offen halten. Diese optimierte Lösung bei den Planungen stellt diejenige dar, die mit dem Grundsatzbeschluss bestätigt wurde.

3. Gesamtmaßnahme „Knoten Magdeburg“

Die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee ist aber nur ein Bestandteil der Maßnahme „Knoten Magdeburg“. Das Projekt „Knoten Magdeburg“ ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes und verfolgt nachstehende Zielsetzungen:

- Erhöhung der Durchlassfähigkeit und zielgerichtete Beseitigung bestehender Konfliktbereiche zur Gewährleistung bzw. Verbesserung einer qualitäts- und zeitgerechten Durchführbarkeit des Betriebsprogramms
- Ablösung temporärer Zwischenlösungen aus der 1. Ausbaustufe - Elektronisches Stellwerk (ESTW) im Bereich Magdeburg Hbf
- Komplexer und koordinierter Umbau der dringend aus Gründen der Verfügbarkeit zu ersetzenden Bahnanlagen (insbesondere Bahnanlagen und Brücken)
- Ersatz von sechs bis zu zwölfgleisigen Eisenbahnüberführungen
- Spurplanumbau und Erneuerung der Oberleitungsanlagen
- Erneuerung von unabdingbaren Zusammenhangsmaßnahmen DB Station & Service AG

Anlage 1: **Lage im Netz**

Das Projekt „Knoten Magdeburg“ untergliedert sich in sich in 6 **Projektabschnitte (PRA**):
PRA 1: Bf. Magdeburg Hbf
PRA 2: Entflechtung Abzw. Glindenberg
PRA 3: ESTW Magdeburg
PRA 4: Südlicher Knotenbereich
PRA 5: Bf. Biederitz
PRA 6: Viergleisige Elbquerung und Bf. Sudenburg
Die Projektabschnitte werden in Ausbaustufen realisiert. (**Anlage 2: Projektabschnitte**)

Die **1. Ausbaustufe** beinhaltet PRA 3 ESTW Magdeburg und ist im Wesentlichen fertiggestellt.
Die **2. Ausbaustufe** umfasst den PRA 1 Bf. Magdeburg Hbf und Maßnahmen aus dem PRA 5 Bf. Biederitz, die im Folgenden noch näher definiert werden.
Die Realisierung der 2. Ausbaustufe soll durch integriertes Bauen **in drei sich überschneidende Planungsabschnitte** (Anlage 3) erfolgen.

Mit dem Spurplanumbau sind unabdingbare Folgeinvestitionen bei den Bahnhofsanlagen (DB Station & Service AG) erforderlich. Zeitgleich mit dem Spurplanumbau soll die Realisierung des Mittelspannungsringes (DB Energie GmbH) erfolgen.
Geplanter Baubeginn für die 2. Ausbaustufe ist 2007. Der Konzernvorstand der DB AG hat im Dezember 2005 die Planungsmittel für die 2. Ausbaustufe / 1. Planungsabschnitt frei gegeben**.**

Der 1. Planungsabschnitt beschränkt sich auf Maßnahmen zur Erhaltung der Verfügbarkeit der zu ersetzenden Bahnanlagen verbunden mit einer Spurplanreduzierung im Bf. Magdeburg Hbf, der Erneuerung der abgängigen und mit Geschwindigkeitsbeschränkung belegten EÜ Ehlebrücke mit Anpassung der Gleisanlage im Bf. Biederitz und die Anbindung des Bf. Schönebeck-Salzelmen an das ESTW Magdeburg.
Mit der Realisierung des **1. Planungsabschnittes** wird **2007** begonnen werden. Bauende für den 1. Planungsabschnitt ist im Jahr 2012 geplant.

Planungsabschnitt 1:
1.1 Südwestkopf Bf. Magdeburg Hbf (1201)
1.2 EÜ Ernst-Reuter-Allee (1206, 1101.1)
1.3 Bf. Schönebeck-Salzelmen (1401)
1.4 EÜ Ehlebrücke (5202)
1.5 Anlagen DB Station & Service AG (1203)
1.6 Mittelspannungsring Teil A (1207)
1.7 Mittelspannungsring Teil B (1107)
Mit der **Umsetzung des Planungsabschnittes - 1.1 Südwestkopf** - soll unter anderem die Langsamfahrstrecke aus Richtung Hannover beseitigt werden. Die Landeshauptstadt Magdeburg wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt, beteiligt (Planfeststellungsbeschluss vom 8. Dezember 2006). Zur technologischen Umsetzung der Baumaßnahme und die Auswirkungen auf den Zugbetrieb von und nach Magdeburg wird die DB AG in der nächsten Bauherrenrunde Anfang April 2007 informieren. Der Abschluss einer Planungs- oder Kreuzungsvereinbarung ist bei der Realisierung des Planungsabschnittes 1.1 nicht erforderlich.

Bei der **Umsetzung des Planungsabschnittes - 1.2 EÜ Ernst-Reuter-Allee** werden die Belange der Landeshauptstadt Magdeburg berührt. Mit dem Beschluss dieser DS–Abschluss einer Planungsvereinbarung- werden die Voraussetzungen für die Erarbeitung einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung und die Vorbereitung einer Kreuzungsvereinbarung geschaffen. Weitere Kreuzungsvereinbarungen sind im Planungsabschnitt 1.2 nicht zu erwarten.

Planungsabschnitt 2:
2.1 Nordkopf Bf. Magdeburg Hbf (1101.2)
2.2 EÜ Walther-Rathenau-Straße (1104)
2.3 EÜ Lorenzweg (1105)

Im Planungsabschnitt 2, der zurzeit nördlich des Lorenzweges endet, befinden sich die EÜ Walther-Rathenau-Straße und die EÜ Lorenzweg, die durch die DB AG verändert werden.
Im gesamten Abschnitt plant die DB AG die Verbreiterung des Bahndammes zur Herstellung eines regelgerechten Lichtraumprofils. Im Bereich der EÜ Lorenzweg besteht aus Sicht der Verwaltung kein Handlungsbedarf zur Veränderung der Durchfahrtshöhe bzw.- breite.
Mit der DS 0319/05 – Eisenbahnüberführung Walther-Rathenau-Straße (SR-Beschluss-Nr. 587-18(IV)05 wurden die Rahmenbedingungen für die Erstellung der Entwurfsplanung im Bereich Walther-Rathenau-Straße definiert.
Im Bereich der EÜ Walther-Rathenau-Straße sind Veränderungen der Durchfahrtshöhe bzw.- breite erforderlich. Für beide Eisenbahnüberführungen liegt zurzeit nur eine Vorplanung vor (Stand 30. Nov. 2004). Für die EÜ Lorenzweg wurde im Zusammenwirken mit der DB AG eine Beschlussdrucksache zur Vorlage im Stadtrat erarbeitet.

Planungsabschnitt 3:
3.1 Südkopf Bf. Magdeburg-Buckau (1202)
3.2 EÜ Hallische Straße (1210)
3.3 EÜ Erich-Weinert-Straße (1205)

3.4 Bf. Magdeburg-Buckau – Oberleitungsanlagen Zwischenbauzustand (1208)
3.5 Anlagen DB Station & Service AG (1203)
Der Planungsabschnitt 3 beinhaltet Veränderungen an der EÜ Hallische Straße und der EÜ Erich-Weinert-Straße, die durch die DB AG angestrebt werden.
Im Bereich der EÜ Erich-Weinert-Straße besteht aus Sicht der Verwaltung kein Handlungsbedarf zur Veränderung der Durchfahrtshöhe bzw. -breite.

Im Bereich der EÜ Hallische Straße wird gegenwärtig geprüft, inwieweit eine Veränderungen der Durchfahrtshöhe bzw.- breite zwingend notwendig wird. Für beide Eisenbahnüberführung liegt noch keine Vorplanung vor. Für die EÜ Hallische Straße und die EÜ Erich-Weinert-Straße wurden im Zusammenwirken mit der MVB GmbH Drucksachen zur Vorlage im Stadtrat erarbeitet. Mit dem 2. und 3. Planungsabschnitt soll ab 2009/2011 begonnen werden.

Anlage 3: Übersicht der Planungsabschnitte

Anlage 4: Kostenzusammenstellung

Weiterer Knotenausbau
Der Projektabschnitte „Entflechtung Abzweig Glindenberg“, der „Südliche Knotenbereich“ und die „Viergleisige Elbquerung“ sind derzeit nicht Bestandteil des Verbundprojektes. Über die Realisierung als weitere Ausbaustufe nach 2015 in einem neuen Projekt muss noch entschieden werden.

Der Gesamtterminplan wird gegenwärtig durch die DB AG fortgeschrieben und soll durch die DB AG auf der nächsten Bauherrenrunde am 30.03.07 vorgestellt werden.

Aufgrund der Gesetzgebung zu Eisenbahnkreuzungen kann es zu nach jetzigem Planungsstand noch nicht abschätzbaren Kostenbeteiligungen der Landeshauptstadt kommen.

4. Weitere Eisenbahnüberführungen

Nach derzeitigem Planungs- und Sachstand werden die anderen Überführungen der Stadt wie folgt eingeschätzt:

4.1. Bei der Eisenbahnüberführung **Walther-Rathenau-Straße** muss die Landeshauptstadt Magdeburg für die Gewährleistung der Verkehrsabläufe auf der Bundesstraße 1 eine Erhöhung der Durchfahrtshöhe von 4,40 m auf 4,50 m verlangen. Ein zusätzliches Verlangen der LH Magdeburg ergibt sich aus der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Cityringes mit der Einordnung einer zusätzlichen Abbiegespur auf den Magdeburger Ring in Richtung Nord. Im Zusammenhang mit der Brückenbaumaßnahme ist weiterhin die Einrichtung von Zweirichtungsradwegen geplant.
Ein weiteres Verlangen ergibt sich aus der Einordnung der Straßenbahntrasse der 2. Nord-Südverbindung in südlicher Seitenlage. Grobkosten können erst beim Entwurf einer Planungsvereinbarung und präzisierter Kosten im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung ermittelt werden. Die Planung und die Kostenermittlung läuft in Regie der DB AG. Die Kostenhöhe ist zurzeit noch nicht bezifferbar, deshalb liegt noch keine Drucksache vor.

4.2. Die Eisenbahnüberführung **Lorenzweg** (DS 0113/07) verfügt gegenwärtig über eine Durchfahrtshöhe von 4,40 m. Die Stadt will versuchen, keine Forderungen stellen zu müssen, da mit der Schaffung einer Durchfahrtshöhe von 4,50 m in der Walther-Rathenau-Straße (Bundesstraße 1) in angemessener Entfernung eine Alternativtrasse vorhanden ist, so dass ein einseitiges Verlangen der Bahn vorliegt und dieser demnach die Kosten der Kreuzungsänderung gemäß § 12 Nr. 1 EKrG zur Last fallen.

4.3. Bei der Eisenbahnüberführung **Hallische Straße** (DS 0095/07) will die Stadt ebenfalls versuchen, keine Änderungen zu bestellen.
Im Flächennutzungsplan (Anlage 6: Übersichtsplan 12: Straßenhauptnetz) ist die Hallische Straße als eine Hauptnetzstraße mit überwiegend örtlicher Bedeutung verankert. Gleiches gilt zwar für die Ernst-Reuter-Allee, so dass somit beide Straßen in ihrer Netzfunktion gleichermaßen eingestuft sind. Sie unterscheiden sich jedoch dabei in der Ausprägung ihrer Erschließungsbedeutung.

Die Hallische Straße dient überwiegend dazu, den südlichen Innenstadtbereich mit Wohnen, lokaler Nutzung, kleinen Gewerbeeinheiten, kleinteiliger Gastronomie anzubinden, sowie die Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen Sudenburg, Leipziger Straße und der Innenstadt zu ermöglichen.

Die Ernst-Reuter-Allee dient der Erschließung der Innenstadt der Landeshauptstadt Magdeburg als regionales Oberzentrum mit ihren kerngebietstypischen Einzelhandelsnutzungen sowie den zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, Verwaltung und Kultur.

Eine höhen- und querschnittsseitige Veränderung der Hallischen Straße wird nicht in Betracht gezogen. Mit der Bündelung des Verkehrs auf den Cityring sind bestehende Einschränkungen auf der Hallischen Straße vertretbar.

Auf Grund der geschilderten Situation könnte begründet werden, dass ein „Verlangen müssen“ nicht gegeben ist.
Allerdings besteht auch hier der Sachverhalt, dass die derzeitige lichte Durchfahrtshöhe von 3,70 m nicht den anerkannten Regeln der Technik entspricht.

4.4 Bei der Eisenbahnüberführung **Erich-Weinert-Straße** (DS 0114/07) stellt die Stadt keine Forderung. Der Querschnitt ist ausreichend und die bestehende Durchfahrtshöhe von 4,46 m kann durch geringfügige Anpassung im Straßenaufbau auf 4,50 m erhöht werden. Demnach verbleibt es hier ebenfalls bei einem einseitigen Verlangen nach § 12 Nr. 1 EKrG und somit bei der einseitigen Kostentragung.

Anlagen