

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> - Der Oberbürgermeister -		<b>Drucksache</b> <b>DS0589/08</b>	<b>Datum</b> 18.11.2008
<b>Dezernat: VI</b>	<b>Amt 61</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	25.11.2008	nicht öffentlich	Genehmigung (OB)
Ausschuss für Umwelt und Energie	09.12.2008	öffentlich	Beratung
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	18.12.2008	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	14.01.2009	öffentlich	Beratung
Stadtrat	22.01.2009	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 66,FB 02	Beteiligung des	Ja	Nein
	<b>RPA</b>		X
	<b>KFP</b>		X
	<b>BFP</b>		X

### Kurztitel

### Elbequerung zwischen dem Stadtzentrum und den ostelbischen Stadtteilen im Bereich der Zollbrücke und Alte Elbe

#### Beschlussvorschlag:

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, eine europaweite Ausschreibung zur Erstellung einer Vorplanung gemäß der Aufgabenstellung für eine Elbequerung über die Zollelbe und Alte Elbe unter Einbeziehung der vorhandenen Brückenbauwerke zu veranlassen. Die Mittel für die Erarbeitung der Planung werden im Haushaltsentwurf 2009 (300 Tsd. €) und 2010 (580 Tsd. €) für die Vorplanung, die Simulation der Verkehrslösungen im End- und Umbauzustand, die Baugrunduntersuchung und für Gutachten eingestellt. Im Jahr 2009 ist für das Jahr 2010 eine VE erforderlich.
2. Ermittlung einer wirtschaftlichen Vorzugslösung zur Elbequerung zwischen dem Stadtzentrum und den Stadtteilen östlich der Elbe unter Beachtung der verkehrlichen, städtebaulichen, demographischen und denkmalpflegerischen Rahmenbedingungen, der Umweltverträglichkeit nach UVPG einschließlich der FFH-Vorprüfung.
3. Im Rahmen der Vorplanung sind Lösungsansätze für die Beseitigung der statischen Probleme am östlichen Widerlager der bestehenden Strombrücke ggf. durch die Verlängerung des östlichen Brückenfeldes zu erarbeiten sowie Aussagen zu den Rahmenbedingungen und die zeitlich notwendige Einordnung der Instandsetzung der Zollbrücke und der Anna-Ebert-Brücke

zur langfristigen Gewährleistung der Dauerhaftigkeit und Tragfähigkeit aufzuzeigen.

Pflichtaufgaben	freiwillige Aufgaben	Maßnahmenbeginn/ Jahr	finanzielle Auswirkungen			
			JA	X	NEIN	
X		2009		X		

Gesamtkosten/Gesamtein- nahmen der Maßnahmen (Beschaffungs-/ Herstellungskosten)	jährliche Folgekosten/ Folgekosten		Finanzierung Eigenanteil (i.d.R. = Kreditbedarf)		Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge)		Jahr der Kassenwirk- samkeit		
	ab Jahr								
	keine	X							
Euro	880.000,-		Euro		Euro	880.000,-	Euro	0,00	2009 - 2010

Haushalt						Verpflichtungs- ermächtigung						Finanzplan / Invest. Programm									
veranschlagt:		Bedarf:		X		veranschlagt:		Bedarf:		X		veranschlagt:		Bedarf:		X					
Mehreinn.:						Mehreinn.:						Mehreinn.:									
						Jahr						Euro									
davon Verwaltungs- haushalt im Jahr						davon Vermögens- haushalt im Jahr 2009						2009		VE		580.000,-		2009		300.000,-	
mit		Euro		300.000,-		Euro												2010		580.000,-	
Haushaltsstellen						Haushaltsstellen															
						263001.950500.9-39															
Prioritäten-Nr.:																					

Termin für die Beschlusskontrolle	2010
-----------------------------------	------

federführendes/r Amt 61	Sachbearbeiter Bernd Niebur, Tel.: 540 5379	Unterschrift AL/FBL Heinz-Joachim Olbricht
----------------------------	--	---

verantwortlicher amt. Beigeordneter	Dr. Dieter Scheidemann Unterschrift	
--	--	--

## **Begründung:**

Die Landeshauptstadt Magdeburg verfügt mit dem Nord- und dem Strombrückenzug über zwei Brückenverbindungen, die durch den MIV wie auch für den ÖPNV genutzt werden. Die in den 60-er Jahren errichtete Strombrücke, die Zoll- sowie die Anna-Ebert-Brücke verbinden das Stadtzentrum mit den östlich der Elbe gelegenen Stadtteilen und Veranstaltungsräumen als südlicher Brückenzug. In den 90-er Jahren wurde der Nordbrückenzug, der Bestandteil der Führung der Bundesstraße 1 ist, leistungsfähig ausgebaut.

Eine weiträumige Vernetzung der westlichen und östlichen Stadtteile der Landeshauptstadt Magdeburg für den MIV ist im Norden durch die Autobahnbrücke im Zuge der A2 und im Süden durch die Elbebrücke in Schönebeck gegeben.

Eisenbahnbrücken und Brückenbauwerke für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV ergänzen die Querungsmöglichkeiten (Anlage 1 und 2).

An der in den 60-er Jahren errichteten Strombrücke wurden in den vergangenen Jahren mehrfach Sanierungsarbeiten vorgenommen, die das grundlegende Problem am östlichen Widerlager bisher nicht auf Dauer beseitigen konnten. Das östliche Widerlager weist erhebliche Probleme an den dort vorhandenen Lagern auf. Aus diesem Grund mussten im vergangenen Jahr tiefgreifende Verkehrseinschränkungen für den MIV und den ÖPNV vorgenommen werden.

Die Zollbrücke ist aufwändig rekonstruiert. Auf Grund des Alters von 126 Jahren ist diese Brücke, in der Substanz für die damals vorhandenen Verkehre ausgelegt, noch nachhaltig für Fußgänger und Radfahrer nachnutzbar. Die derzeit gesicherten und eingefrorenen Bauwerksschäden in Verbindung mit der weiterhin hohen Belastung aus Straßenbahn und Anliegerverkehr verschleifen dieses Bauwerk weiter nachhaltig. Bereits jetzt, nach gerade abgeschlossener Sanierung sind erste Schäden aus der dynamischen Belastung in den Fugen wieder zu erkennen. Der Unterbau im Ziegelmauergewölbe wurde mit der Sanierung nicht saniert. Hier wirken die dynamischen Belastungen weiterhin fortschreitend.

Einzuschätzen ist, dass unter dem derzeitigen Verkehr die Brücke noch ca. 15 - 20 Jahre nutzbar ist und dann ersetzt werden müsste. Mit der Herausnahme des Straßenbahnverkehrs könnte das Bauwerk ggf. noch 50-80 Jahre genutzt werden. Eine aufwendige Instandsetzung nach Abschluss der gerade mit Fördermitteln fertiggestellten Sanierung ist in den nächsten Jahren förderschädlich und sollte deshalb nicht betrachtet werden.

Die Anna-Ebert-Brücke ist ebenfalls 126 Jahre alt. Hier wurden allerdings keine nachhaltigen Substanzerhalte zurückliegend durchgeführt. Diese Brücke ist bereits nach Normierung DIN 1076 und Erhaltungsrichtlinien "abgeschrieben". Zu DDR-Zeiten wurde der Überbau vollständig zurückgebaut und durch gerade vorhandene Materialien (Stahlträger und Ziegelausfachung) "geflickt". Hieraus resultiert auch die vorhandene bereits erfolgte "Verschmälerung" der Brücke wegen fehlender Gesimse zu den zu schmalen Gehwegen. Zurückliegend wurde nur eine Stahlbetonplatte als lastverteilende Platte für die Straßenbahn zur Verteilung und Abfangung direkter Einwirkungen aus Dynamik sowie damaliger Notwendigkeit der Herstellung von Breiten zu Lichtraumprofilen für Begegnungsfälle als Umleitung beim Bau Nordbrückenzug hergestellt. Diese Platte ist bereits wieder geschädigt und das Bauwerk erleidet eine Gewölbedurchfeuchtung. Die Anna-Ebert-Brücke wurde zurückliegend durch den Baulastträger noch nicht grundlegend saniert, d.h. hier hat es bisher keine Bauleistungen zum Einfrieren der Schädigungszustände gegeben, d.h. ein Verfall findet laufend und nachhaltig statt. Allerdings wurden in den Jahren von 1992 bis 1995 ca. 2,8 Mio. € für die grundhafte Sanierung der Gleisanlage durch die MVB GmbH investiert. Um hier ein plötzliches Versagen auszuschließen, muss die dynamische Belastung aus

dem Straßenbahnverkehr wahrscheinlich in ca. 3 Jahren unterbunden werden, damit die Brücke für den IV als PKW Verkehr zur Erschließung Ostelbiens noch genutzt werden kann. Ohne dynamische Entlastung muss befürchtet werden, dass in ca. 8 Jahren der Verkehr vollständig eingestellt werden muss. Ausführlich wird das im Prüfbericht und der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des IB Schulze aus dem Jahre 2007 beschrieben.

Der Querschnitt der Zoll- und der Anna-Ebert-Brücke wird den heutigen Verkehrsanforderungen (Nutzung von Fußgänger, Radfahrer, MIV, ÖPNV) nicht mehr gerecht. Die Brücken stehen unter Denkmalschutz (Anlage 3).

Für den Bereich der Elbequerungen wurde ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 250-2 „Verlängerter Strombrückenzug“ gefasst (Anlage 4).

Im Zuge einer Studie zur städtebaulichen, stadträumlichen und verkehrlichen Einordnung der Verlängerung des Strombrückenzuges wurden die maßgebenden Rahmenbedingungen ermittelt, die bei der Lösungsfindung einzubeziehen sind.

Inhalt der Studie war eine umfassende Problemanalyse, die Erarbeitung von Lösungsansätzen und das Aufzeigen der notwendigen Arbeitsschritte im Hinblick auf die Beauftragung einer Vorplanung. Aus den Lösungsvarianten ergeben sich neben der Nullvariante (Grundinstandsetzung der bestehenden Brücken (Anlage 5.1)) zwei zu betrachtende Grundvarianten (Anlage 5.2 und 5.3). Die Grundvarianten sind in der Vorplanung vertiefend zu betrachten. In Ergänzung der Studie wurden Untersuchungen zum Zustand der Strombrücke, der Zollbrücke und der Anna-Ebert-Brücke in Auftrag gegeben.

In diesem Zeitraum wurde auch eine Untersuchung zum Veranstaltungsverkehr östlich der Elbe durchgeführt. Die grundlegenden Ergebnisse zum Veranstaltungsverkehr sind in der I0273/07 aufgeführt.

Als Ergebnis der Vorplanung soll unter Einbeziehung von verkehrlichen und städtebaulichen Aspekten, der demographischen Entwicklung, der denkmalpflegerischen, archäologischen sowie der hydraulischen, naturschutz- und emissionsschutzrechtlichen Belange, dem Stadtrat eine Entscheidungsvorlage unterbreitet werden.

Als Schlüsselstellung bei der Erarbeitung von Lösungsansätzen ist herauszuarbeiten, welche Funktion die südliche Elbequerung künftig bekommen soll. Dabei ist abzuwägen mit welchem Umfang die vorhandenen Brücken für eine langfristige Nutzung ertüchtigt, neue Brückenbauwerke aus wirtschaftlicher Sicht errichtet werden müssen oder ob eine sinnvolle Kombination aus beiden Möglichkeiten abzuwägen ist.

### **Anlagen:**

DS0589/08\_Anlage\_1: Übersichtsplan Elbequerungen in Magdeburg

DS0589/08\_Anlage\_2: Übersichtsplan Nordbrückenzug /Strombrückenzug

DS0589/08\_Anlage\_3: Auszug Karte Denkmalverzeichnis der LH MD

DS0589/08\_Anlage\_4: Bebauungsplan Nr. 250-2 „Verlängerter Strombrückenzug“

DS0589/08\_Anlage\_5.1: Nullvariante

DS0589/08\_Anlage\_5.2: Grundvariante 1

DS0589/08\_Anlage\_5.3: Grundvariante 2

