Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 08.04.2008
Dezernat VI	Amt Amt 66	**Öffentlichkeitsstatus** öffentlich

I N F O R M A T I O N **I0113/08**

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	15.04.2008	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	17.04.2008	öffentlich
Finanz- und Grundstücksausschuss	30.04.2008	öffentlich

Thema: Bauvorhaben Eisenbahnknoten Magdeburg 2. Ausbaustufe Planungsabschnitt Bf Magdeburg Hbf - EÜ Ernst-Reuter-Allee

Bauvorhaben Eisenbahnknoten Magdeburg 2. Ausbaustufe Planungsabschnitt Bf Magdeburg Hbf - EÜ Ernst-Reuter-Allee -

Sachstand zur Baumaßnahme vom 28.03.08

1. Gesamtkosten (brutto)

- Bauwerkskosten (Gesamt) Variante 3	=	37,69 Mio EUR
- Anteil Bauwerkskosten (brutto) LH MD/MVB	=	20,80 Mio EUR
(MVB	=	5,20 Mio EUR)
(LH MD	=	**15,60 Mio EUR)**
davon Planungskosten	=	2,08 Mio EUR
- Fördermittelanteil LH MD (75%)	=	11,70 Mio EUR
- Eigenanteil LH MD (25%)	=	3,90 Mio EUR

Nach Abschluss der Baumaßnahme erhält die Landeshauptstadt Magdeburg von der DB AG eine Ablösesumme in Höhe von ca. 7,22 Mio EUR.

Ablösebetrag: Der Ablösebetrag entspricht der Differenz der kapitalisierenden Erhaltungskosten der neuen und alten baulichen Anlage. Der Ablösebetrag wird mit der verkehrsbereiten Fertigstellung des Bauwerkes fällig, d.h. frühestens 2014.
Der Ablösebetrag ergibt sich entsprechend der „Richtlinie für die Berechnung der Ablösebeiträge der Erhaltungskosten für Brücken, Straßen, Wege und andere Ingenieurbauwerke“.

2. Planungskosten (brutto) = Bestandteil der Gesamtkosten

- Verwaltungskosten, die die Stadt erhält
  (10% der Bruttosumme n. EKrV § 5) = **2,08 Mio EUR**

Die für die Planung der Variante 3 noch zusätzlich beauftragten Planungsleistungen sind Ergänzungen der Leistungen zum Hauptvertrag der DB AG, die zum Zeitpunkt des Abschlusses des Hauptvertrages der DB ProjektBau GmbH nicht bekannt waren.
Die ursprüngliche Leistung bezog sich auf die Variante 0. Im Zuge der weiteren Bearbeitung wurde die Variante 3 als kostengünstigste Variante herausgearbeitet.
Auf Grund der geänderten Querschnittsgestaltung für die Variante 3 mussten die o.g. Leistungen noch beauftragt werden..
Entsprechend der Festlegungen in der gemeinsamen Abstimmung vom 30.08.07 zwischen der DB ProjektBau GmbH und der Landeshauptstadt werden die kreuzungsbedingten Planungskosten der Kreuzungsmaßnahme nach einem vorläufigen Kostenteilungsschlüssel 65 % LHM und 35 % DB AG aufgeteilt.

3. Mittelanmeldung Landeshauptstadt Magdeburg (Stand 03.03.08)

- Eingestellte Mittel 2008 = 450,- Tsd EUR
  (VE = 600,- Tsd EUR)
- Angemeldete Mittel 2009 = 1.100,- Tsd EUR
- Angemeldete Mittel 2010 = 3.360,- Tsd EUR
- Angemeldete Mittel 2011 = 3.360,- Tsd EUR
- Angemeldete Mittel 2012 = 3.360,- Tsd EUR
- Angemeldete Mittel 2013 = 3.970,- Tsd EUR

Gesamtmittelanmeldung = 15.600,- Tsd EUR

4. Planungsvereinbarung (PLV)

- Die Gesamtkosten betragen 31,67 Mio EUR netto; 37,69 Mio EUR brutto (19% MWSt)
- Gemäß § 5, Abs. 6 (der PLV): Vorfinanzierung der kreuzungsbedingten Planungskosten in Höhe von voraussichtlich 450 Tsd.EUR bis zum Abschluss der Kreuzungsvereinbarung, längstens bis Ende 2008 für die Landeshauptstadt Magdeburg. Daher bleibt die DB Netz AG weiterhin Auftraggeberin für das Planungsbüro, das die DB Netz AG 2002 bereits nach Durchführung eines Vergabeverfahrens für die Gesamtmaßnahme beauftragt hatte.
  Die Landeshauptstadt Magdeburg verpflichtet sich nach Ablauf des Vorfinanzierungszeitraumes, aber spätestens zum 31.01.2009 die bis dahin durch die DB Netz AG für die Landeshauptstadt Magdeburg vorfinanzierten Planungsmittel zurückzuzahlen.

5. Terminplanung

a) Abgabe Vorplanung (Straße und Medien) ist im Nov. 07 erfolgt.
b) derzeit = Bearbeitung Entwurfsplanung
c) gepl. Terminablauf mit Stand vom März 08

- Vorlage Planrechtsunterlage	06/2008
- Einreichung der Planrechtsunterlagen	08/2008
- Beginn Planfeststellung	12/2008
- Vorliegen Planfeststellungsbeschluss	12/2009
- Baubeginn Leitungsumverlegung	02/2010
- Baubeginn Straße	05/2010
- Baubeginn Gleis	11/2010

Derzeit ist von einem Planungsverzug von 7 Monaten auszugehen, der nur durch eine aktive Unterstützung der Ämter der Landeshauptstadt Magdeburg, der DB AG und aller sonstigen Beteiligten gegenüber den Planungsbüros aufzuholen ist!
Der Planungsverzug entstand durch zusätzlich erforderliche Abstimmungen und Planungsergänzungen, welche durch die Änderung der Ursprungsvariante (0) auf die Vorzugsvariante 3 begründet ist.

6. Planungsstand März 2008

6.1 Anbindung Tiefgarage City-Carrè (Ernst-Reuter-Allee)

Die Linksabbiegespur in Richtung Westen wird aus Kostengründen seitens der Stadt nicht bestellt. Die Stadt wird mittelfristig ein Verbot des Linksausbiegens erwirken.
Geplant wird die Zu- und Ausfahrt in der Ernst-Reuter-Allee (rechts rein und rechts raus).

6.2 Anordnung MVB Haltestellen (Festlegungen aus der Bauherrenrunde am 29.02.08 auf der Grundlage der vorliegenden VTU)

Grundlage: Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die MVB, Reduzierung der Wartezeiten.

1. Damaschkeplatz = Rückbau von dreigleisiger auf zweigleisige Strecke mit je einer Einfachhaltestelle
2. Kölner Platz = Anordnung einer neuen Doppelhaltestelle. Verschiebung in Richtung Osten um ca. 10,00 m
3. Weinarkade = Anordnung einer neuen ausgewiesenen Einfachhaltestelle mit doppelter Aufstelllänge.

6.3 Medienträger

Die Vorplanung (Medien) wurde dem Tiefbauamt am 22.11.07 zur Stellungnahme übergeben.
Die Variante 3 wurde als Vorzugsvariante und somit Grundlage für die Aufstellung der Entwurfsplanung seitens SWM und der Landeshauptstadt Magdeburg bestätigt (s. Anlage).
Eine Vereinbarung bezüglich der Kostenteilung mit den SWM ist in Bearbeitung.
Stand März 08 (Vorschlag Landeshauptstadt Magdeburg): Aufwendungen für die Tunnelentwässerung trägt komplett die LH Magdeburg, Umverlegungskosten des Abwasserkanals unter Abzug eines Vorteilsausgleiches (trägt AGM) trägt die Landeshauptstadt Magdeburg.
Ziel: Vorzeitiger Baubeginn durch Plangenehmigung.

6.4 Schnittstellenmaßnahmen

Das Amt 61 hat eine Drucksache DS0091/08 mit Datum vom 20.02.2008 eingereicht. Die Maßnahmen sollen über das Schnittstellenprogramm des Landes SA (80% Förderung) finanziert werden.
Diese sind nicht Inhalt des Bauvorhabens Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee. Sie ist eine von der Landeshauptstadt Magdeburg zusätzliche freiwillige Maßnahme, die seitens des Baudezernates geplant wird.

Inhalt Schnittstellen:

1. Umgestaltung Kölner Platz (Kosten ca. 5.000 Tds.EUR, ca. 980 Tsd.EUR Eigenmittel (LH MD)
2. Aufwertung Haltestellen Kölner Platz und Damaschkeplatz (Kosten ca. 800 Tsd.EUR ca. 160 Tsd.EUR Eigenmittel MVB)
3. Treppenaufgänge zu den Bahnsteigen 3 / 4 der DB AG von der Ernst-Reuter-Allee (Kosten ca. 300 Tsd.EUR, ca. 60 Tsd.EUR Eigenmittel der Landeshauptstadt Magdeburg)
4. Verlagerung Andienung DB AG (Kosten ca. 1.600 Tsd.EUR DB AG)

6.5 Andienungskonzept der DB AG

Hier werden derzeit noch kostengünstigen Lösungen als Ersatz für den Entfall der Andienung über den Kölner Platz aus der Ebene –1 gesucht.
Lösungsvorschlag: Andienung über die Maybachstraße

Dieses Konzept ist nicht Inhalt des Bauvorhabens Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee. Die Finanzierung soll durch die DB AG erfolgen (sh. 6.4, Punkt 4).

6.6 Verkehrstechnische Untersuchung der Ernst-Reuter-Allee

Die mit Hilfe der Simulation erzeugten Messungen zeigen deutlich, dass der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße mit seiner Lichtsignalanlage maßgeblich die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems beeinflusst. Die geplante Anordnung von Einfachhaltestellen für die Straßenbahn auf der Ostseite des Knotenpunktes direkt am Signalquerschnitt ist nicht zu empfehlen. Die Haltestellen sollten immer so angeordnet werden, dass im Bedarfsfall zwei Straßenbahnen in einer Richtung innerhalb eines Umlaufes gemeinsam den Knotenpunkt überqueren können. Dies erreicht man entweder durch die Anordnung von Doppelhaltestellen in beiden Richtungen oder durch Verlagerung der Einfachhaltestellen derart, dass sich zwischen Haltestelle und Signalquerschnitt immer noch mindestens ein Straßenbahnzug aufstellen kann.
Der MIV kann in der Westzufahrt der Ernst-Reuter-Allee in den Spitzenstunden prognostisch nicht ausreichend bedient werden. Der Knotenpunkt ist mit seiner Spuraufteilung an der Leistungsgrenze. Verlustzeiten und langer Rückstau bis weit in den geplanten Tunnel und bis zum Damaschkeplatz sind die Folge. Um dies zu vermeiden ist entweder eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens aus Richtung Westen oder eine bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes notwendig.

Eine interne skizzenhafte Simulation mit einem fiktiven Planungsansatz mit niveaufreier Führung des Geradeausverkehrs auf der Ernst-Reuter-Allee durch z.B. Verlängerung des Tunnelbauwerks und gleichzeitiger Verschiebung der Straßenbahnhaltestellen an ihren alten Standort Brandenburger Straße hat gezeigt, dass die genannten Probleme wahrscheinlich so besser lösbar wären.

6.7 Denkmalschutz

Seitens des Denkmalschutzes sind Auflagen bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Kosten dafür sind Inhalt des Bauvorhabens.

7. Variantenuntersuchungen angrenzender Bereiche

7.1 Planung Damaschkeplatz

Im Zusammenhang mit der derzeitigen Planung für die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee erfolgen hierzu Variantenuntersuchungen mit entsprechender Verkehrsfluss-simulation zur Umgestaltung des Knotenpunktes Damaschkeplatz. Diese Planung ist nicht Bestandteil des Gesamtprojektes Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee.

7.2 Tunnelverlängerung bis hinter den Kreuzungsbereich Otto-von-Guericke-Straße

Hierzu liegt seitens der Stadt eine Stellungnahme SO207/07 zur Anfrage AO135/07 inkl. der Finanzierungsmöglichkeiten vor, die den Ausschüssen in Kürze vorgestellt wird.

Marx
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen
- I0113/08, Anlage 1Vorzugsvariante SWM
- I0113/08, Anlage 2 Kölner Platz mit Rampe
- I0113/08, Anlage 3 Kölner Platz ohne Rampe
- I0113/08, Anlage 4 Regelquerschnitt Brandenburger Straße
- I0113/08, Anlage 5 Lageplan Ebene –1, Bl. 1
- I0113/08, Anlage 6 Lageplan Ebene –1. Bl. 2
- I0113/08, Anlage 7 Rahmenterminplan