Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 12.06.2007
Dezernat VI	Amt Amt 66	**Öffentlichkeitsstatus** öffentlich

I N F O R M A T I O N **I0169/07**

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	03.07.2007 12.07.2007	nicht öffentlich öffentlich

Thema: Eisenbahnüberführung Walther-Rathenau-Straße

Die DB AG plant als Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes gemäß Bundes-Schienenwege-Ausbaugesetz das Vorhaben „Eisenbahnknoten Magdeburg 2. Ausbaustufe“. Die Eisenbahnüberführung überquert die Walther-Rathenau-Straße, die Bestandteil der Bundesstraße 1 ist. Zur Gewährleistung der Belange der Verkehrssicherheit und der verkehrsplanerischen Aspekte ist es notwendig, die lichte Weite und die Durchfahrtshöhe im Bereich der Kreuzungsmaßnahme zu vergrößern.
In der Stadtratssitzung am 01.09.2005 wurde die Drucksache (DS 0319/05) „Ausbau des Eisenbahnknotens Magdeburg- Eisenbahnüberführung Walther-Rathenau-Straße“ mehrheitlich beschlossen. Für den Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung wird für den Straßenraum der Walther-Rathenau-Straße zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Durchfahrtshöhe, der in der Anlage 1 beigefügte Straßenquerschnitt berücksichtigt.
Folgender Abarbeitungsstand wurde bisher erreicht:
Durch die MVB GmbH wurde eine Vorplanung erstellt, welche die 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn, Bauabschnitt 4, im Teilabschnitt der Straße Am Krökentor bis zur Straße An der Steinkuhle einschließlich der Straße, mit den Straßenquerschnitten und den Anschlussbereichen beinhaltet.
Der Neubau der EÜ Walther-Rathenau-Straße erhält gegenüber dem jetzigen Bestand eine zusätzliche Fahrspur in stadtauswärtiger Richtung und die Einrichtung von beidseitigen Zweirichtungsradwegen (als Bestandteil des Grünen Ringes), sowie die entsprechenden Sicherheitsräume und erforderlichen Stützen des Brückenbauwerkes. Die lichte Höhe von 4,70 m für den Fahrbahnbereich ist zu realisieren. Die notwendigen Anpassungen an das vorhandene Straßennetz (B1 und Rampen des Magdeburger Ringes E49) sind entsprechend vorzunehmen und die Erschließung der angrenzenden Grundstücke ist zu sichern. Der erforderliche Baubereich für den Straßenbau wird sich von den Ostrampen des Magdeburger Ringes bis zur Mozartstraße erstrecken. (Anlage 2)

Der aus dem Editharing kommende vorhandene Hauptsammler mündet in der Albert-Vater-Straße in den gemauerten Mischwasserkanal Eiprofil 1700/1200. Durch die geplante Straßenabsenkung, bedingt durch die Beibehaltung der OK Gleis der DB AG, wird eine Kanalverlegung erforderlich. Vorgesehen ist eine Verlegung in die südliche Seitenbahn. Der Umverlegeaufwand des Kanals ist noch zu optimieren.

Die EÜ Walther-Rathenau-Straße ist eine Maßnahme des EKrG nach § 12.2 (beidseitiges Verlangen). Somit werden die Kosten geteilt. Die Kostenteilung erfolgt in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden:

Ermittlung der Kostenteilung auf der Grundlage der Baukosten der Fiktiventwürfe

	EÜ Walther-Rathenau-Straße (netto)
Baukosten Realentwurf	Brückenbauwerk: 5,91 Mio € Straße: 1,94 Mio € 7,85 Mio €
Kosten der Fiktiventwürfe:	Verlangen DB AG: 5,06 Mio € Verlangen LH MD: 6,99 Mio €
Kostenverteilung nach EKrG (Lösungsvorschlag)	Bahn : 42 % LH MD: 58 %

Darstellung der Gesamtkosten

Ingenieurbauten Brücke W.-Rathenau-Str.	5.910,0
Straßenbau W.-Rathenau-Str.	1.940,0
Summe Verwaltungskosten (netto)	785,0
Gesamtsumme in T€ (netto)	**8.635,0**
Gesamtsumme in T€ (brutto)	**10.275,6**

Darstellung der Kostenverteilung

Ansatz Gesamtsumme (Brutto) in T €	Anteil LH MD in T€	Anteil DB AG in T€
10.275	**5.959,5**	**4.315,5**

Ablösebeträge und Vorteilsausgleiche wurden im Zuge der Betrachtung noch nicht ermittelt

Die Kostenaufteilung zwischen Landeshauptstadt Magdeburg und MVB GmbH für die Bauwerkskonstruktion (ohne Straße, ohne MVB-Gleise, ohne Sammler) wurde wie folgt ermittelt:

Bauwerkskosten: 5,91 Mio € netto ohne Verwaltungskosten
davon anteilig Landeshauptstadt Magdeburg /MVB GmbH gegenüber der DB Netz: 58%
sind 3,43 Mio €

Aufteilung zwischen Landeshauptstadt Magdeburg und MVB GmbH:

Gesamtstützweite Var. A2: 41,90 m (15,2-9,5-17,2 m)
Gesamtstützweite Landeshauptstadt Magdeburg ohne MVB GmbH: 34,90 m (17,7-17,2 m)
Differenzanteil MVB GmbH: 41,90 -34,90 = 7 m (alle Maße sind rechtwinklig zum Widerlager angenommen)

Aufteilung der Bauwerkskosten nach anteiliger Breite:

Landeshauptstadt Magdeburg:

34,9/41,9x3,43 Mio € = 2,86 Mio € zzgl. 10%Verwaltungskosten und Mwst.19%= 3,74 Mio €

MVB GmbH:

7/41,9x3,43 Mio € = 0,57 Mio € zzgl. 10%Verwaltungskosten und Mwst. 19% = 0,75 Mio €

Ansatz in Mio€	Anteil LH MD	Anteil MVB GmbH
Brücke gesamt 3,43 (netto)	2,86	0,57
10% Verwaltungskosten	0,29	0,06
19 % MWSt.	0,59	0,12
Brücke Gesamt (brutto)	3,74	0,75
Straße 1,94 (netto)	1,12	
10% Verwaltungskosten	0,11	
19 % MWSt.	0,23	
Straße Gesamt (brutto)	1,46	
Gesamt	5,95	

Die Kostenmasse der Straße und des Sammlers werden der Landeshauptstadt Magdeburg zugeschlagen, die Kostenmasse der MVB-Gleise der MVB GmbH.

Bauzeit:

Das Gesamtkonzept Bauablauf Umbau Eisenbahnknoten Magdeburg sieht für die EÜ Walther-Rathenau-Straße den Bauzeitraum von September 2012 bis Juni 2015 vor.

Die Verkehrsführung während der Bauzeit muss im Zusammenhang mit dem Bau EÜ Ernst-Reuter-Allee gesehen werden. Die DB AG plant Überschneidungen beider Bauzei ten. Ein gleichzeitiger Ausbau beider EÜ ist aus Sicht der Landeshauptstadt Magdeburg zu vermeiden.

Für den Umbau des Eisenbahnknotens Magdeburg im Bereich Walther-Rathenau-Straße sieht der Gesamtablauf nachfolgend genannte Sperrungen und Umleitungen vor.
Die Walther-Rathenau-Straße erfährt voraussichtlich eine Einschränkung im Individual verkehr.
Die Einschränkung sieht eine einspurige Verkehrsführung des MIV mit einem einge schränkten Querschnitt in beiden Fahrtrichtungen vor. In dieser sind kurzzeitige Voll sperrungen erforderlich.
Nach Vorstellung dieses Konzeptes in der Straßenverkehrsbehörde wurden Ergänzungen bzw. Änderungen gegenüber der DB AG eingefordert.

Die Walther-Rathenau-Straße (B1) muss in beiden Richtungen, mit jeweils mindestens einer Fahrspur, befahrbar sein. Die Ringauf- und Abfahrten beider Straßenabschnitte sind in das Umleitungskonzept mit einzubeziehen. Für die B1 ist ein entsprechender Leis tungsfähigkeitsnachweis erforderlich. Danach muss festgelegt werden, ob eine Fahrspur je Fahrtrichtung ausreichend ist, oder 2 Fahrspuren je Fahrtrichtung für den Bauzeitraum erforderlich sind.

Diese Information ist mit dem Amt 61 abgestimmt.

Marx
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen
Anlage 1 – Längsschnitt
Anlage 2 – Lageplan