Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0111/08	21.04.2008

zum/zur

F0076/08 – Ratsfraktion future! – die jugendpartei

Bezeichnung

Aktueller Stand Tunnel Damaschkeplatz

Verteiler	Tag
Der Oberbürgermeister	13.05.2008

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

zu 1. aktueller Planungsstand über die Verkehrsführung und Gestaltung Planungsstand März 2008:

Überirdisch (Ebene 0):
- Ausbildung von Gehwegen und separaten Radwegen auf der Ebene 0
- im Bereich Kölner Platz wird eine Doppelhaltestelle für die MVB einschließlich Treppenanlagen zu den Bahnsteigen 1/2, 3/4 und 7/8 angeordnet
- für die Gestaltung wurde eine architektonische Vorkonzeption entworfen, durch die eine Aufwertung der Schnittstelle erfolgt

Unterirdisch (Ebene -1):

- 2 Richtungsfahrstreifen Richtung Damaschkeplatz
- 1 Richtungsfahrstreifen + 1 Standspur Richtung Otto-von-Guericke-Straße
- Andienung Kölner Platz, ohne Rampe über alternative Andienungskonzepte
- Anschluss Parkhaus City-Carré an Ebene -1 mit rechts rein und rechts raus

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

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

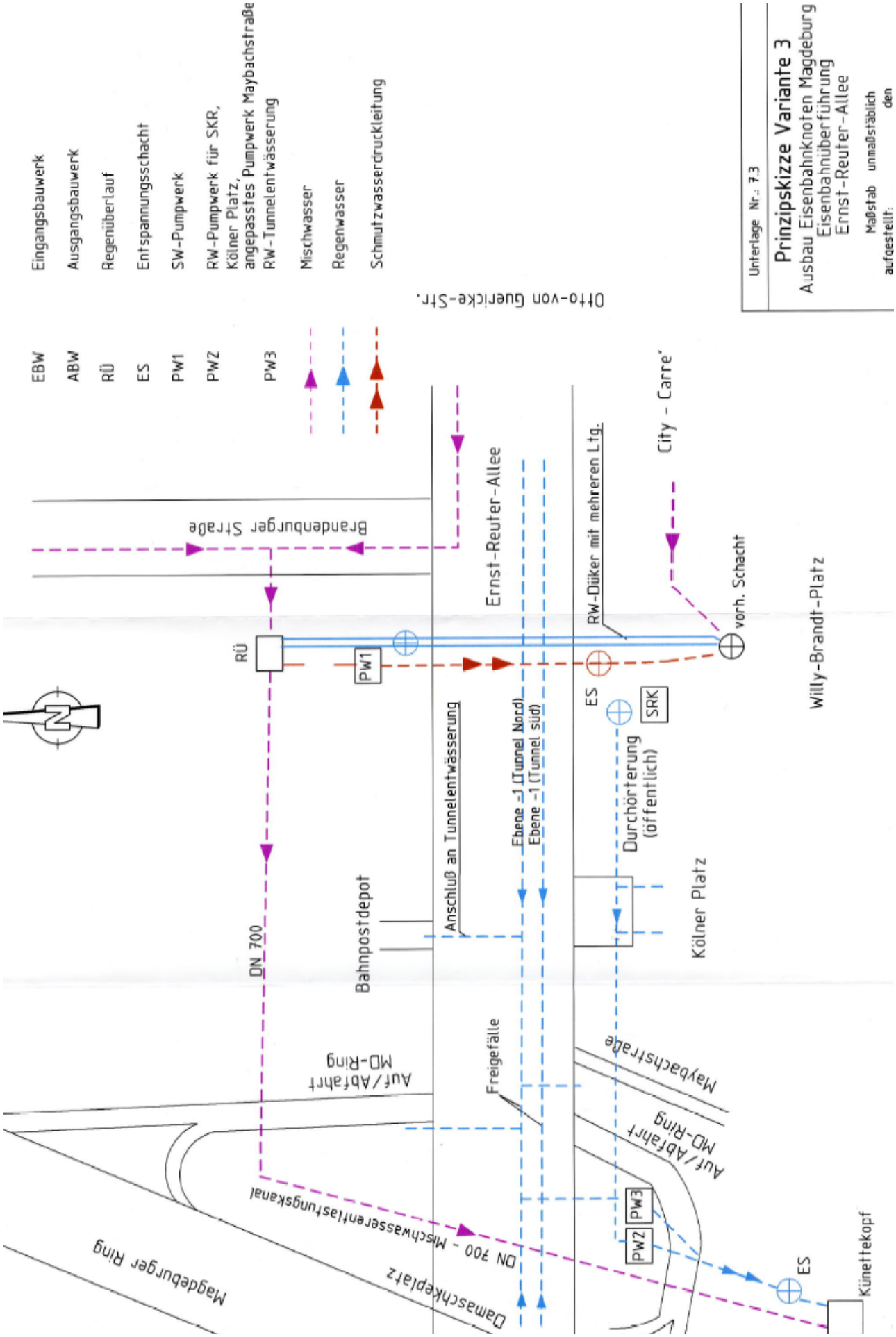
- Anordnung MVB Haltestellen (Festlegungen aus der Bauherrenrunde am 29.02.08 auf der Grundlage der vorliegenden VTU):

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

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

- 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 LH MD bestätigt (s. nachfolgende Anlage).
Eine Vereinbarung bezüglich der Kostenteilung mit den SWM wurde noch nicht erzielt.
Stand März 08 (Vorschlag LH MD): Aufwendungen für die Tunnelentwässerung trägt komplett die LH Magdeburg, Umverlegekosten des Abwasserkanals unter Abzug eines Vorteilsausgleiches trägt die Landeshauptstadt Magdeburg (trägt AGM).
Ziel: Vorzeitiger Baubeginn durch Plangenehmigung.


Eingangsbauwerk
Ausgangsbauwerk
Regenüberlauf
Entspannungsschacht
SW-Pumpwerk
RW-Pumpwerk für SKR, Kölner Platz, angepasstes Pumpwerk Maybachstraße
RW-Tunnelentwässerung
Mischwasser
Regenwasser
Schmutzwasserdruckleitung
EBW
ABW
RÜ
ES
PW1
PW2
PW3
Otto-von Guericke-Str.
Brandenburger Straße
Ernst-Reuter-Allee
RW-Düker mit mehreren Ltg.
City - Carre'
vorh. Schacht
Willy-Brandt-Platz
RÜ
PW1
ES
SRK
Anschluß an Tunnelentwässerung
Ebene -1 (Tunnel Nord)
Ebene -1 (Tunnel süd)
Durchörterung (öffentlich)
Kölner Platz
DN 700
Bahnpostdepot
Freigefälle
Auf/Abfahrt MD-Ring
Maybachstraße
Auf/Abfahrt MD-Ring
PW2
PW3
DN 700 - Mischwasserentlastungskanal
Damaschkeplatz
Magdeburger Ring
ES
Künettekopf
Unterlage Nr.: 7.3
Prinzipskizze Variante 3
Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg
Eisenbahnüberführung
Ernst-Reuter-Allee
Maßstab unmaßstäblich
aufgestellt: den

- Schnittstellenmaßnahmen:

Das Amt 61 hat eine Drucksache DS0091/08 mit Datum vom 20.02.08 eingereicht. Die Maßnahmen sollen über das Schnittstellenprogramm des Landes SA (80% Förderung) finanziert werden.
Inhalt Schnittstellen:

1. Umgestaltung Kölner Platz (Kosten ca. 5.000 Tsd.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 3/ 4 zu den Bahnsteigen der DB AG von der ERA(Kosten ca. 300 Tsd.EUR Eigenmittel, ca. 60 Tsd.EUR Eigenmittel der LH MD)

- Andienungskonzept der DB AG:

Hier wird derzeit noch nach kostengünstigen Lösungen als Ersatz für den Entfall der Andienung über den Kölner Platz aus der Ebene –1 gesucht.
Lösungsvorschlag: Andienung über die Maybachstraße (Variantenuntersuchungen durch das Stadtplanungsamt)

- 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 hoher Rückstau bis weit in den geplanten Tunnel und bis zum Damaschkeplatz sind die Folge. Um dies zu vermeiden ist entweder eine Reduktion des Verkehrsaufkommens aus Richtung Westen oder eine bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes notwendig.
Eine 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 lösbar sind.

zu 2. a) Kostenstand

Bei den Gesamtkosten ergeben sich nach derzeitigem Stand keine Kostenveränderungen:

- 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

Kostenerhöhungen, die sich im Zuge der weiteren Detailplanungen sowie in Form von Auflagen und Festlegungen im Zuge der Genehmigungsplanung (z.B. Denkmalschutz, Archäologie, Lärmschutz, Feinstaub usw.) ergeben, müssen durch Kostenreduzierungen innerhalb der Gesamtmaßnahme kompensiert werden.

b) Planungsänderungen

Diese beziehen sich im Wesentlichen auf die Maßnahmen, wie im Pkt. 1 bereits beschrieben:

- Anbindung Tiefgarage City-Carrè (Ernst-Reuter-Allee)
- Anordnung MVB Haltestellen (Festlegungen aus der Bauherrenrunde am 29.02.08 auf der Grundlage der vorliegenden VTU):
- alle Schnittstellenmaßnahmen

zu 3. Betriebskosten

Die Betriebskosten (z.B. Beleuchtung, Straßenreinigung, Instandsetzung, Entwässerung, Winterdienst, Lüftung) sind die Kosten, die für den laufenden Betrieb des Bauwerkes erforderlich sind. Erst mit dem Abschluss der Entwurfsplanung mit der endgültiger Festlegung aller baulichen und technischen Ausstattungen können die Berechnungen aktualisiert und fortgeschrieben werden.

zu 4. absehbarer / bestehender juristischer Streit mit der DB AG

Die Landeshauptstadt Magdeburg hat mit der DB AG eine Geschäftsordnung und eine Planungsvereinbarung abgeschlossen.
Die vorliegende Geschäftsordnung ist ein Arbeits- und Organisationsinstrument der Koordinierungsgruppe. Es regelt die Zusammenarbeit der Projektbeteiligten, DB ProjektBau GmbH (DB PB) und Landeshauptstadt Magdeburg (LH MD), benennt Aufgaben und Verantwortlichkeiten und vereinfacht damit die laufende Projektarbeit. Sie ist nach der Erstaufstellung gültig für die Projektphasen Entwurfsplanung (EP) und Genehmigungsplanung (GP) des Projektes EÜ Ernst-Reuter-Allee (EÜ ERA).
In der Planungsvereinbarung werden die Grundlagen, der Umfang, die Durchführung sowie die Kostenregelungen der Planung einschließlich aller notwendigen Gutachten und weiterer Untersuchungen insbesondere Baugrund, UVS und LBP bis zum Abschluss der Kreuzungsvereinbarung festgelegt.

Durch die Schaffung dieser Voraussetzungen lassen sich in absehbarer Zeit keine juristischen Streitigkeiten mit der DB AG erkennen. Gleichfalls bestehen mit der DB AG keine juristischen Streitigkeiten.
Mit der Umweltverträglichkeitsstudie soll in den nächsten 6 Wochen begonnen werden, die Durchführung des Planfeststellungsverfahren ist ab Dezember 2008 geplant.
Im Zuge dieser Verfahren sind Einwände, auch auf juristischer Ebene, denkbar.

zu 5. Stand Tunnelverlängerung bis hinter die Kreuzung Otto-v.-Guericke-Str.

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

zu 6. Konsequenzen für die Verkehrsplanung im Hinblick auf die Belastung mit Feinstaub und Lärm

In der 17. KW wird durch den Planer ein Antrag auf Feststellung zur UVP Pflicht an die Planfeststellungsbehörde gestellt, welcher die Grundlage für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsstudie darstellt.
Zur Bestandserfassung werden für die einzelnen Schützgüter (Flora, Fauna, Boden, Wasser, Klima / Luft, Mensch, Landschaft, Kultur) die Untersuchungsräume festgelegt.
Erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie können hierzu weitere Aussagen getroffen werden.

Marx
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr