

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> - Der Oberbürgermeister -		Datum 27.01.2009
Dezernat VI	Amt Amt 61	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich

**I N F O R M A T I O N**

**I0016/09**

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	10.02.2009	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen u. Verkehr	12.03.2009	öffentlich

**Thema: Sichtbarmachung "Rondell Gebhardt" im Schleinufer**

Im Zuge der Baumaßnahme des vierspurigen Ausbaus des Schleinufer durch das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Magdeburg und der damit verbundenen Leitungsum- und -neuerlegungen durch die Städtischen Werke Magdeburg GmbH wurden in Nachbarschaft der bereits bekannten Funde der Bastion Cleve weitere Reste des Rondells Cleve, das aus dem Rondell Gebhardt hervorging, entdeckt und archäologisch befundet.

Das Rondell Gebhardt entstand 1525 im Zuge einer Erweiterung der Befestigungsanlagen südöstlich des Domes.

Nach der Zerstörung Magdeburgs von 1631 begannen ab 1680 auf den Befehl des Großen Kurfürsten Friedrich-Wilhelm der Ausbau Magdeburgs zur stärksten brandenburgischen Festung.

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts erfolgten verschiedene Um- und Erweiterungsbauten, um die Stadtbefestigung an die Verteidigungserfordernisse nach dem Stand der Militärtechnik anzupassen.

Ende der 1860er Jahre wurde der Status Magdeburgs als Preussische Festung aufgehoben. Die stadtzentrumnahen Befestigungsanlagen wurden aufgegeben und ab den 1870er Jahren geschliffen.

Der zwischen der Bastion Cleve und dem Rondell Cleve bestehende Zusammenhang in der Festungsgeschichte der Landeshauptstadt Magdeburg kann, in Anknüpfung an den großen Publikumserfolg der Wiederentdeckung der Bastion Cleve, im Zuge der Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme als weiterer attraktiver Anziehungspunkt am Elbufer ausgestaltet werden.

Um den verkehrlichen Erfordernissen des Schleinufer Rechnung zu tragen, ist ausschließlich auf heutigem Geländeniveau die Darstellung des historischen Rodells durch Wechsel des Oberflächenmaterials möglich.

Nach intensiver Diskussion verschiedener Varianten (Material, Verlegetechnik) im Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr kristallisierte sich nachstehende Vorzugsvariante heraus.

<b>Vorzugsvariante</b>	<b>Baukosten</b> [EUR, netto]
<b>Fahrbahn und Seitenbereiche mit geschnittenem Großsteinpflaster in Beton gesetzt und mit dränfähiger fester Fuge (160 EUR/m<sup>2</sup> bei 255 m<sup>2</sup>)</b> Fahrbahn bogenförmig trennen (ggf. ausfräsen); vorhandenen Asphalt erwärmen (ggf. händisch ergänzen) Seitenbereiche Betonvorsatzplatten (soweit vorhanden) aufnehmen, Rückstützen tw. rückbauen; auf künftiger Parkplatzfläche: Planum u. Tragschichten herstellen; Rückenstützen einbauen	<b>40.800,00</b>

Der hier dargestellte Kostenansatz beruht auf einer überschlägigen Grobkostenschätzung. Die tatsächlichen Kosten können von den geschätzten Kosten abweichen.

Eine Realisierung sollte im Zusammenhang mit dem Ausbau des Schleinufer stattfinden. Die Finanzierung kann mit Mitteln des Förderprogramms städtebaulicher Denkmalschutz im Erhaltungssatzungsgebiet „Domplatz/ südliches Stadtzentrum“ erfolgen. Weiterhin wurden die Folgekosten zu dieser Vorzugsvariante geschätzt.

<b>Vorzugsvariante</b>	<b>Kosten Winterdienst</b> [EUR, netto, p. a.]	<b>Kosten Instandsetzung</b> [EUR, netto, p. a.]	<b>Gesamtkosten</b> [EUR, netto, p. a.]
<b>Fahrbahn und Seitenbereiche mit geschnittenem Großsteinpflaster in Beton gesetzt und mit dränfähiger fester Fuge</b>	<b>150,00</b>	<b>100,00</b>	<b>250,00</b>

Grundsätzlich sind der überwiegende Teil der Folgekosten Kosten, die auch dann anfallen, wenn keine Darstellung des Rondell Gebhardt erfolgen sollte, da sowohl Fahrbahn als auch Seitenbahn sowieso zu unterhalten sind.

Die Baulast ist dem Tiefbauamt zuzuordnen.

Die Informationsvorlage ist mit dem Tiefbauamt abgestimmt.

Die Informationsvorlage wird nach Vorlage beim Oberbürgermeister dem Festungsbeirat vorgestellt.

Dr. Scheidemann  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr