

| | | |
|--|---------------|--|
| Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister - | | Datum 15.11.2010 |
| Dezernat VI | Amt Amt 66 | Öffentlichkeitsstatus öffentlich |

INFORMATION

I0280/10

| Beratung | Tag | Behandlung |
|---|------------|------------------|
| Der Oberbürgermeister | 23.11.2010 | nicht öffentlich |
| Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr | 02.12.2010 | öffentlich |
| Ausschuss für kommunale Rechts- und Bürgerangelegenheiten | 16.12.2010 | öffentlich |
| Stadtrat | 27.01.2011 | öffentlich |

Thema: Kreuzungsmaßnahme Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee

Im Rahmen des Fortganges der „Kreuzungsmaßnahme Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“ sind

1. die Detailplanungen zu den Bereichen:

- Damaschkeplatz/Tunneleinfahrt
- Kölner Platz
- Ver- und Entsorgungsfunktionen in Erweiterung des Konrad-Adenauer-Platzes
- Tunnelausfahrt Ernst-Reuter Allee

insbesondere die stadtplanerischen und verkehrstechnischen Abläufe sowie die optische Gestaltung dem Stadtrat nach Fertigstellung vorzulegen und im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr zu diskutieren

2. die Ersatzfunktion des Adenauerplatzes für den Kölner Platz als Anlaufpunkt des motorisierten Individualverkehrs ebenfalls detailliert darzustellen

3. für den Kölner Platz darüber hinaus ein Sicherheitskonzept zu erarbeiten, dass die derzeitigen Problemlagen insbesondere am Willi-Brandt-Platz berücksichtigt.

**Stellungnahme der Verwaltung Information zu Beschluss Nr. 322-13(V)10
A0209/09 mit S0414/09**

1. Detailplanungen zu den Bereichen:

Damaschkeplatz

Der Anschluss der Fahrbahnen an den Knotenpunkt Damaschkeplatz (dem Editharing, dem Adelheidring und der Olvenstedter Straße) erfolgt auf die vorhandenen Fahrbahnbreiten. In der nördlichen Zufahrt stehen somit 3 Fahrspuren zur Verfügung. Die stadteinwärtigen 3 Spuren, im Bereich unterhalb der Brücke des Magdeburger Ringes, werden auf 2 Spuren reduziert. Zur Querung der beiden Fahrbahnen von den nördlichen und südlichen Seitenanlagen in Richtung Haltestelle Damaschkeplatz werden signalisierte Fußgänger- und Radfahrerfurten errichtet.

Diese ergänzende Signalisierung ist aus technischen Gründen nicht mehr in die bestehende LSA-Ausstattung integrierbar. Aus diesem Grund muss eine vollständig neue LSA am Knotenpunkt errichtet werden.

An der Haltestelle Damaschkeplatz werden die Gleisanlagen der MVB GmbH von 3 Gleisen auf 2 Gleise reduziert. Der Geh- und Radweg wird in Mittellage geführt.

Siehe Anlage 1

Für die Umgestaltung des Damaschkeplatzes wurden Untersuchungen im Rahmen einer separaten Planung durchgeführt. Hier wurde herausgearbeitet, dass ein LSA-geregelter Knotenpunkt die Vorzugsvariante darstellt. Dadurch ist eine zwingende Umbaunotwendigkeit nicht gegeben.

Die im Zuge der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee erfolgenden notwendigen Umbauarbeiten am Damaschkeplatz genügen einer verkehrssicheren Führung aller Verkehrsteilnehmer. Diese sind Inhalt der Kreuzungsmasse.

Ein Umbau des Damaschkeplatzes außerhalb der kreuzungsbedingten Bauflächen würde eine separate Planung und Durchführung erfordern, die von der DB AG finanziell nicht anteilig getragen werden würde.

Kölner Platz

Im Rahmen der Entwurfsplanung fanden umfangreiche Untersuchungen statt, in deren Ergebnis die Erstellung einer separaten Andienung an die Maybachstraße günstiger als der Anschluss des Kölner Platzes an die Ebene -1 ermittelt wurde.

Der Kölner Platz ist weiterhin über die Ebene 0 (unter Benutzung der Fahrbahn der Straßenbahnanlage) für die Rettungsfahrzeuge und Revisionsfahrzeuge (Fahrzeughöhe max. 3,70 m) der Städtischen Werke erreichbar.

Für die Befahrbarkeit des Platzes wird eine 6,50 m breite Rampe errichtet, die beidseitig mit Stützwänden eingefasst wird. Der Geländeübergang von ca. 1,0 m parallel zu den Haltestellen wird mit einer Treppenanlage mit 8-9 Stufen á 14,0/34 cm ausgebildet. Für den barrierefreien Zugang zum Hauptgebäude und weiterführend zu den Aufzügen der Bahnsteige wird die v. g. Rampe mit einer Längsneigung von 6 % mit Zwischenpodesten ausgebildet.

Die Befahrbarkeit über die Rampe zum Bahnhofsgebäude sowie die Querungsstelle zwischen den Haltestellen wurde über Schleppkurvenfahrten (Bemessungsfahrzeug 3-achsiges Müllfahrzeug) nachgewiesen.

Die weitere Gestaltung des Kölner Platzes, erfolgt außerhalb der Kreuzungsmaßnahme auf der Grundlage der Ergebnisse und Empfehlungen des durchgeführten Realisierungswettbewerbes der Landeshauptstadt Magdeburg.

Siehe Anlage 2

Mit der Errichtung der neuen Straßenbahnhaltestellen am Kölner Platz wird eine zentrale Schnittstelle zwischen den Verkehrssystemen Straßenbahn, Deutsche Bahn AG sowie Fußgängern und Radfahrern geschaffen. Mit der vorgesehenen zukünftigen Entwicklung des Kölner Platzes zu einem Platz mit Aufenthaltsqualität (z.B. Bistro's, Grünflächen, Radstation etc.) wird dieser Platz in der Zukunft weiterentwickelt.

Ver- und Entsorgungsfunktion in Erweiterung des Konrad-Adenauer-Platzes

Seitens der DB AG und der Landeshauptstadt Magdeburg wurden in der zurückliegenden Zeit verschiedene 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 GmbH, die Andienungsvariante über die Maybachstraße (nördlich des Konrad-Adenauer-Platzes) festgelegt.

Siehe Anlage 3

Tunnelausfahrt Ernst Reuter Allee

Die Begleitung des Projektes Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee bezüglich der architektonischen Gestaltung wird federführend im Stadtplanungsamt durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde ein Wettbewerb für die Gestaltung des öffentlichen Stadtraumes durchgeführt, mit besonderem Augenmerk auf die Freiraumplanung und die Tunnelzufahrten. Die Fraktionen wurden während des Wettbewerbes mit einem Vertreter je Fraktion einbezogen.

Derzeitig finden Gespräche mit den Wettbewerbssiegern über die weitere Planung statt. Die Ergebnisse werden dann in einer gesonderten Drucksache dem Stadtrat vorgelegt.

2. die Ersatzfunktion des Adenauerplatzes für den Kölner Platz als Anlaufpunkt des motorisierten Individualverkehrs ebenfalls detailliert darzustellen

Bereits in den vorangegangenen Jahren hat die DB AG das Angebot an PKW-Stellplätzen am und um den Hauptbahnhof verbessert. An der Bahnhofstraße wurden 60 Stellplätze neu gebaut. An der Maybachstraße entstand auf den DB-Flächen ein befestigter Parkplatz mit ca. 130 Stellplätzen. Dadurch werden die ca. 80 wegfallenden Stellplätze auf dem Kölner Platz kompensiert.

Durch die DB AG erfolgen derzeit Untersuchungen, den vorhandenen Parkplatz der DB AG an der Maybachstraße noch zu erweitern. Im Rahmen der Vorplanung wurde eine Studie zur möglichen Ersatzandienung, anstelle der Andienung über den Kölner Platz, mit mehreren Varianten erstellt. Diese Unterlage wird derzeit durch die DB Station & Service erneut analysiert und nach weiteren Möglichkeiten der Verbesserung der Andienung untersucht.

3. für den Kölner Platz darüber hinaus ein Sicherheitskonzept zu erarbeiten, dass die derzeitigen Problemlagen insbesondere am Willy-Brandt-Platz berücksichtigt

Im Zuge des Ausbaues des Eisenbahnknotens Magdeburg wird die Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Eisenbahnüberführung über die Ernst-Reuter-Allee modernisiert, neu geordnet und die verschiedenen Verkehre getrennt. Der Kraftfahrzeugverkehr (PKW, LKW) wird in einem 340 m langen Richtungsverkehrstunnel unterhalb der Verkehrsstrasse hindurch geführt, auf der Straßenbahnen, Fußgänger und Fahrradfahrer die Eisenbahnbrücken unterqueren.

Es werden künftig 3 Ebenen für die Verkehre zur Verfügung stehen.

| | |
|----------|---|
| Ebene -1 | öffentlicher Verkehr, PKW, LKW |
| Ebene 0 | öffentlicher Verkehr, Straßenbahn, Fußgänger, Radfahrer |
| Ebene +1 | Bahnanlagen, Personen- und Güterverkehr |

Die Maßnahme beinhaltet die Erneuerung der Eisenbahnüberführung, die Oberflächengestaltung der Ernst-Reuter-Allee auf der Ebene 0 für die Straßenbahnen und nicht motorisierte Verkehre und die Errichtung des Tunnels mit zwei Röhren. Die Anbindung der Ausfahrt Nord aus der Tiefgarage des City-Carré erfolgt direkt in die südliche Röhre hinein.

Die Ebene -1 beinhaltet ein Tunnelbauwerk. Aufgrund der besonderen Sicherheits- und Brandschutzanforderungen für Tunnel wurde ein Gesamtsicherheitskonzept mit Brandschutznachweis erarbeitet, welches sich an den Inhalten des §15 der Bauvorlagen Verordnung (BauVoIVO) orientiert und den Anforderungen der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln 2006 (RABT) und den damit verbundenen Regelwerken entspricht. Es wurden die erforderlichen Brandschutzmaßnahmen benannt und erläutert.

Das geplante Bauwerk befindet sich in zentraler innerstädtischer Lage mit Bahnhof, Wohnbebauung und Geschäftshäusern.

Bereits heute bestehen Belastungen durch den Verkehr und damit eine potentielle Gefahr für die Nutzer und die angrenzende Bebauung im Fall eines Fahrzeugbrandes. Die Baumaßnahme führt nicht zu einer grundsätzlichen Risikoerhöhung für die angrenzenden Nutzungsbereiche im Brandfall.

Das Risiko durch eine Verrauchung im Brandfall auf die Selbstrettung wurde untersucht und als gut und sicher ausreichend bewertet. Maßnahmen einer mechanischen Rauchbeeinflussung werden im Gutachten ausdrücklich abgelehnt und von natürlichen Rauchabzugsöffnungen im Verlauf des Tunnels aufgrund von Fehlströmungen wird abgeraten. Die rauchschutztechnische und lufttechnische Trennung des Tunnels und der Tiefgarage City-Carré erfolgt über zwei Deckenöffnungen im Bereich der Überfahrt zwischen Tunnel und Tiefgarage.

Im Verlauf des Tunnels werden zwei Durchgänge angeordnet, die die Möglichkeit schaffen, im Brandfall in die andere Tunnelröhre zu wechseln. Weiterhin kann der Tunnel über den jeweils nächst verfügbaren Tunnelmund verlassen werden. Zusätzlich besteht in der Südröhre die Möglichkeit, diese in Richtung Parkhaus City-Carré zu verlassen.

Alle Häuser im Planungsbereich, die bisher, und entsprechend ihrem genehmigten Bestand über einen 2. Rettungsweg verfügen, der über Rettungsgeräte der Feuerwehr sichergestellt wird, können auch weiter von der Feuerwehr mit ihren Rettungsgeräten und Löschfahrzeugen erreicht werden. Der Kölner Platz wird aus der Ebene 0 erreicht.

Bei Umsetzung der erforderlichen Brandschutzmaßnahmen bestehen keine Bedenken bezüglich des Brandschutzes.

Das Sicherheitskonzept wurde als bautechnischer Nachweis erstellt.

Das Sicherheits- und Brandschutzkonzept kann nach Abschluss der Baumaßnahme als Bestandsdokumentation, bei Ergänzung und Fortschreibung verwendet werden.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen

I0280-10, Anl. 1 – Damaschkeplatz

I0280-10, Anl. 2 – Kölner Platz

I0280-10, Anl. 3 – Erweiterung Konrad-Adenauer-Platz