

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 17.02.2011
Dezernat VI	Amt Amt 66	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0048/11

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	01.03.2011	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	24.03.2011	öffentlich
Finanz- und Grundstücksausschuss	06.04.2011	öffentlich
Ausschuss für kommunale Rechts- und Bürgerangelegenheiten	07.04.2011	öffentlich
Stadtrat	28.04.2011	öffentlich

Thema: Eisenbahnknoten Magdeburg, Eisenbahnüberführungen Ernst-Reuter-Allee und Erich-Weinert-Straße

Eisenbahnknoten Magdeburg

1. Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (EÜ ERA)

Gegenwärtig läuft das Planfeststellungsverfahren. Die Einwendungen und Hinweise, die bei der Planfeststellungsbehörde fristgerecht eingereicht wurden, wurden durch die Planfeststellungsbehörde an den Vorhabenträger, das Tiefbauamt, zur Stellungnahme übersandt. Das Tiefbauamt bearbeitet diese zur Zeit und übergibt die Stellungnahmen dann der Planfeststellungsbehörde. Diese führt zu einem noch zu fixierenden Zeitpunkt den Erörterungstermin durch. In dem nichtöffentlichen Erörterungstermin werden die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und die rechtzeitig eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erörtert.

Für die im künftigen Baufeld befindlichen Abwasserleitungen der Abwassergesellschaft Magdeburg mbH (AGM), die zur Schaffung der Baufreiheit im Vorfeld des Bauvorhabens umverlegt werden müssen, wird derzeit die Ausführungsplanung erstellt. Die Vorlage des Fördermittelbescheides und des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vorausgesetzt, beginnen diese Arbeiten im November 2011.

Mit dem Antrag A0023/10 und der Stellungnahme der Verwaltung S0041/10 wurde das Thema Infopoint aufgegriffen. Mitarbeiter der Bauverwaltung und der DB AG besuchten dazu gemeinsam einen Infopoint, der über die in Bau befindliche U-Bahnstrecke 4 der Hochbahn AG in Hamburg umfassend informiert. Als Anlage 1 ist ein Auszug zur Öffentlichkeitsarbeit aus einer Broschüre zu dieser Baustelle beigelegt. Der sehr professionell gestaltete Infopoint gab eine Vielzahl von Anregungen, deren mögliche Umsetzung beim Bauvorhaben EÜ ERA derzeit gemeinsam mit der DB AG geprüft werden.

Gegenwärtig ist die Aufstellung des Infopointes in unmittelbarer Nähe des Hauptportals des Magdeburger Hauptbahnhofes, auf dem Willy-Brandt-Platz, vorgesehen.

2. Eisenbahnüberführung Erich-Weinert-Straße (EÜ EWS)

Mit der DS0114/07 wurde der Beschluss zum Ersatzneubau der EÜ gefasst. Die Landeshauptstadt Magdeburg (LH MD) fordert keine Querschnittsaufweitung oder Veränderung der Höhenlage der EWS. Somit ist die LH MD gemäß § 12 Nr. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht an den Kosten beteiligt.

Die Baumaßnahme verläuft unter halbseitiger Sperrung der EWS, jeweils von Januar 2012 bis Juli 2012 und von Januar 2013 bis Juli 2013. Zu Beginn dieser Teilsperungen ist für 5 Tage eine Vollsperrung auf Grund der Abrissarbeiten erforderlich. Für die Fußgänger richtet die DB AG in dieser Zeit einen Shuttle-Service ein, der täglich von 06:00-10:00 Uhr und 16:00-20:00 Uhr stündlich und in der Zeit von 10:00-16:00 Uhr im 2-Stundentakt verkehrt. Der Fahrzeugverkehr wird umgeleitet. Die Umleitungsführung wird noch untersucht, zumal der Bauabschnitt im Jahr 2013 bereits die Verkehrseinschränkungen mit dem Beginnen des Bauvorhabens EÜ ERA tangiert.

Der Erörterungstermin im laufenden Planfeststellungsverfahren, fand am 2.12.2010 im Landesverwaltungsamt Halle statt.

Nachfolgend sind einige Ausschnitte aus der der Kreuzungsvereinbarung, die sich in der Unterzeichnungsphase befindet, anliegenden Baubeschreibung der DB AG eingefügt:

Das Brückenbauwerk wurde 1927 errichtet und die Nutzungsdauer für Walzträger in Beton Überbauten beträgt 70 Jahre. Im Bestand überführt das Bauwerk sechs Gleise über 3 Öffnungen. Der von der Änderung der Eisenbahnüberführung betroffene Straßenabschnitt der Ortsstraße Erich-Weinert ist zweispurig ausgebaut mit Geh-/Radwegen rechts und links.

Bauwerksdaten der vorhandenen EÜ:

Lichte Weite (senkrecht zur Straßenachse):	ca. 3,05 – 11,30 – 3,05 m
Lichte Höhe:	ca. 4,50 m
Lichte Weite gesamt (senkrecht zur Straßenachse):	ca. 18,00 m
Kreuzungswinkel:	ca. 81,973 ^{gon} .
Bauart:	
Überbauten:	Walzträger in Beton
Widerlager:	Breite 2,40m/Natursteinmauerwerk
Parallelfügel:	Länge ca. 8,00 m/Natursteinmauerwerk
Stützenreihen:	9 Stahlpendelstützen pro Reihe
Pro Stützenreihe sind immer zwei Stützen (bzw. 1 x 3) mit einer Art Fachwerkverband miteinander verbunden. Die Stützweite beträgt 3,47 m.	
Die Gründung erfolgte flach.	

Gemäß des Dokumentationsblattes Brücken-Inspektion weist die Eisenbahnüberführung 77 Einzelschäden auf. Der Überbau ist in einem schlechten baulichen Zustand. Die Einstufung lautet „Schäden und Mängel großen Umfangs“. Die Betonoberflächen sind stark rissig, durchfeuchtet, mit Abplatzungen und zum Teil frei liegender Bewehrung. Ausbruchstellen wurden in der jüngsten Vergangenheit zum Schutz des unterführenden Verkehrsweges mit Blechabdeckungen versehen.

Die Übergänge vom Bestandsdamm zur neuen Böschung werden den neuen Widerlagern sowie den Geh-, bzw. Geh-/Radwegen örtlich angepasst.

Es wird eine Änderung der Brücke unter Berücksichtigung des vorhandenen und perspektivischen Spurplanes gebaut. Dadurch verbreitert sich die EÜ um ca. 2,75 m.

Die neue EÜ wird als dreizellige lagerlose Rahmenkonstruktion ausgebildet. Das Mittelfeld wird zur Minimierung der Konstruktionshöhe als WiB hergestellt. Die Rahmenwände sind mit den Deckenplatten in den Ecken biegesteif verbunden.

Im Bereich der nördlichen Stützenreihe befindet sich ein Abwasserkanal der AGM. Es liegt ein Überbauungsverbot für den Abwasserkanal vor. Eine Lageänderung des gesamten Abwasserkanals wurde als wirtschaftlich untragbar verworfen. Im Bereich der EÜ befindet sich die Kreuzungsstelle (und Einstiegsöffnung) der Kanalzweige Erich-Weinert-Straße und Freien Straße. Lageänderungen am Abwasserkanal würden erhebliche flächenmäßige, bauliche und technolo-

gische Auswirkungen auf die Erich-Weinert- Straße und die einmündende Freie Straße nach sich ziehen.

Bei Belassen der gegenwärtigen Lage der nördlichen Rahmenstiele würde der Abwasserkanal im bahnrechten Bereich ca. 3,50 m auf der Seite Magdeburg Hbf mit den geplanten Fundamenten der Mittelunterstützung kollidieren. Grund ist die Verbreiterung der EÜ aufgrund des perspektivischen Spurplanes. Deshalb müssen das nördliche Widerlager und die beiden Rahmenstiele um ca. 1,50 m nach Norden versetzt angeordnet werden.

Die lichte Weite zwischen den Stützen vergrößert sich aus diesem Grunde von 11,30 m auf 11,60 m.

Die Fahrbahn der Erich-Weinert-Straße wird in den Randbereichen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die vorhandene Straßenbreite ändert sich nicht. Außerhalb der Brücke werden die Borde zum Bestand hin verzogen.

Im Rahmen der statisch-konstruktiven Möglichkeiten werden in die Rahmenstiele rechts und links der Straße Auflockerungen eingepasst.

Bauwerksdaten der neuen EÜ:

Lichte Weiten (senkrecht zur Straßenachse):	ca. 3,40 – 11,60 – 3,40 m
Lichte Weite zwischen den Widerlagern	ca. 20,40 m.
Lichte Höhen (über Straße)	≥ 4,50 m und
(über Geh-/Radweg)	≥ 3,88 m
Breite der Brücke	ca. 32,99 m
Der Kreuzungswinkel beträgt	ca. 81,973gon.

Die Maßnahme wird in zwei Bauphasen durchgeführt. Dabei sind immer drei Gleise in der Regel befahrbar.

Eine durchgängige Bauwerksfuge wird zwischen Gleis 2 und 3 angeordnet. Dadurch werden die Forderungen für den perspektivischen Spurplan eingehalten.

Die Änderung der Brücke zieht die Prüfung auf eine wesentliche Änderung im akustischen Sinn nach sich. Diese Prüfung erfolgte in der schalltechnischen Untersuchung nach 16. BImSchV für Schienenfahrzeuge der Eisenbahnen mit aktueller Gültigkeit.

Im Ergebnis dieser Untersuchung bestehen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen für Anwohner. Dem Schutzbedürfnis entsprechend wurden Lärmschutzmaßnahmen für die Gebäude Erich-Weinert-Straße 30 ermittelt.

Geräuschimmissionen aus dem Baulärm werden nach der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmission –“, beurteilt. Die Baufirmen werden vertraglich verpflichtet, die einschlägigen Gesetze und Verordnungen bezüglich der Arbeitszeiten und Lärm erzeugenden Baumaschinen einzuhalten. Zur Optimierung des Baufortschritts und der Minimierung der Bauzeit kann es notwendig werden die Bauarbeiten auch zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auszuführen. Hierzu sind rechtzeitig erforderliche Genehmigungen einzuholen.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen

I0048/11, Anlage 1: Auszug zur Öffentlichkeitsarbeit aus einer Broschüre der Hochbahn AG
I0048/11, Anlage 2: Schnitt A-A und Ansicht