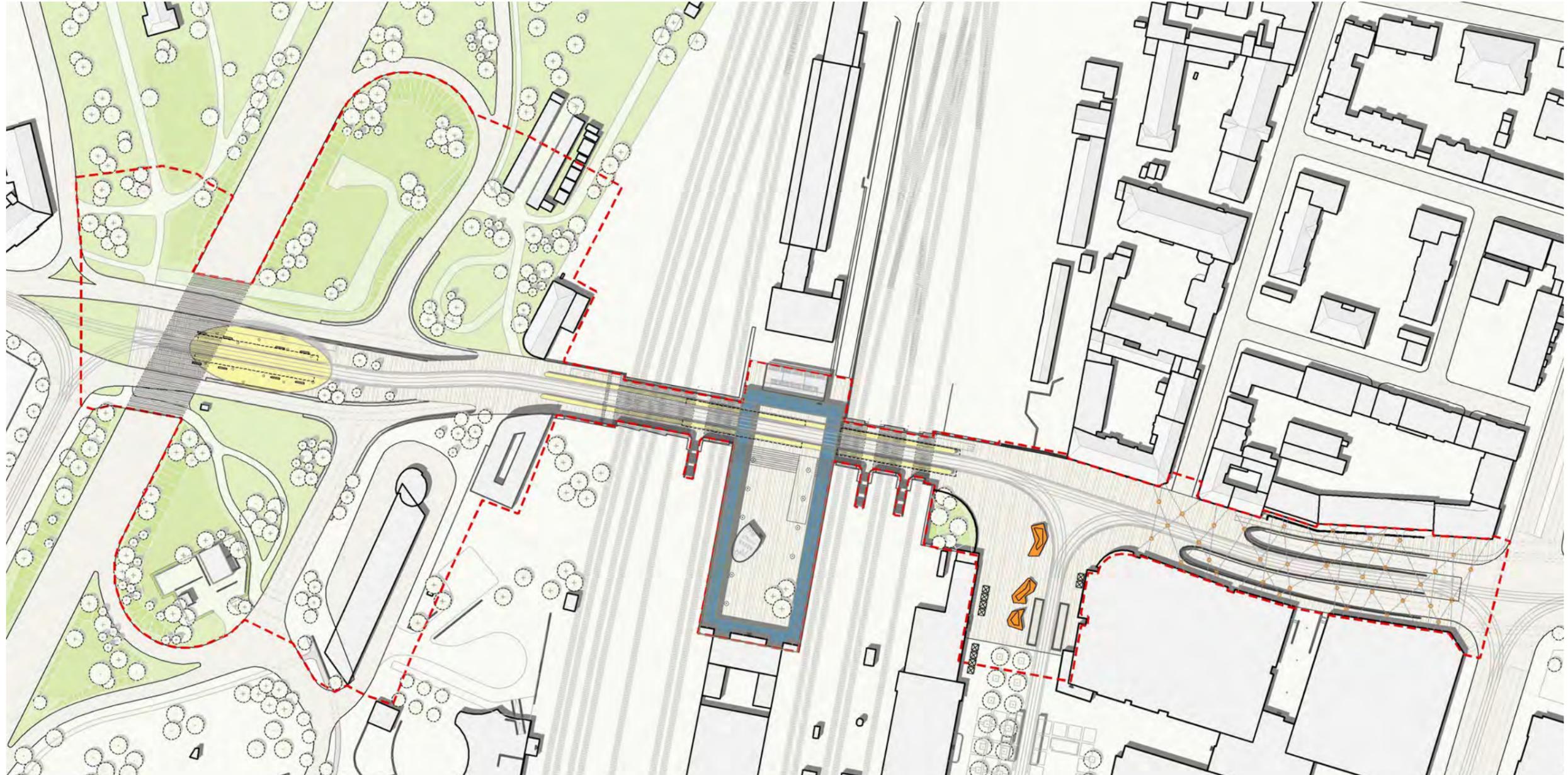


Masterplan / Machbarkeitsstudie Umgestaltung Ernst-Reuter-Allee, Magdeburg



arbeitsgemeinschaft

foundation 5+
landschaftsarchitekten bdla

D - 34117 Kassel
Karthäuserstraße 7-9

LATZ + PARTNER /
LATZ RIEHL PARTNER
Landschaftsarchitekten

D - 34130 Kassel
Zentgrafenstrasse 47

lohrer . hochrein
andschaftsarchitekten bdla
stadtplaner dasl

D - 39108 Magdeburg
Olvenstedter Straße 17

auftraggeber



Landeshauptstadt
Magdeburg
- Bauamt -

D - 39128 Magdeburg
An der Steinkuhle 6

Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

Register	Bezeichnung	Plan-Nr
Erläuterung	Textliche Erläuterung mit Kostenrahmen	
Pläne	Gesamtkonzept M 1/500	MP-1-GK01
	Metamorphose / Problemräume werden Merkräume	MP-1-M02
	Organisation Bewegungsströme	MP-1-B03
	Wegebeziehungen	MP-1-W04
	Lichtplan	MP-1-L05
	Sichtbeziehungen	MP-1-S06
	Grundriss / Schnittansichten Damaschkeplatz M 1/250	MP-2-D01
	Grundriss / Schnittansichten Kölner Platz M 1/250 Var. 1	MP-2-K02.1
	Grundriss / Schnittansichten Kölner Platz M 1/250 Var. 2	MP-2-K02.2
	Grundriss / Schnittansichten Willy-Brandt-Platz M 1/250	MP-2-W03
	Grundriss / Schnittansichten Engpass City-Carre	MP-2-C04
	Detail Oberflächen M 1/50	MP-2-B05

Wettbewerbsergebnisse / Aufgabenstellung

Der Wettbewerb „Umfeldgestaltung Eisenbahnüberführung Magdeburg - Ernst-Reuter-Allee“ wurde im April 2010 ausgelobt. Die Planungsaufgabe wurde vom Auslober in drei Teilbereiche aufgeteilt:

- Teilbereich I mit dem Magdeburger Ring, dem Damaschkeplatz den westlichen Tunnelportalen bis zum Gleiskörper der Bahn
- Teilbereich II mit der zukünftigen Bahnhaltestelle Kölner Platz unter und zwischen den Eisenbahnbrücken sowie dem Kölner Platz selbst
- Teilbereich III mit dem östlichen Tunnelportalen, dem nördlichen Teil des Willy-Brandt-Platzes bis zur neuen Bahn-Haltestelle „Weinarkaden“

Im Ergebnis wurden drei unterschiedliche Arbeiten in den einzelnen Teilbereichen mit ersten und zweiten Preisen ausgezeichnet:

LATZ RIEHL PARTNER, Kassel / LATZ + PARTNER zusammen mit Wallerich Ingenieurtechnik GmbH&Co.KG / enco Energie Consulting GmbH

1. Preis Teilbereich I
1. Preis Teilbereich II
3. Preis Teilbereich III

foundation 5+ landschaftsarchitekten, Kassel / Fritzen Architekten+Stadtplaner, Köln, Ingenieurbüro Kühnert, Bergkamen

1. Preis Teilbereich III
2. Preis Teilbereich II

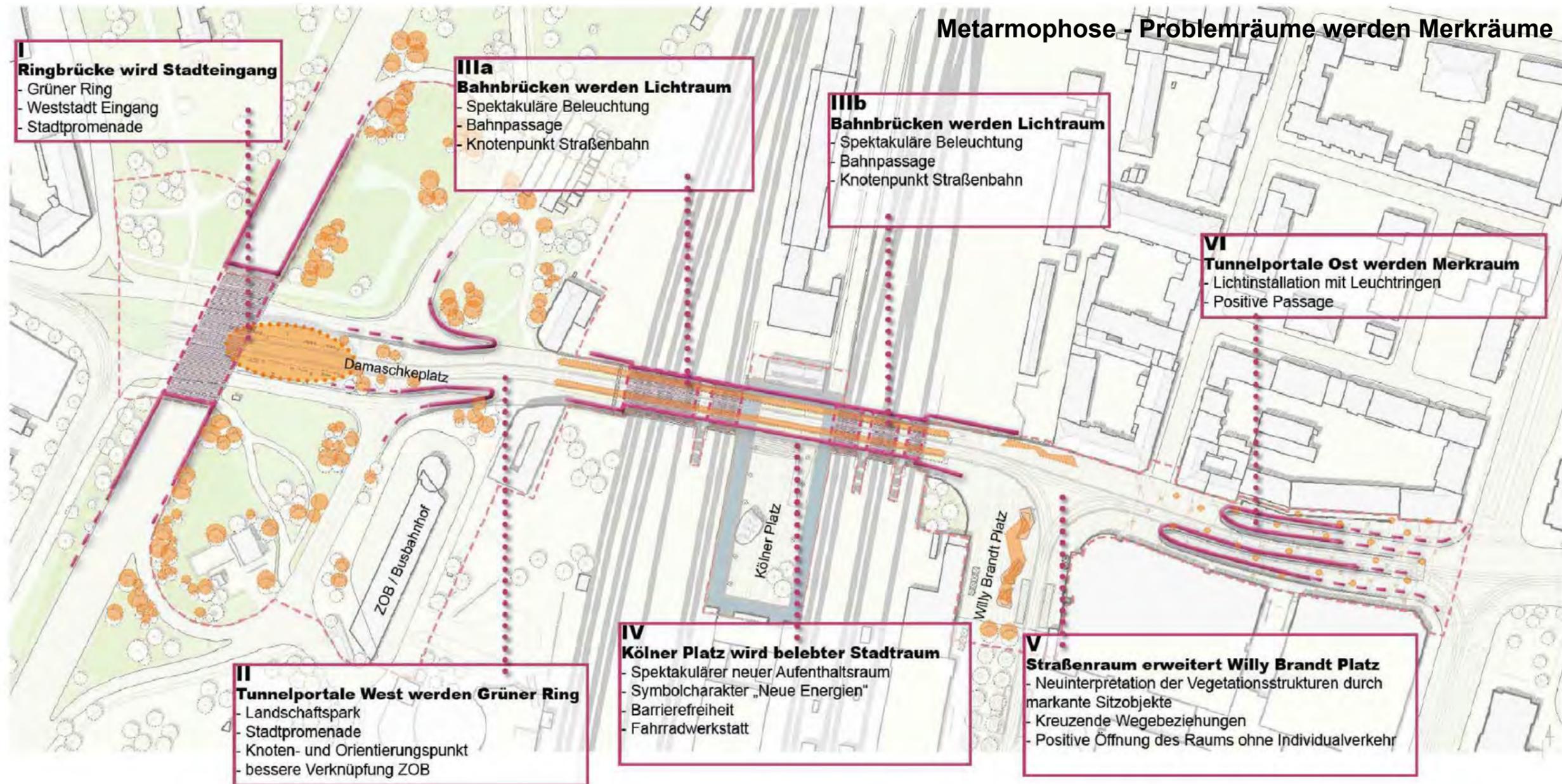
lohrer.hochrein landschaftsarchitekten, Magdeburg / ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum

2. Preis Teilbereich I
2. Preis Teilbereich III
3. Preis Teilbereich II
Anerkennung

In der Folge wurden in ersten gemeinsamen Diskussionen zwischen den Preisträgern und der Stadt deutlich, dass es keinen Sinn macht einzelne Entwurfselemente aus den verschiedenen Beiträgen herauszulösen und in einem Potpourri zu vereinen. Alle Preisträger waren und sind der Auffassung, dass es einer abgestimmten Zusammenführung der verschiedenen als preiswürdig erachteten Inhalte bedurfte. Vor diesem Hintergrund wurde der Stadt Magdeburg auf Grundlage der Wettbewerbsergebnisse die gemeinsame Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie / Masterplans zur Umgestaltung der Ernst-Reuter-Allee angeboten und diese letztendlich im September 2011 auch an die drei Teams vergeben.

Vereinbart wurden in diesem Rahmen die Durchführung von drei gemeinsamen Workshops (teilweise unter Beteiligung der Stadt Magdeburg) mit dazwischen geschalteten Arbeitsphasen in den einzelnen Teams. In diesen Arbeitsschritten wurden prozessbeteiligte Dritte seitens der Stadtverwaltung soweit wie möglich einbezogen. Aufgrund fehlender Rückmeldungen konnten leider nicht alle Fragen durch die Planungsbüros abschließend beantwortet werden, so dass deren Klärung im Rahmen nachfolgender Planungsschritte durchgeführt werden muss.

Metarmophose - Problemräume werden Merkräume



Konzeptioneller Ansatz

Der konzeptionelle Ansatz der vorliegenden Machbarkeitsstudie / Masterplanung baut einerseits auf den verschiedenen, bereits mit der Auslobung des Wettbewerbs beschriebenen Kriterien auf. Als das sind,

- die funktionale und gestalterische Verbesserung des wichtigen Stadteingangs im Zuge der Ernst-Reuter-Allee

im Bereich des Damaschkeplatzes / Magdeburger Ringes,

- die städtebauliche und gestalterische Aufwertung der Ernst-Reuter-Allee im Bereich der Eisenbahnüberführung,
- die Attraktivität des Bahnhofsumfeldes soll gesteigert und die Funktion des ÖPNV gestärkt werden,
- eine bessere Verknüpfung der westlich angrenzenden Stadtteile mit der

Innenstadt für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Benutzer,

- die Verbindung von Vorgaben der derzeitigen Tunnelplanung mit optimierten Wegebeziehungen,
- ein hoher Gestaltungsanspruch,
- innovative Verknüpfungen von energieeffizienten und nachhaltigen Technologien mit Stadtgestaltung / Freiraumplanung.

Andererseits werden die vorhandenen Rahmenbedingungen seitens der vorliegenden technischen Planungen berücksichtigt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um

- die Einbindung der Tunnelportale im Osten und Westen,
- die Gestaltung und Randbebauung des Kölner Platzes und die

- Gestaltung des nördlichen Willy-Brandt-Platzes im Bereich der geplanten Dykerbauwerke und der Brandüberschlagsöffnungen der Tiefgaragenzufahrt.

Zentrales Anliegen der vorliegenden Studie ist es dabei, die immense Investition in die Verkehrsinfrastruktur dazu zu nutzen die Aufwertungspotenziale für den behandelten Stadtraum auszuspielen.

Dabei zeigte sich bei der Zusammenführung der hier angesprochenen Punkte sehr schnell, dass gestalterisch und funktional befriedigende Antworten auf die gestellten Fragen im Grundsatz zu einer Haltung führt, die die Ernst-Reuter-Allee zwischen den beiden Tunnelportalen als ein möglichst starkes und durchgehendes Band interpretiert, an das sich unterschiedliche, räumliche Situationen / Plätze mit jeweils eigenen Qualitäten anschließen. Vor den kurz skizzierten Hintergründen geht es darum einem interessanten, gestalterisch anspruchsvollen, funktional optimierten und einprägsamen Stadteingang vorzubereiten und die Metamorphose des Straßenraums sowie der angrenzenden Platzbereiche einzuleiten:

Problemräume werden zu Merkräumen

Grünring wird Landschaftspark

Bewegt man sich von Westen über die Olivenstedter Straße, den Editharing, die Maxim-Gorki-Str. in Richtung Innenstadt bildet der Grüne Ring sowie das Brückenbauwerk des Magdeburger Ringes im Bereich des Damaschkeplatzes zurzeit die gestalterisch prägenden Großformen. Ergänzt um die Straßenrampen der Ab- und Auffahrten zum Magdeburger Ring und den zukünftigen Tunnelportalen wird die Verkehrsinfrastruktur für diesen Teilbereich an Bedeutung gewinnen. Gleichzeitig bietet sich hier die Chance diese Ver-

kehrsinfrastrukturen in einen Landschaftspark-ähnlichen Freiraum einzubetten und so mit einfachen, aus der vorhandenen Situation heraus entwickelten, gleichzeitig aber prägnanten Bildern aufzuwerten. Im Rahmen von Pflegemaßnahmen und durch ergänzende Neupflanzungen können wichtige Blickbeziehungen zwischen dem Magdeburger Ring und dem Stadtraum betont und das geplante Pumpwerk im südlichen Abfahrtsort in den Park integriert werden. Die neuen erforderlichen Wegebeziehungen - im Stile eines Landschaftsgartens geschwungen geführt - gliedern sich selbstverständlich in diesen Teilraum ein.

Ringbrücke wird Stadteingang

Die neu organisierte Haltestelle Damaschkeplatz wird mit ihren wesentlichen Bereichen unter die Brücke des Magdeburger Ringes verlagert. Ein großer leuchtender Schirm vereint hier die Funktion des Haltestellendaches mit einem neuen zeichnerhaften Stadteingang zur Magdeburger Innenstadt. In diese Szenerie des Grünen Rings fügen sich die westlichen Tunnelportale in ihrer reduzierten Form fast bei-läufig und unspektakulär ein. Der neu entstehende öffentliche Raum zwischen Tunnelportalen und Bahnkörper wird Orientierungsraum und Bindeglied zum südlich angrenzenden ZOB und zum Konrad-Adenauer-Platz.

Die Bauliche Kante der Magdeburger Innenstadt wird durch den Gleiskörper und die Brücken der Bahn formuliert. Hier schlagen wir vor, diese Situation durch zwei Torbauten zu betonen.

Bahnbrücken werden Lichtraum

Der enge Korridor im Bereich der Bahnbrücken wird ebenfalls durch eine besondere Lichtinstallation aufgewertet, die gleichzeitig die Funktion der erforderlichen Haltestellendächer im Bereich des Kölner

Platzes übernimmt. Der mit dem Tunnelbauwerk vom MIV befreite Straßenraum kann hier den ÖPNV durch eine deutlich verbesserte Umsteigebeziehungen über den Kölner Platz und neue direkte Zugänge zu den Gleisen in seiner Funktion deutlich verbessern. Dies gilt auch für den Fahrradverkehr der in diesem Bereich aufgrund des begrenzten Raums konsequent auf der Nordseite der Ernst-Reuter-Allee geführt wird.

Kölner Platz wird belebter Stadtraum

Aus dem Korridor der Bahnbrücken öffnet sich der Kölner Platz zu einem offenen, lichten Platzraum mit neuen Funktionen und Aufenthaltsangeboten. Ein umlaufendes Glasdach fasst den Platzraum über die Ernst-Reuter-Allee zusammen. Ein neues Fahrradparkhaus schließt den Platzraum im Norden zwischen den Gleisen ab. Darius-Rotoren symbolisieren als kinetische Skulpturen die besondere Bedeutung der Windenergie für Magdeburg. Die Fassaden des Bahnkörpers werden aufgewertet und Aufenthaltsangebote gemacht. Darüber hinaus regen wir an, das Serviceangebot für Radfahrer über eine neue Fahrradwerkstatt auf dem Kölner Platz selbst zu verbessern. Zusammen mit dem Fahrradparkhaus kann dies einen nachhaltigen Beitrag für eine CO2 reduzierende Verkehrspolitik leisten. Eine Baumgruppe bildet das räumliche Pendant zur geplanten Fahrradwerkstatt und erzeugt einen nutzungsoffenen Kontrapunkt zu den ansonsten strengen Formen des Stadtraums.

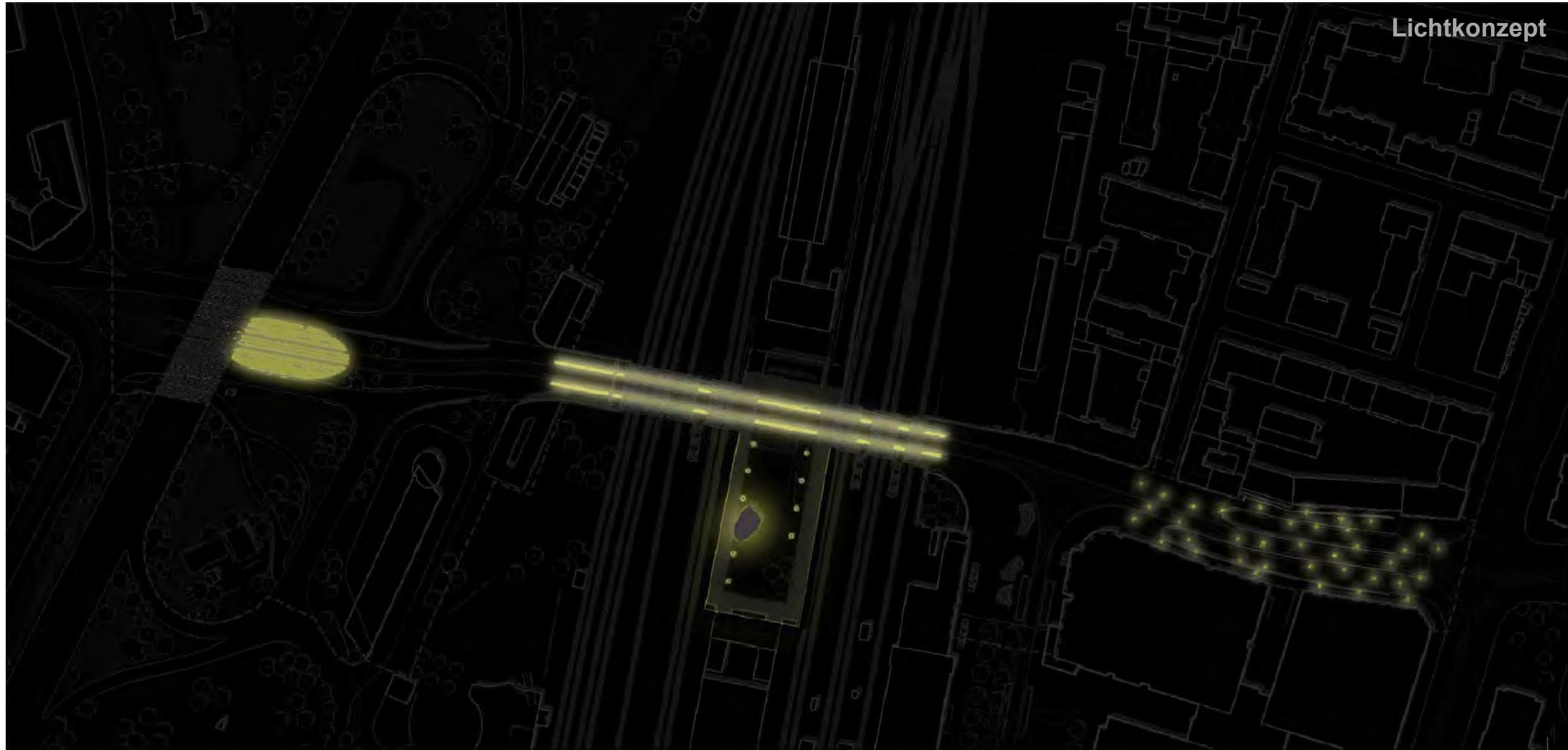
Straßenraum erweitert Willy-Brandt-Platz

Da die im Untergrund befindlichen Leitungen und Bauwerke eine kohärente neue Bepflanzung dieses Bereichs verhindern, interpretieren wir hier die raumprägenden Baumkörper der bestehenden Platanenreihen neu. Großformatige Sitzskulpturen

schreiben die vorhandenen Strukturen fort und schaffen neue, nicht kommerzialisierte Aufenthaltsmöglichkeiten für die Kunden der angrenzenden Schnellrestaurants und Kinos.

Tunnelportal Ost wird Merkraum

Östlich des Willy-Brandt-Platzes wird der Stadtraum durch die neuen Tunnelportale dominiert werden. Aufenthaltsmöglichkeiten bestehen aufgrund des geringen Platzangebotes kaum. Trotzdem möchten wir diesen Durchgangsraum als markanten Stadteingang formulieren. So empfängt (oder verabschiedet) ein mit Leuchtringen bestücktes Lichtnetz den Autofahrer.



Sichtbeziehungen - Bewegungsströme - Wegebeziehungen

Für einen Stadteingang sind eindeutige Sichtbeziehungen, die eine vorausschauende Orientierung erlauben von besonderer Bedeutung. Die Ankommenden wollen sich im Bewegungsablauf orientieren. An den Punkten wo dies nicht möglich ist, können markante Zwischenziele helfen sich im Stadtraum zu bewegen. Dies gilt besonders dann, wenn jenseits der Bewe-

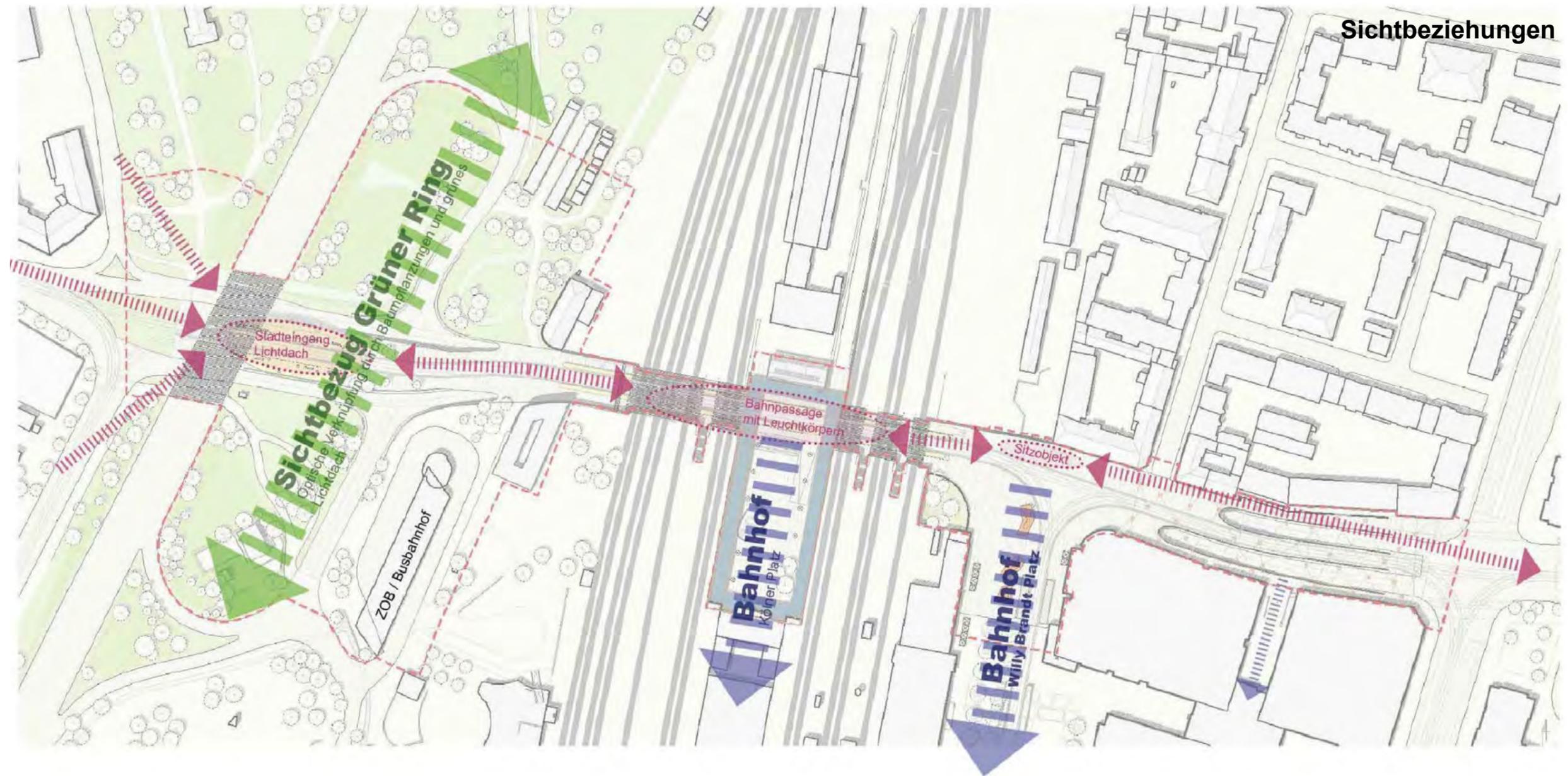
gungsströme ausreichend Platz vorhanden ist wie zwischen dem Tunnelportal West und der Bahnpassage oder im Bereich der Ernst-Reuter-Allee nördlich des Willy-Brandt-Platzes. In diesem Sinne haben wir einerseits die Blickbeziehungen im Verlauf der Ernst-Reuter-Allee gestärkt und an verschiedenen Punkten besondere Akzente gesetzt und damit Ziele, Bewegungsströme / Bewegungslinien aufeinander abgestimmt. Prägnante Merkzeichen in diesem Zusammenhang sind:

- das Lichtdach unterhalb der Brücke des Magdeburger Rings,
- das Tunnelportal West,
- die vorgeschlagenen Torbauten und die Lichtdächer am westlichen Rand der Bahnpassage,
- die Sitzskulpturen im Übergangsbereich von Willy-Brandt-Platz und Ernst-Reuter-Allee und

- das Lichtnetz aus Leuchtringen und das Tunnelportal Ost.

Darüber hinaus eröffnen wir durch gezielte Pflegemaßnahmen und Neupflanzungen den Blick vom Magdeburger Ring auf die neu herausgearbeitete Stadtkante der Innenstadt.

Gleichzeitig ergeben sich weitere Sichtbeziehungen aus den einzelnen Abschnitten der Ernst-Reuter-Allee in die unterschiedli-



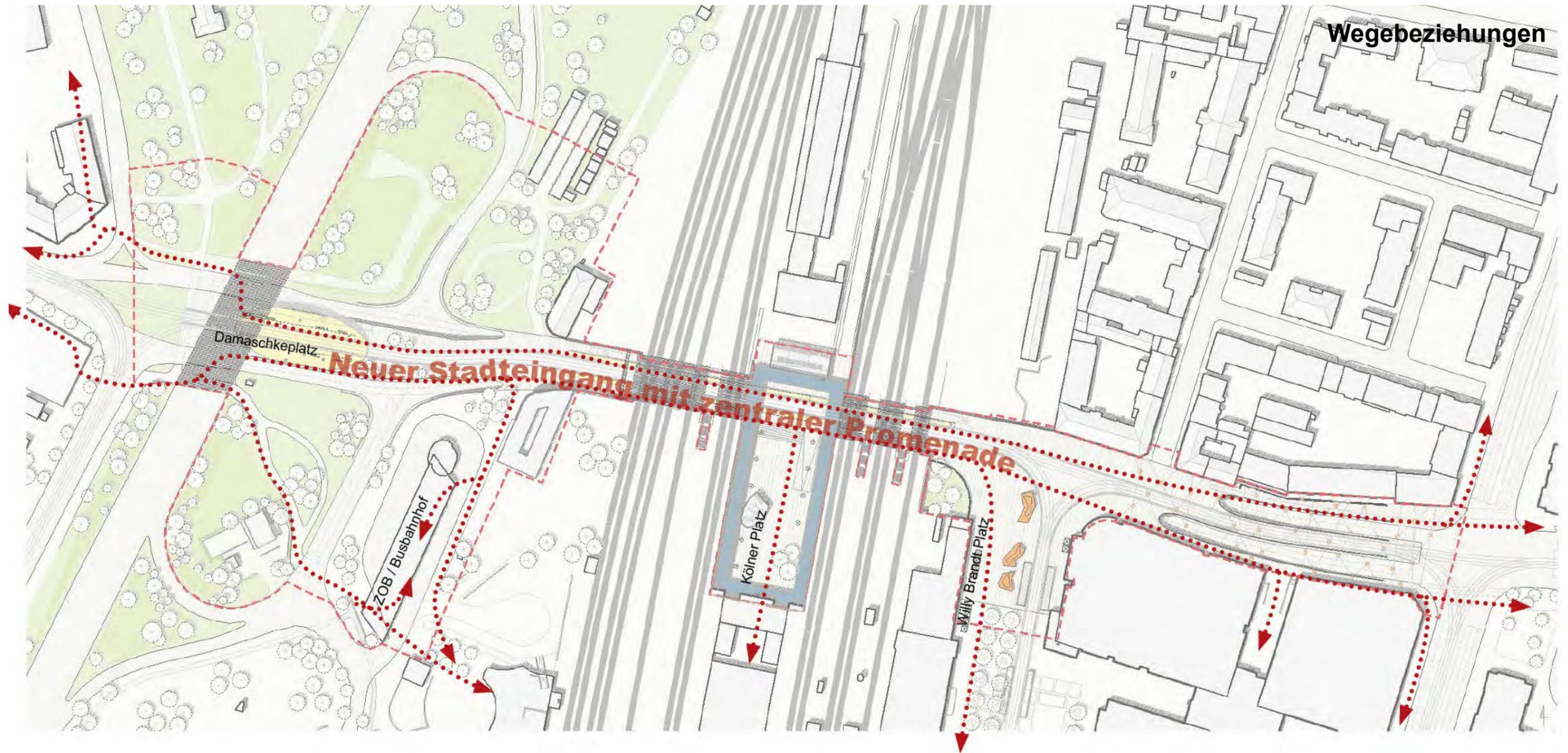
Im folgenden werden die einzelnen Bereiche differenziert erläutert. Dabei wird die Grundstruktur der neuen Ernst-Reuter-Allee anhand der Themen

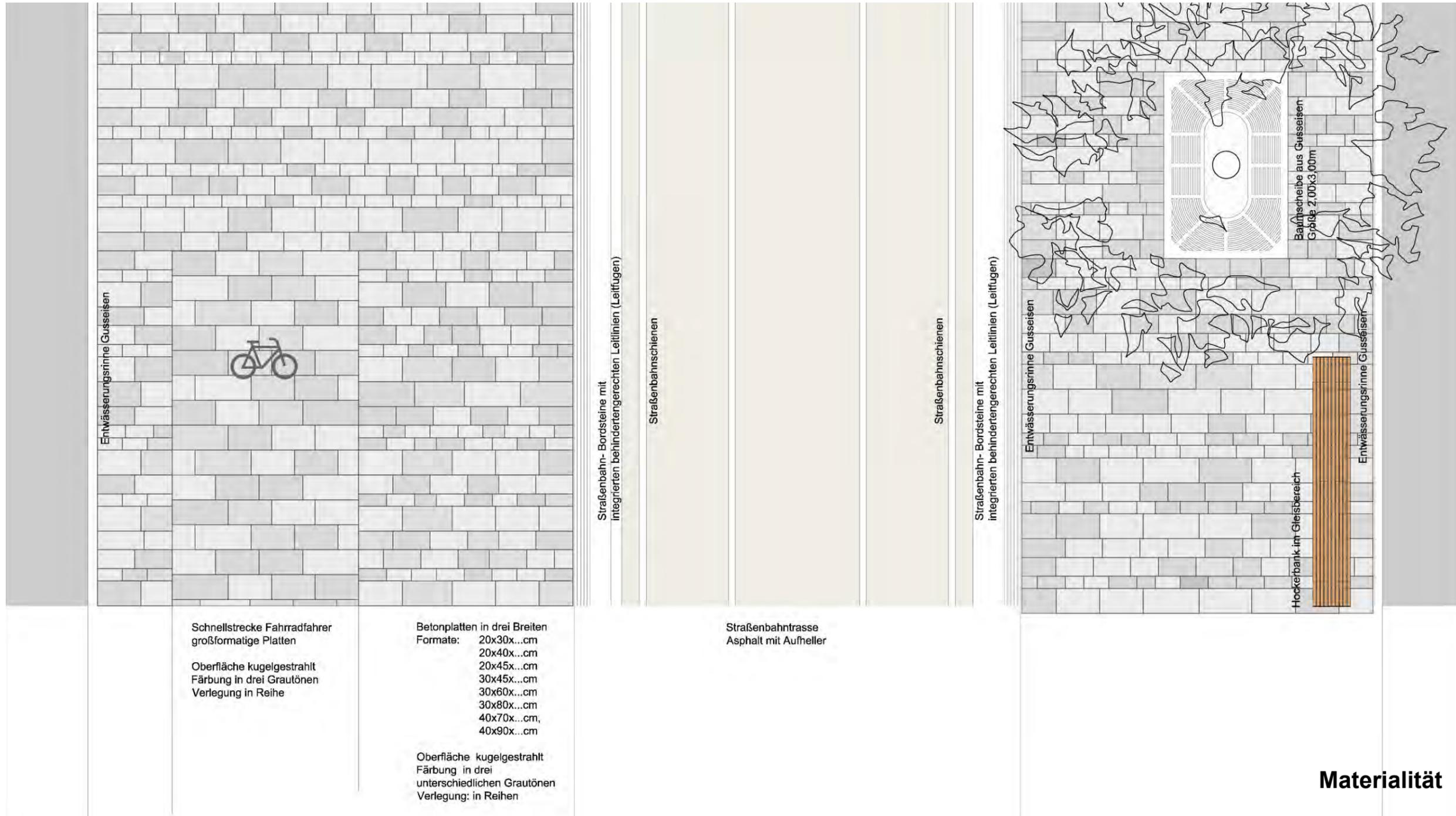
- Materialität,
- Tunnelportale,
- Möblierung und
- Licht, dargestellt.

Daran anschließend wird vertiefter Art und Weise auf die vier Teilbereiche

- Ringbrücke / Damaschkeplatz
- Kölner Platz und
- Willy-Brandt-Platz
- Engpass Weinarkaden

eingegangen.





Ernst-Reuter-Allee

Materialität

Die befestigten Bereiche der Ernst-Reuter-Allee werden unterschiedlich ausgeführt. Zum einen die von Fußgängern und Radfahrern genutzten Bereiche in Betonplatten mit kugelgestrahlter Oberfläche in drei verschiedenen Grautönen. Die unter

schiedlich großen Platten werden im Reihenverband verlegt. Der Radweg setzt sich im Bereich der Bahnüberführung über eine durchgehende Fuge und ein Radfahrersymbol von den Fußgängerflächen ab. Zum anderen die Gleisflächen der Stra

ßenbahn, die mit Asphalt befestigt wird, der über Aufheller dem Farbton der Betonplatten angepasst wird. Das Bord zwischen beiden Oberflächen wird über einen Straßenbahnbordstein formuliert der in den Haltestellenbereichen mit integrierten

behindertengerechten Leitfugen ausgestattet ist (siehe Plan Nr.: MD-2-B05)

Tunnelportale

Die Tunnelportale werden mit vorgehängten Lärmschutzfassaden verkleidet. Dabei wird die gesamte Konstruktion gegenüber der Ingenieurplanung im Querschnitt ausgerundet, so dass vor allem im Bereich der östlichen Tunnelrampen zusätzlicher Raum für Radfahrer und Fußgänger gewonnen werden kann. Die erforderlichen Brüstungen werden in Glas ausgeführt, so dass sich die Tunnelöffnungen als einfache Großform, gleich einer schräg angeschnittenen runden Röhre in den Stadtraum einfügen. Der Bewegungsraum des Tunnels wird dabei bewusst als fließender Raum inszeniert indem eine horizontal schwingende Lichtlinie, welche die vorgehängten Fassadenelemente gliedert den Autofahrer durch den Tunnel bis zum anderen Ende begleitet. Gleichzeitig wechselt die Fassadenfarbe der vorgehängten Elemente in einem langsamen Farbverlauf von anthrazit auf der Westseite zu silbergrau auf der Ostseite.

Möblierung

Die Möblierung der neuen Ernst-Reuter-Allee konzentriert sich auf wenige zentrale Punkte im Bereich der Haltestellen Damaskplatz und Kölner Platz (Hockerbänke mit Holzlattungen, siehe Plan Nr.: MD-2-B05). Außerdem im Bereich des Übergangsbereichs der Ernst-Reuter-Allee zum Willy-Brandt-Platz, wo wir an der südorientierten Stützwand zum Bahngelände und auf der gegenüberliegenden Begrenzungsmauer der vorhandenen Grünfläche Sitzgelegenheiten vorsehen, die sich in ihrem Design an die Sitzbänke in den Haltestellenbereichen anpassen. Darüber hinaus konzentrieren sich die angebotenen Sitzmöglichkeiten auf die bereits erwähnten Sitzskulpturen im Bereich des Willy-Brandt-Platzes sowie die Sitznischen am Kölner Platz (siehe auch Beschreibung der jeweiligen Bereiche)

Licht

Die Lichtinszenierungen im Zuge der Ernst-Reuter-Allee sind von besonderer Bedeutung für den Stadtraum. Sie geben ihm vor allem im Dunkeln eine besondere Prägnanz und sorgen für ein angemessenes Maß an sozialer Kontrolle und vermeiden Angsträume. Im einzelnen sind dies das Lichtdach im Bereich der Brücke des Magdeburger Rings, die Lichtdächer im Bereich der Bahnüberführung und das Lichtnetz mit Leuchtringen im Bereich des östlichen Tunnelportals. Alle anderen Lichtinstallationen betonen Bereiche besonderer Aufmerksamkeit auf dem Kölner Platz und dem Willy-Brandt-Platz und werden in diesem Kontext beschrieben.



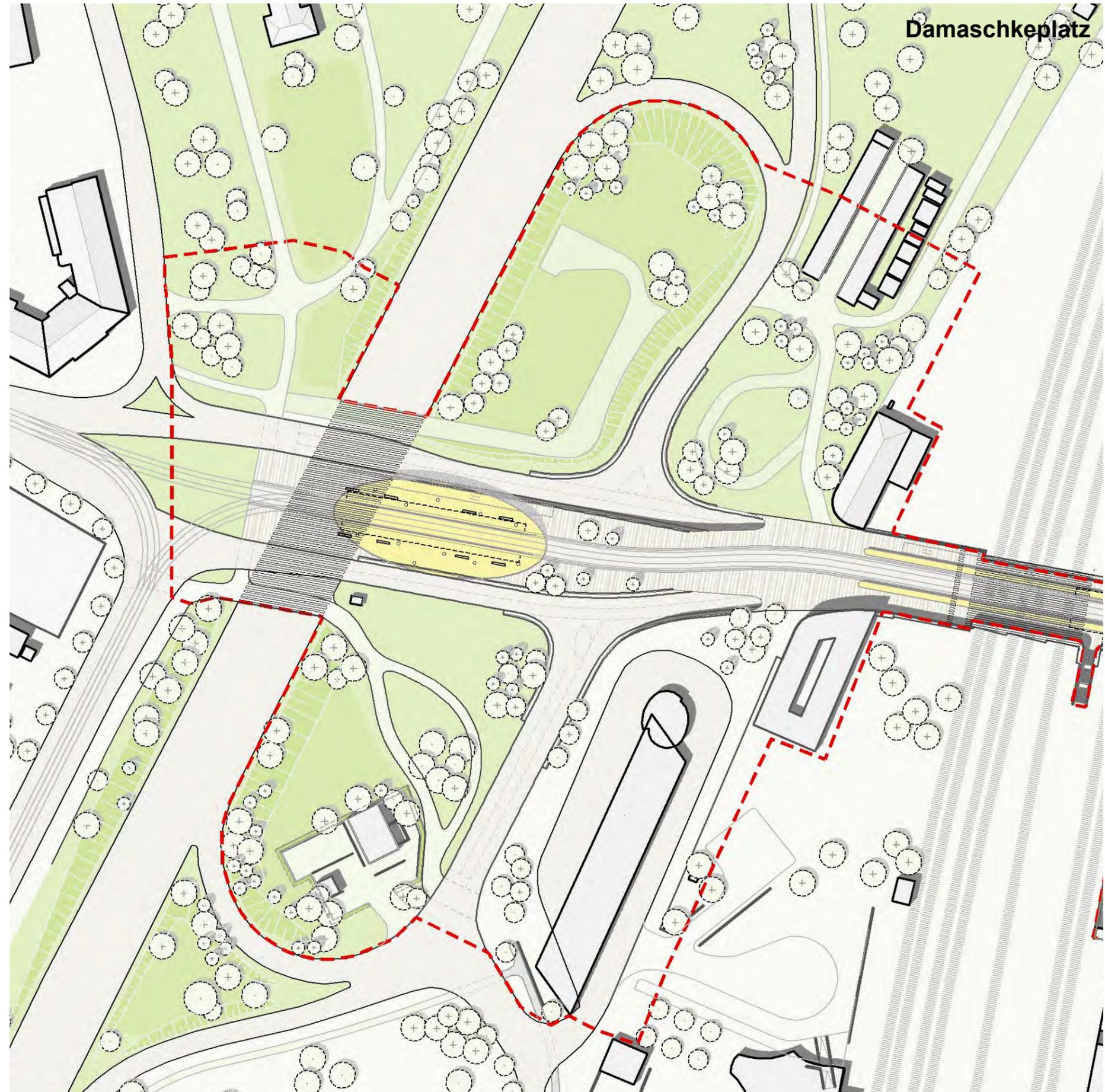
Damaschkeplatz / Grüner Ring

Als zentraler westlicher Zugang zur Innenstadt erhält die neue Haltestelle Damaschkeplatz ein großes leuchtendes Dach aus Polycarbonatplatten, das einerseits die Haltestelle definiert und die entsprechenden funktionalen Angebote integriert, andererseits die vorhandene Ringbrücke zu einer neuen positiv besetzbaren Form transformiert. Konstruktiv hängt dieses Dach an der vorhandenen Brückenkonstruktion, so dass ein stützenfreier neuer Raum entsteht.

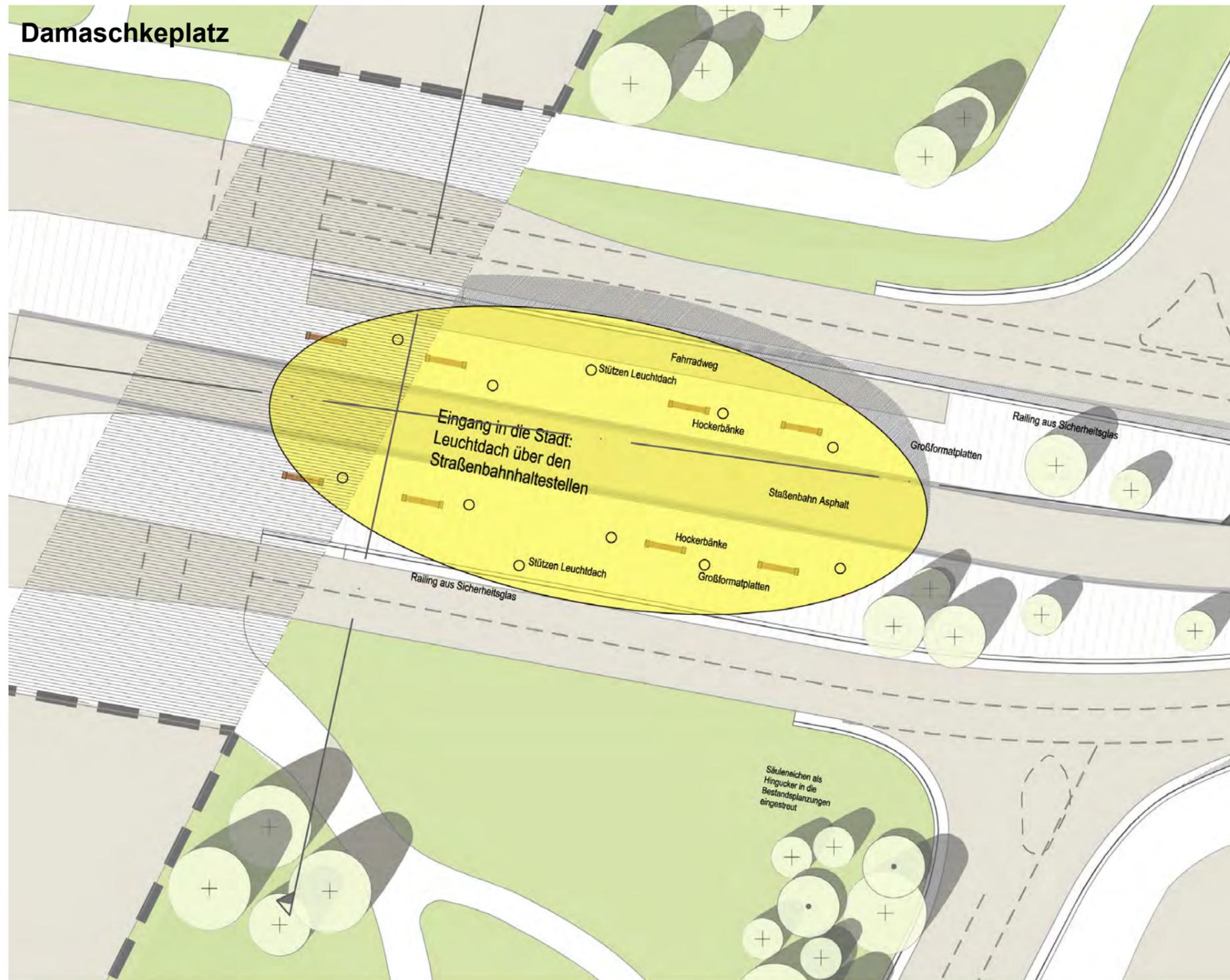
Ergänzende Baumpflanzungen im Haltestellenbereich aus Parkgehölzen wie z.B. Säuleneichen komplettieren den Haltestellenbereich in die Szenerie des Landschaftsgartens „Grüner Ring“.

Die Anbindung zum westlichen Bahnhofseingang und zur Zentralen Omnibushaltestelle (ZOB) erfolgt über einen großzügigen geschwungenen Verbindungsweg südlich des Damaschkeplatzes.

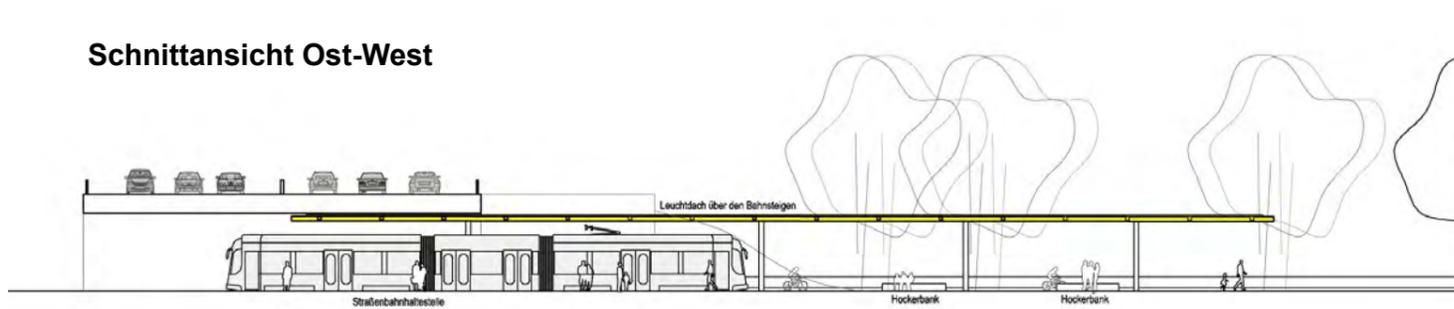
Insgesamt erhält der Damaschkeplatz durch die Aufwertung der Freiräume und die Integration in den neu gestalteten Innenstadtbereich eine gefestigte Stellung im Stadtgebilde. Er entwickelt sich zum zentralen Eingangsbereich zur Innenstadt und verknüpft die bestehenden Nutzungen und Wegebeziehungen. Dabei unterstützt die barrierefreie Ausbildung in den Übergängen der verschiedenen Oberflächen und des Altbestandes diese Funktion.



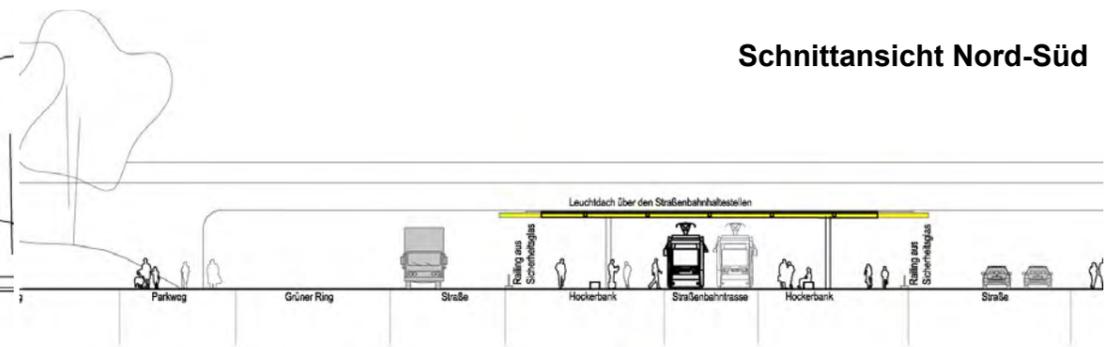
Damaschkeplatz



Schnittansicht Ost-West



Schnittansicht Nord-Süd

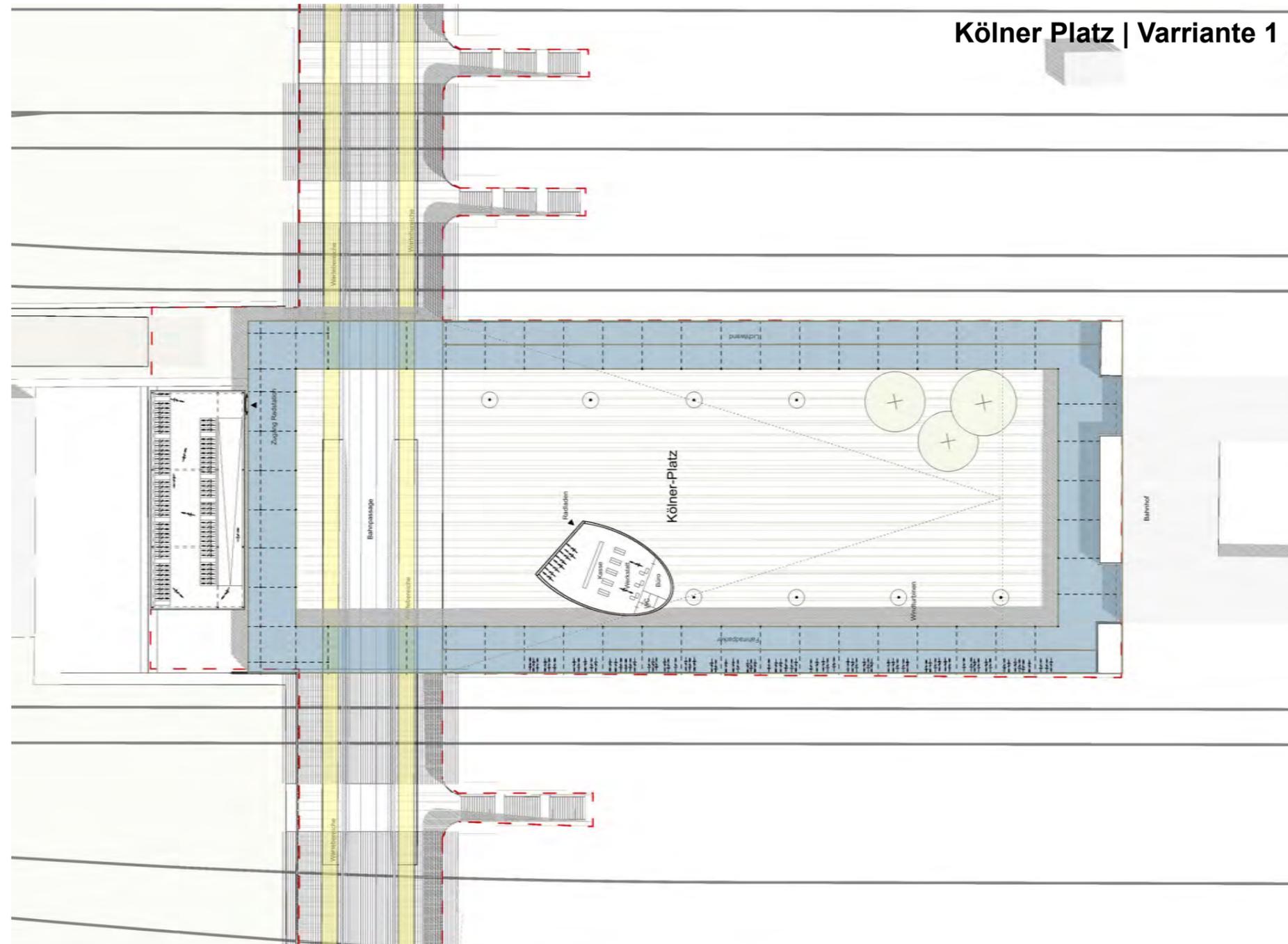


Kölner Platz

Ein umlaufendes Dach ergänzt die vorhandenen Auskragungen der Bahnsteige, so dass eine umlaufende Galerie den Platz rahmt. Am Nordende des Platzes schließt ein neues Fahrradparkhaus die städtebauliche Lücke. Zwei parallele, aber leicht versetzte Reihen Dariusrotoren symbolisieren als kinetische Skulpturen die besondere Bedeutung der Windenergie für Magdeburg und unterstreichen in ihrer Anordnung die Strenge Struktur des Platzes. Eine neue Fahrradwerkstatt orientiert auf den Straßenraum der Ernst-Reuter-Allee und eine neue Baumgruppe im Vorfeld des Bahnhofsgebäudes brechen diese, ansonsten strenge Struktur auf. Aus Sicht der Verfasser ist es aus städtebaulichen, freiraumplanerischen und funktionalen Gründen deutlich besser den Niveauunterschied zwischen der neuen Ernst-Reuter-Allee und dem Bahnhofsgebäude als lange barrierefreie Rampe zu führen, so dass der Kölner Platz mit ca. 4% nach Süden ansteigt.

Alternativ hierzu ist eine nur einseitig geführte Rampe auf der Ostseite des Kölner Platzes möglich. Ansonsten wird der Niveauunterschied durch eine Treppenanlage überwunden (siehe Alternative auf Seite 13).

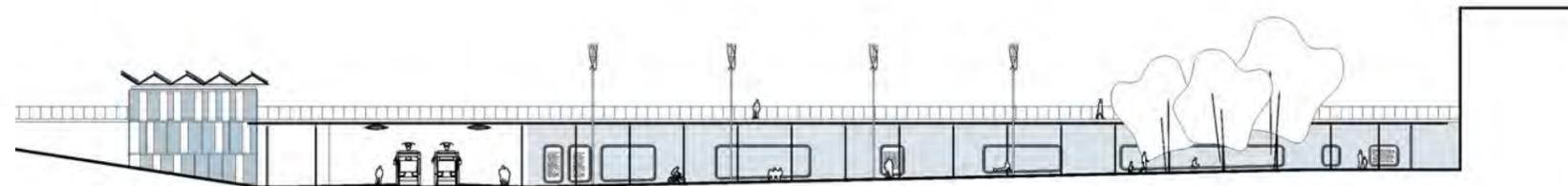
Kölner Platz | Variante 1



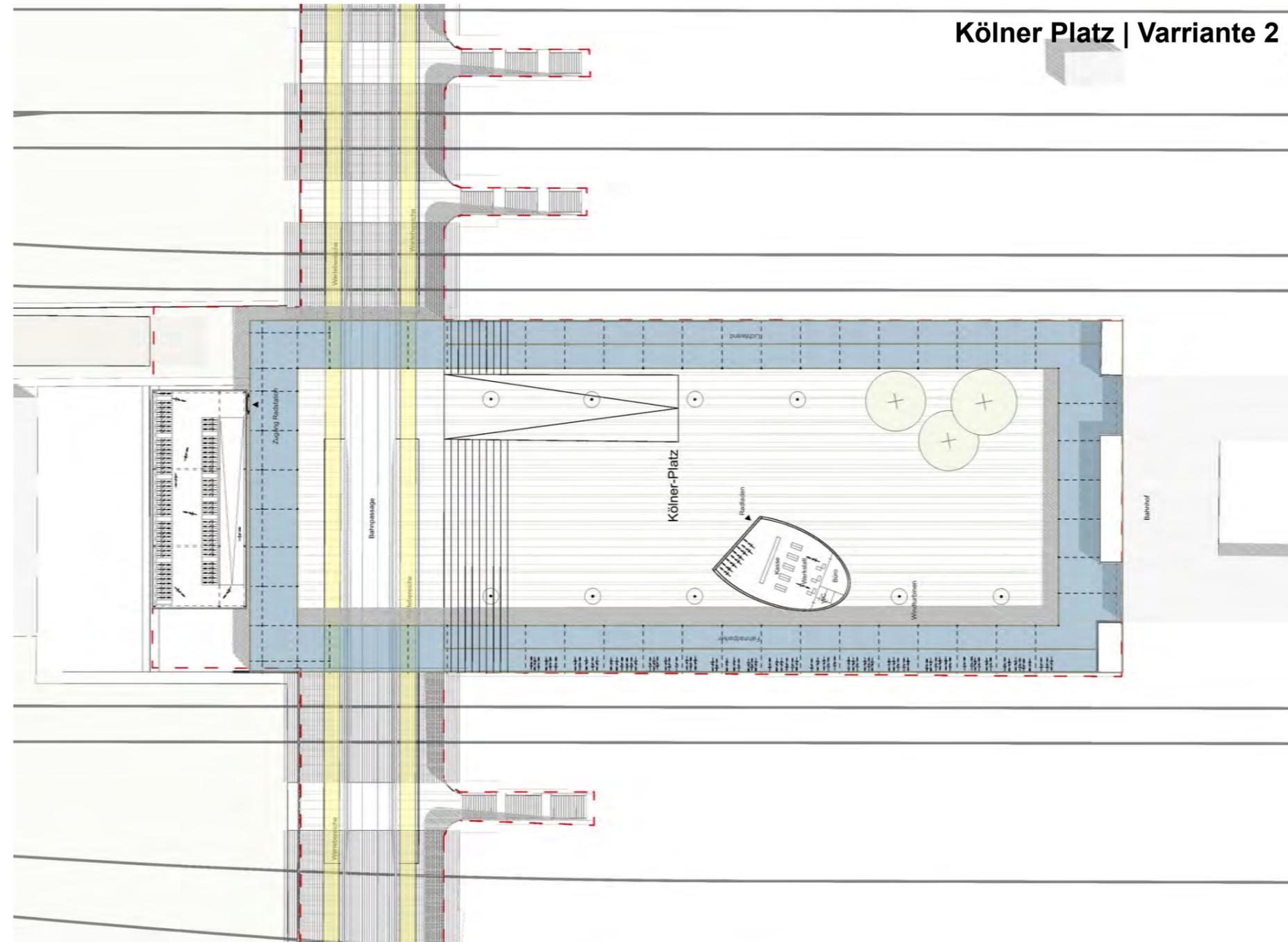
Schnittansicht Ost-West



Schnittansicht Nord-Süd



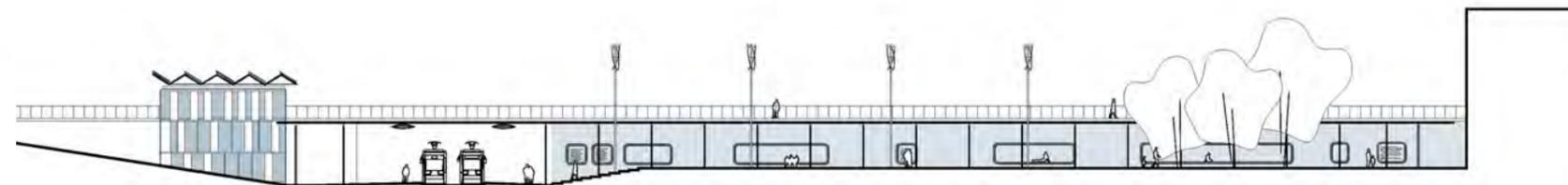
Aufgrund der abgesenkten Bahnsteige der Straßenbahnhaltestelle Kölner Platz differenzieren wir die Ost- und Westfassade der Bahnkörper. Werden auf der Westfassade vor allem zusätzliche Fahrradstellplätze angeboten, so werden auf der Ostseite verschiedene Aufenthaltsangebote gemacht. Hierzu werden die Fassaden der Bahnkörper mit vorgehängten Industrieglaspanelen verkleidet, hinterleuchtet und verschieden breite Sitznischen eingelassen.



Schnittansicht Ost-West



Schnittansicht Nord-Süd

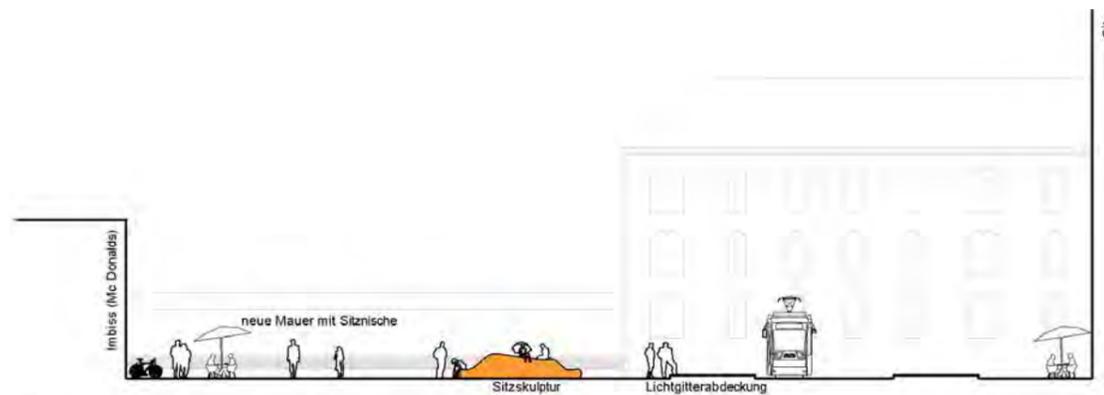


Willy-Brandt-Platz

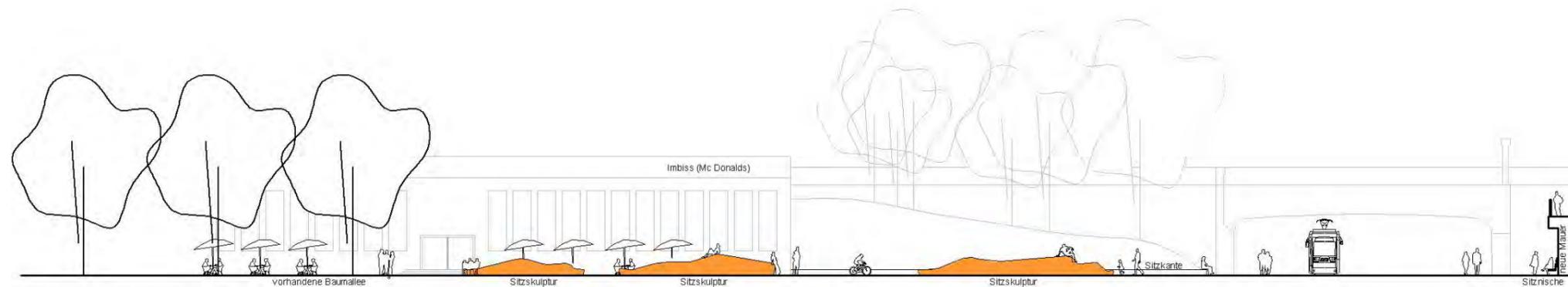
Im Kreuzungsbereich der Ernst-Reuter-Allee zum Willy-Brandt-Platz wird aufgrund der Rahmenbedingungen auf Baumpflanzungen verzichtet. Die vorhandenen Brandüberschlagsöffnungen werden mit einer Stufe und einer Lichtgitterabdeckung einerseits aus dem vorhandenen Verkehrsstrom herausgenommen, andererseits bilden sie kein unüberwindbares Hindernis im Stadtraum.

In Fortsetzung der vorhandenen Baublöcke des Willy-Brandt-Platzes entwickeln wir eine großformatige gegliederte Sitzskulptur und schaffen neue, nicht kommerzialisierte Aufenthaltsmöglichkeiten für die Kunden der angrenzenden Schnellrestaurants und Kinos. Ein neuer informeller Treffpunkt für Nachtschwärmer und andere, die die Nähe zum Bahnhof und die verschiedenen kommerziellen Angebote im Umfeld nutzen.

Auf der im Westen angrenzenden Grünfläche zwischen dem Bahnkörper soll die vorhandene Vegetation weitestgehend erhalten werden. Mit einer abgerundeten Kante bieten wir hier neue Sitzmöglichkeiten an. Langfristig jedoch sollte hier eine dem Stadtraum angemessene Bebauung erfolgen, die das Pendant zum gegenüberliegenden City-Carre bildet. Auf der, dem Willy-Brandt-Platz gegenüberliegenden Nordseite an der Ernst-Reuter-Allee schlagen wir eine Mauernische mit einer langen hochlehnten Sitzbank vor, die durch ihre Südausrichtung einen exzellenten Sonnenplatz bietet.

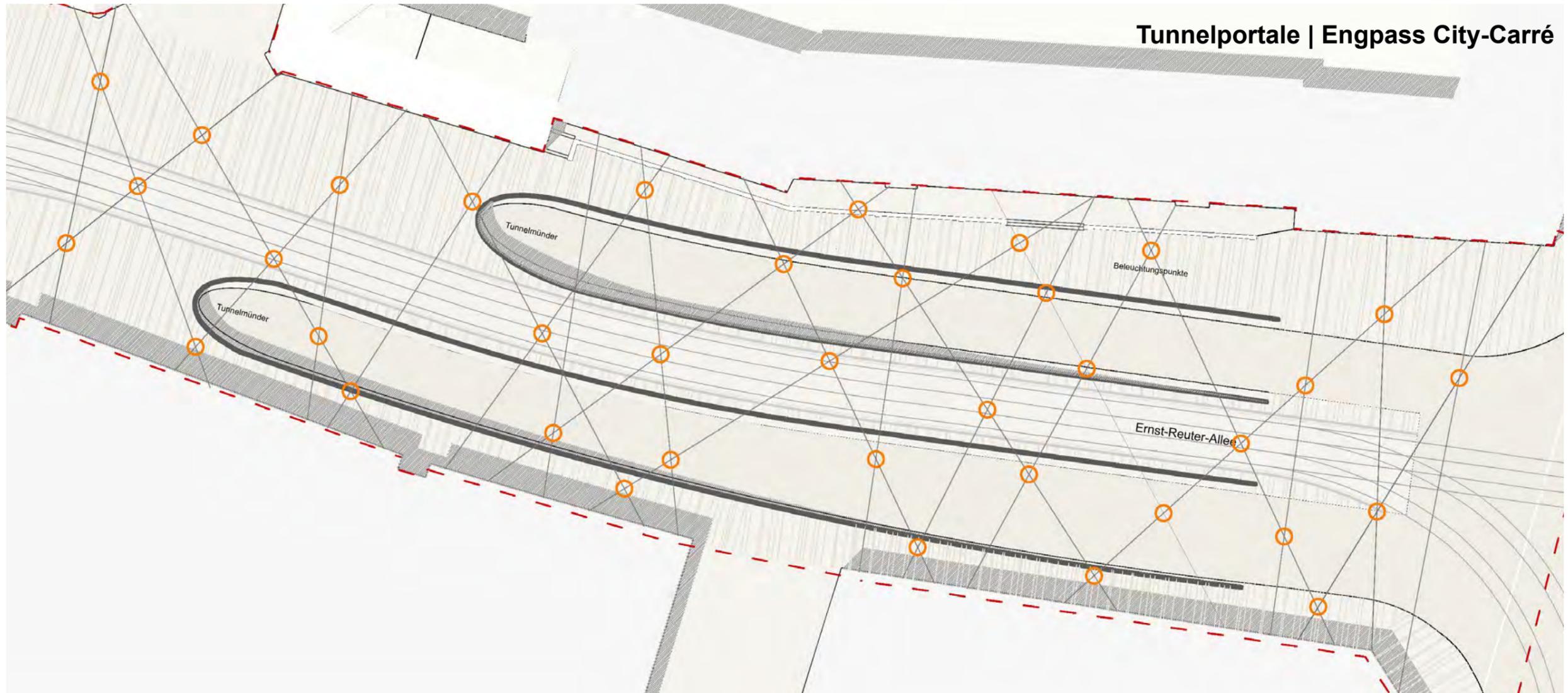


Schnittansicht Ost-West



Schnittansicht Nord-Süd

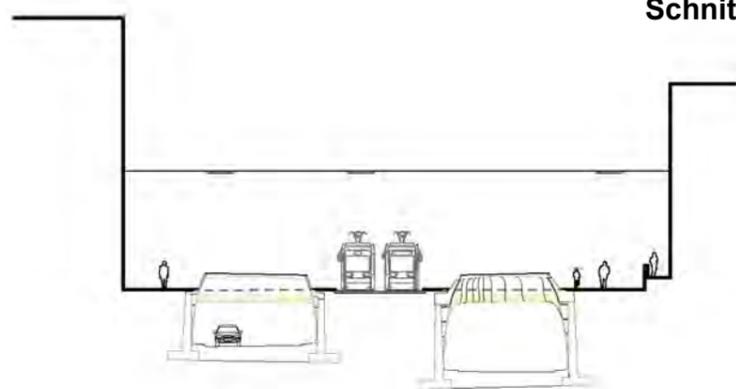
Tunnelportale | Engpass City-Carré



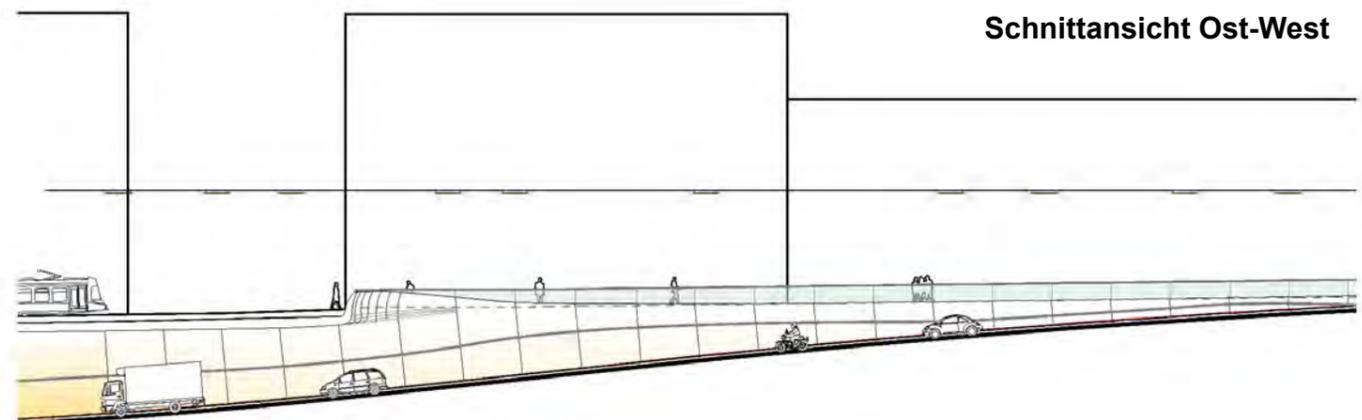
Engpass City-Carré

Der Engpass der City-Carré wird im wesentlichen durch das Tunnelportal Ost bestimmt (siehe oben). Besonderes Zeichen dieses Bereichs wird ein Lichtnetz aus

Leuchtringen die den Autofahrer hier beim Auftauchen aus dem Tunnel in Magdeburg begrüßen / verabschieden.



Schnittansicht Nord-Süd



Schnittansicht Ost-West



Kostenzusammenstellung

Magdeburg Ernst-Reuter-Allee

Stand: 30/03/12

Pos.	Titelsummen
alle Preise in EUR netto	
Bepflanzung & Begrünung	540.000,00 €
Befestigte Flächen	3.307.750,00 €
Ausstattung	472.500,00 €
Beleuchtung	1.692.500,00 €
Bauten & Tunnelportale	3.501.214,53 €
Gesamtsumme netto	9.513.964,53 €
Gesamtsumme brutto	11.321.617,79 €
Quadratmeteranzahl	21.350,00
Quadratmeterpreis	445,62 €