Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0280/09	16.09.2009

zum/zur

F0145/09
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bezeichnung

Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee

Verteiler	Tag
Der Oberbürgermeister	29.09.2009

Die Stadtverwaltung möchte zu der Anfrage 0145/09 wie folgt Stellung nehmen

Anfragen zu inhaltlichen, planerischen, verkehrstechnischen und umweltrelevanten Themen aus dem Studium der DS 0266/09 und der bereits vorgenommenen Akteneinsicht.
Die Fragen 1 bis 14.

1. Welche weiteren verkehrsbaulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen sind zur Entlastung der Ernst-Reuter-Allee vom Durchgangsverkehr geplant? (Bitte möglichst detaillierte Aufstellung)

Antwort:

- Die Dosierung der Verkehrsmenge erfolgt jetzt und nach Fertigstellung der EÜ Ernst-Reuter-Allee durch den Knoten Ernst-Reuter-Allee/ Otto-von-Guericke-Straße, der an seiner Leistungsfähigkeitsgrenze ist.
- Zur Entlastung der Ernst-Reuter-Allee vom Durchgangsverkehr wurde bereits vor geraumer Zeit die Wegweisung für die Kraftfahrzeuge auf dem City-Ring (Abschnitt Magdeburger Ring) mit der Zielführung Zentrum über die Ausfahrt Albert-Vater-Straße ausgerichtet.
- Zusätzlich wurde in der Südabfahrt die Spuraufteilung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit am o.g. Knoten optimiert.
- Auf dem Magdeburger Ring wird aus Richtung Süden durch eine dynamische Verkehrsanzeige frühzeitig auf die Stausituation am Damaschkeplatz und die Nutzung der Abfahrt Albert-Vater-Straße/B 1 hingewiesen.
- Geplanter Neubau Knoten Magdeburger Ring/Walther-Rathenau-Straße (NO- und SO-Rampe).
- Als weiterführende Planung liegt eine Stausperrung bei Überlastung der Ernst-Reuter-Allee mit Variotafeln und verkehrslenkenden Hinweisen als Konzeption vor, die vom Stadtrat allerdings auf Grund der Kosten nicht freigegeben wurde. Geplant ist die Problematik mit in die Konzeption zum Verkehrsmanagement einfließen zu lassen.
- Denkbar wäre auch am Damaschkeplatz die Lichtsignalanlage so zu steuern, dass sie als Pförtneranlage fungiert und nur die Verkehrsmengen einfahren lassen, die der Knoten Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße bewältigen kann.

2. Wie hoch liegen die Betriebskosten des Tunnels und der übrigen Verkehrsanlagen?
Wir bitten um eine nachvollziehbare Aufstellung, insbesondere unter dem Aspekt der Belüftung und Entwässerung.

Antwort:

Die jährlichen Betriebsmehrkosten für den gesamten Bauabschnitt betragen ca. 32.500 €. Diese wurden durch den Ansatz der zu bewirtschaftenden Fläche und Kostenkennwerten von vergleichbaren Bauwerken ermittelt.
Sie resultieren aus folgendem Leistungsumfang:
• Straßenbeleuchtung (außerhalb Tunnel)= 8.950,00 € /Jahr weniger
• Tunnelbeleuchtung = 32.070,00 € /Jahr
• Winterdienst = 500,00 € /Jahr weniger
• Straßen und Geh-/Radwegreinigung = 4.262,00 € /Jahr
• Energiekosten weiterer technischer Anlagen = 1.550,00 € /Jahr
• Wartungsvertrag (Havarie-Steuerung, Videoüberwachung, Beleuchtung, Pumpen) = 4.000,00 € /Jahr
Summe Betriebsmehrkosten = 32.432,00 € /Jahr

3. Wie hoch liegen die Unterhaltungs- (Instandhaltungs-) Kosten des Tunnels und der übrigen Verkehrsanlagen? Wir bitten um eine nachvollziehbare Aufstellung.

Antwort:

Bei der Ermittlung der tatsächlichen Unterhaltungskosten wurden die Kosten der vorhandenen Anlagen mit den Kosten der neuen Anlagen verglichen. Dabei ergaben sich folgende Kosten:

a) Unterhaltungskosten Bauwerk

• Bauwerksprüfung = alt = 2.000,00 € für Unterführung Damaschkeplatz (entfällt), neu = 4.000,00 €
• Kosten für Unterhaltung von Geländern = 15.000,00 € /Jahr Kappen, Lärmschutzelementen

b) Unterhaltung baulicher Anlagen außerhalb des Tunnelbauwerkes

• Straßenflächen = alt = 35.270,00 €, neu = 16.907,00 €
• Geh- und Radwegflächen = alt = 9.810,00 €, neu = 6.636,00 €
• Grünflächen = 1.500,00 € /Jahr Mehrkosten durch Entsiegelung von Flächen im Bereich Damaschkeplatz
• MVB – Gleise = 12.000,00 € /Jahr weniger durch Wegfall des 3. Gleises im Bereich des Damschkeplatzes

Die Reduzierung der Unterhaltungskosten für die Straßen resultiert zum Einen aus der Reduzierung der Straßenflächen um 450 m² im Bereich der EÜ's. Zum Anderen wurden auf der Grundlage von Erfahrungswerten aus Vergleichsobjekten für die neuen Geh- und Straßenflächen die Unterhaltungskosten für die ersten 10 Jahre mit nur 50 % angesetzt.

c) Unterhaltung technischer Anlagen

• LSA Damaschkeplatz = alt = 6.000,00 €, neu = 4.000,00 €
• Havarie-Steuerung, Videoüberwachung Beleuchtung = alt = 0,00 €, neu = 2.500,00 €
• Pumpenanlage = alt = 0,00 €, neu = 4.400,00 €

Damit ergeben sich insgesamt Unterhaltungsmehrkosten von 1.863,00 €/Jahr.

4. Welche möglichen Planungsbüros wurden für die Planung der Eisenbahnüberführung angefragt? Wie und durch wen erfolgte die Auswahl?

Antwort:

Die gesamte Planungsleistung ist in einem offenen Verfahren ausgeschrieben worden. Hierin ist die EÜ ERA als Teilleistung enthalten.
Folgende Planungsbüros haben die Ausschreibungsunterlagen nach einem öffentlichen Teilnahmewettbewerb angefordert:
VEPRO, Emch+Berger, Dorsch Consult, Ing.Büro Prof. Peter Krüger, BPI-Consult, CBF Engineering, W-I-SL, Europrojekt Verkehr, Schüßler Plan, DE-Consult, GRE-Gauff Engineering.
Die Vergabe wurde nach EU-Recht vom Konzerneinkauf der Deutschen Bahn AG durchgeführt.

5. Welche Beispiele ähnlicher Problemstellungen in welchen Städten haben sich zu Vergleichen und um Anregungen zu gewinnen
a) die Stadtverwaltung
b) die Planer
im Vorfeld der Planungen angesehen?

Antwort:

Die Stadtverwaltung hat sich die Beispiele in Erfurt und in Halle angesehen. Aus den Erfahrungen der Stadt Halle abgeleitet wurde damals dem Stadtrat die Variante 2 -Aufweitung des Brückenquerschnittes nach Süden vorgeschlagen, die durch die DB AG aus betrieblichen und finanziellen Gründen abgelehnt wurde.
Bekannt ist, dass sich die Planer ebenfalls die Beispiele Erfurt und Köln angesehen haben.

6. Welche (von den beauftragten Planern) unabhängigen Gutachten und Stellungnahmen wurden eingeholt?

Antwort:
Bei der Erarbeitung der Planung sind nachstehende Untersuchungen und Gutachten berücksichtigt worden.

- Klimagutachten Klimaanalyse Magdeburg (GEONET Umweltconsulting GmbH) 2000
- Luftüberwachungssystem Sachsen-Anhalt LÜSA 2008
- Immissionsschutzbericht Sachsen-Anhalt 2006
- Aktionsplan 2006, Luftreinhaltung für den Ballungsraum Magdeburg (2006)
- Lüftung des Straßentunnels ERA, Gutachten

7. Wurde ein unabhängiges Rechtsgutachten zur Problematik des „Verlangen müssens“ nach Eisenbahnkreuzungsgesetz eingeholt? Wenn nein > warum nicht?

Antwort:

Ein unabhängiges Rechtsgutachten zu der Problematik des "Verlangen müssens" gem. § 12 EKrG wurde nicht eingeholt, da dieser Sachverhalt durch die Juristen im Baudezernat beurteilt wurde.

8. Aus welchen Gründen wird eine zweite stadteinwärts führende Spur im Tunnel gebaut, wenn sie nicht für den Verkehr freigegeben wird?

9. Aus welchen Gründen wird die zweite stadteinwärts führende Spur im Tunnel nicht für den Verkehr freigegeben?

Antwort zu 8. und zu 9 als zusammenhängende Beantwortung:

Die Planung der Ernst-Reuter-Allee im Querschnitt erfolgt als vierstreifige Straße. Die **Fahrspuren betragen jeweils 3,25 m.** Im südl. Tunnelquerschnitt wird ein Fahrstreifen als Standspur/ Wartungsspur ausgebildet. Diese wird im Bereich der Einmündung Tiefgarage City-Carrè zur Ein- und Ausfädelspur.
Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Verkehrsbelegung der Ernst-Reuter-Allee unterhalb der Eisenbahnbrücken maßgeblich von der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße bestimmt wird.
Eine Veränderung der Signalisierung ist an dem bestehenden Knoten nicht möglich, da hierfür kein Spielraum mehr besteht.
Unter Beachtung der vorhandenen Verkehrszahlen des Ist-Zustandes ist eine generelle Verkehrsverbesserung an diesem Knoten durch verkehrsregelnde Maßnahmen nicht erreichbar. Lösungen wären entweder eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens aus Richtung Westen, oder eine bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes Ernst-Reuter-Allee/ Otto-v.-Guericke-Straße. Im Zuge der geplanten Kreuzungsmaßnahme bleibt daher nur die Reduzierung des Verkehrsaufkommens aus Richtung Westen in Form einer einspurigen Verkehrsführung übrig.

10. Welche Maßnahmen zur Sicherung der Innenstadt als Einkaufs- und Erlebnisstandort während der Bauzeit sind bisher angedacht und wie hoch könnten deren Kosten liegen?

Antwort:

Es wird geprüft inwieweit die Lichtsignalanlagensteuerung am Knoten Breiter Weg/Julius-Bremer-Straße für die Dauer der Baumaßnahme für den MIV durchlässiger eingestellt werden kann. Weiterhin wird geprüft, ob eine Parkgebührenreduzierung des Parkplatzes Karstadt und anderer gebührenpflichtiger Parkplätze im unmittelbaren Innenstadtbereich möglich ist.
Zusätzliche Öffentlichkeitsarbeit im Rundfunk, ggf. zusätzliche Werbeträger.
Beschilderung der Umleitungsstrecke jeweils immer mit der Ausschilderung zur Erreichbarkeit Knoten Otto-v.-Guericke-Straße/Ernst-Reuter-Allee bzw. Damaschkeplatz

11. Welche technischen Maßnahmen zur Vermeidung einer Überflutung bei Starkregenereignissen sind vorgesehen? Wurde eine Risikobewertung vorgenommen?

Antwort:

Das anfallende Niederschlagswasser der Ebene 0 wird über Entwässerungselemente wie Kastenrinnen, Sinkkästen u.dgl. in die geplante Längsentwässerungsleitung abgeleitet.
Ca. bei Bau km 0+440 werden die in der südlichen Hälfte der Verkehrsanlage angeordneten Regenwasserkanäle der Ebene 0 von Osten und Westen kommend jeweils separat durch das Trogbauwerk zum Kölner Platz geführt und im Freigefällekanal abgeleitet.
Für die Ableitung des Oberflächenwassers der nördlichen Seite der Ebene 0 wird ein neues Pumpwerk im Bereich des alten Bahnpostdepots errichtet.

Das anfallende Niederschlagswasser wird dem integrierten Pumpenschacht des Pumpwerkes zugeführt und über parallel arbeitende 2 Stück Pumpen und Druckleitungen in Richtung Kölner Platz abgeleitet.
Für die Bemessung der Entwässerungsleitungen der Ebene 0 wurde eine Überstauhäufigkeit für Stadtzentren von 1 mal in 5 Jahren festgelegt, bei einer kürzesten Regendauer von D= 10min, woraus sich eine maßgebende Regenspende aus Starkniederschlagsdaten des DWD von 208,0 l/(s ha) ergibt.
Ein Ablaufen von Niederschlagswasser bei Überschreiten der Bemessungsannahmen von der Ebene 0 in die Tunnelebene –1 kann ausgeschlossen werden, da sich infolge Gradientenabsenkung im Bereich der Bahnbrücken eine abflusslose Wanne bildet.
Bei einer max. Einstauhöhe von 49,60 m+NHN (entspr. OK Treppe als Geländetiefpunkt am Kölner Platz mit Sicherheitsreserve zur Schachtabdeckung mit KD= 49,97 m+NHN als mögliche Verbindung zum Entwässerungssystem der Tunnelebene –1) ergibt sich bei einem Gradiententiefpunkt von 48,538 m+NHN ein theoretischer Retentionsraum (Rückhaltevolumen) von 3.367 m³.

Das zur Zwischenspeicherung des Mehrabflusses bei einem 50-jährigen Regenereignis erforderliche Rückhaltevolumen wurde nach DWA- A 117 mit lediglich 118 m³ berechnet, was einem rechnerischen Wasserstand von nur 0,15 m am Tiefpunkt der Ebene 0 entspricht.

Im Bereich der –1 Ebene erfolgt das Ableiten der Fahrbahnwässer über Schlitzrinnen, die im Hinblick auf einen Havariefall für eine Abflussmenge von 100 l/s bemessen sind.
Diese zusätzliche Abflussmenge wurde auch bei der Bemessung der Hauptentwässerungsleitungen berücksichtigt.
Die geplanten Kanäle wurden im Zeitbeiwertverfahren für eine Überstauhäufigkeit von 1 mal in 10 Jahren bei einer maßgebenden kürzesten Regendauer von 10 min. zzgl. o.g. Abflussmenge bei einem Tanklastunfall bemessen und als ausreichend leistungsstark nachgewiesen.
Im Anschluss wurde der Überflutungsschutz für die Häufigkeit 1 mal in 50 Jahren mittels stationärem und instationärem Berechnungsverfahren nachgewiesen.

12. Wie soll der Lieferverkehr für den Kölner Platz nach Tunnelfertigstellung abgewickelt werden?

Antwort:

Seitens der DB AG und der Landeshauptstadt Magdeburg wurden in der zurückliegen Zeit viele Varianten auf der Suche nach einer akzeptablen Andienungslösung als Ersatzlösung für die Andienung über den Kölner Platz untersucht.
Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus wurde, auch auf Empfehlung des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt und der NASA, die Andienungsvariante über die Maybachstraße(nördlich des Konrad-Adenauer-Platzes) festgelegt.

13. Wie werden die Abgase aus dem Tunnel abgeführt (im Film sind vor McDonalds Lüfterbauwerke zu sehen, die fälschlicherweise als Lüfterbauwerke des City-Carré-Parkhauses bezeichnet werden)?

Antwort:

Der erforderliche Luftaustausch im kurzen Tunnel (weniger als 400m) ist als natürliche Lüftung sichergestellt und im Gutachten zur Lüftung des Straßentunnels Ernst-Reuter-Allee von Dr. Kündig von Juli 2008 dargestellt, so dass keine maschinellen Lüftungsanlagen erforderlich werden.
Dabei sorgen die Kolbenwirkung der Fahrzeuge, welche sich durch den Tunnel bewegen, sowie meteobedingte Effekte wie Wind und Temperaturdifferenzen für einen ständigen Luftaustritt.
Um im Fall eines Brandereignisses einen Rauchübertritt aus dem Tunnel ins Parkhaus City-Carré oder umgekehrt zu verhindern, sollten die vorgesehenen Deckenöffnungen in den Überfahrten zum Parkhaus City-Carré von zweimal 3,5 m x 20,0 m umgesetzt werden. Diese Luftaustauschflächen von insgesamt 140 m² ermöglichen den Abzug von Rauchgasen, wenn diese eine höhere Temperatur als die Umgebungsluft aufweisen.

14. Gibt es eine Zustimmung der beiden Taxigenossenschaften zur Verlegung des Taxiplatzes vor das Inter-City-Hotel und das Hauptportal des Bahnhofs?

Antwort:

Der Taxistellplatz auf dem Bahnhofsvorplatz wird im Rahmen der Baumaßnahme nach Süden verschoben und neu ausgebildet. Die vorliegende Entwurfsplanung wurde mit dem Taxiverband abgesprochen. Eine Zustimmung liegt der Stadtverwaltung vor.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr