

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 02.04.2013
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0086/13

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	04.06.2013	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	27.06.2013	öffentlich
Stadtrat	04.07.2013	öffentlich

Thema: "Entwicklungen im Umfeld der Maybachstraße"

1. Stand Workshop Maybachstraße (A0149/11)

Mit dem Antrag A0149/11 wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt am 12.04.2012 beschlossen, einen internationalen städtebaulichen Workshop für die Flächen westlich und östlich der Maybachstraße durchzuführen.

Im Rahmen des Workshops sollten Betrachtungen über die verbesserte verkehrliche Anbindung an Stadtfeld und die Altstadt vorgenommen werden. Er sollte weiterhin dem Zweck dienen, Wohn- und Gewerbenutzungen festzulegen und dabei touristische und denkmalpflegerische Belange berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sollte auch eine Grünflächenuntersuchung durchgeführt werden.

Um eine realistische städtebauliche Gesamtkonzeption zu erstellen, ist es zunächst erforderlich, die tatsächlichen Rahmenbedingungen zu ermitteln.

Vorzustellen ist, dass bisher beinahe das gesamte Areal formal für eine Bahnnutzung gewidmet war. Damit entzog es sich generell der Planungshoheit der Gemeinde. Lediglich der Bereich des Kavalier VI wurde seitens des Eisenbahnbundesamtes für eine bahnfremde Nutzung freigegeben. Hierfür wurde ein Bauleitplanverfahren durchgeführt und abgeschlossen (Bebauungsplan Nr. 237-4.1 rechtsverbindlich seit 16.12.2011). Das Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr hat einen Antrag auf Entwidmung der übrigen Flächen gestellt. Die Voraussetzungen für eine Entwidmung liegen nach Aussage des Eisenbahnbundesamtes jedoch derzeit nur für die Flächen westlich der Maybachstraße (Festungsanlagen) vor. Ein Freistellungsbescheid wurde dementsprechend am 11.03.2013 erteilt. Insofern kann das Bauleitplanverfahren für den Bereich der Festungsanlagen fortgesetzt werden.

Das Gebiet westlich der Maybachstraße ist Denkmalsbereich gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt. Entsprechend dem Denkmalrahmenplan (Anlage 2) aus dem Jahr 2007 sollen die Kavaliere V und VI für kulturelle und gewerbliche Zwecke genutzt werden und der Festungskomplex Maybachstraße insgesamt als Denkmalschauobjekt und touristisches Element in das Stadtbild integriert werden. Dies entspricht auch den Empfehlungen des Festungsbeirates aus dem Jahr 2010. Der in 2012 erarbeitete Denkmalpflegeplan für die Festungsanlagen der Stadt Magdeburg beinhaltet, zeitlich bedingt, noch kein Handlungskonzept und Konfliktmanagement für die einzelnen Festungselemente. Auf Grund des Erhaltungszustandes und der Großräumigkeit besitzen die Festungsbauwerke in der Maybachstraße aus der Zeit der preußisch deutschen Großfestung im

nationalen Vergleich jedoch ein Alleinstellungsmerkmal. Es ist schon deswegen nicht zu erwarten, dass der Denkmalpflegeplan wesentlichen Änderungen zum Denkmalrahmenplan hervorbringen wird. Die Einbeziehung der Fläche in einen Workshop führt aus Sicht der Verwaltung nicht über die bereits entwickelten Ideen hinaus.

Wie oben erwähnt besteht für die Flächen östlich der Maybachstraße laut Aussage des Eisenbahnbundesamtes keine Aussicht auf flächenhafte Entwidmung. Hier sind bahngelundene Nutzungen vorhanden. Der Standort soll auch zukünftig erhalten und ausgebaut werden. So plant die DB AG die Nachnutzung einer ca. 4.500 m² großen Lager- und Fertigungshalle für ein Signalwerk. Hier erfolgt zukünftig die Aufarbeitung gebrauchter Komponenten der Leit- und Sicherungstechnik für den Eisenbahnverkehr. Mittelfristig sollen am Standort 80 Mitarbeiter im Einschichtbetrieb beschäftigt werden.

Durch die dauerhafte Bahnnutzung ist die Einbeziehung dieser Flächen in einen Workshop zwar möglich, die so erhaltenen Entwicklungsabsichten allerdings nicht umsetzbar.

Damit bleibt insgesamt festzustellen, dass die Durchführung eines internationalen Workshops aufgrund der ermittelten tatsächlichen Rahmenbedingungen für das gesamte Umfeld der Maybachstraße nicht zielführend ist.

2. Einzelmaßnahmen im Umfeld der Maybachstraße

2.1 Festungsanlagen

In den letzten Jahren wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Festungsgeschichte im Bereich der Maybachstraße für die Öffentlichkeit erlebbar zu machen. So wurde die Kontereskarpenmauer (Stützmauer westlich des Fuß- und Radweges) bereits umfangreich saniert, der Bau des Weges an der Künette begonnen und wird im kommenden Jahr mit der Verrohrung zur Querung der Künette restlos fertiggestellt (siehe I0191/12, Stadtrat v. 06.09.2012). Die Regenwasserableitung von der Tangente in die Künette in Höhe des Ravelins II wurde mittels Fallschacht wesentlich verbessert. Zudem wurden vor dem Kavalier V unmittelbar vor der Eskarpenmauer (Mauer östlich des Fuß- und Radweges) auf einem 3 m breiten Streifen die Bäume gefällt, welche die Mauer gefährdeten. Es erfolgten hier Abgrabungen bis auf das bauzeitliche Bodenprofil. Vor dem Kavalier VI wurden ebenfalls alle die Eskarpenmauer gefährdenden Bäume gefällt. Die Rodungsarbeiten und die Herstellung des bauzeitlichen Bodenprofils stehen jedoch noch aus.

Der Weg an der Künette ist nicht gewidmet und ist damit auch kein öffentlicher Weg. Er ist seit geraumer Zeit gesperrt, da die Verkehrssicherheit nicht gegeben ist. Zur Nutzbarmachung des Weges ist es erforderlich, das Sickerwasser aus der Kontereskarpenmauer, das zurzeit noch über die Wegoberfläche abfließt, vor dem Weg zu fassen und unterhalb des Weges in die Künette abzuleiten. Das Sickerwasser führt zurzeit im Winter zu vereisten, im Sommer zu schmierigen Wegoberflächen und lässt damit eine Nutzung des Weges nicht zu.

Bei Starkregenereignissen wird der Weg an der Künette zudem über die am ZOB befindlichen Mischwasserabschläge überschwemmt, so dass auch bei diesen Wetterereignissen eine Wegbenutzung nicht möglich ist. Um ein Betreten des Weges an diesen Tagen auszuschließen, sollen am Weganfang und -ende abschließbare Tore, die zugleich auch im abgeschlossenen Zustand als Fluchttore von innen nach außen wirken, installiert werden. Beidseitig der Tore werden zur Wegabschottung noch kleinere Zaunanlagen erforderlich.

Die Kosten für die vorgenannten beiden Maßnahmen belaufen sich auf ca. 40.000 Euro (brutto). Hierfür wurde ein Antrag zur Förderung aus dem Programm Stadtumbau Ost Programmjahr 2014 und 2015 gestellt. Nach Abschluss der Arbeiten könnte der Weg als öffentliche Einrichtung von der Stadt gewidmet und sein Gebrauch durch eine Benutzungssatzung geregelt werden.

Weitere Maßnahmen zum Erhalt, Nutzung und Erschließung der *städtischen* Anlagen des Festungsbauwerkes wurden seitens der Verwaltung in 3 Varianten untersucht.

Variante 1: Sicherung der baulichen Anlage, geführte Besichtigungen für die Öffentlichkeit möglich, kein Strom, kein Wasser

- Instandsetzungsarbeiten an der Eskarpenmauer
- Instandsetzungsarbeiten an den Außenwänden der anderen baulichen Anlagen
- Teilweise Graffitibeseitigung
- Einfache Sicherung Fenster und Türen
- Einfache Instandsetzung Fußboden
- Absturzsicherung ergänzen, am Original orientierend
- Brücke zur Doppelkaponniere
- Treppenanlage mit Brücke südlich vom Ravelin II
- Treppenanlage nördlich vom Ravelin II

Kostenschätzung: ca. 1.990.000 Euro (brutto)

Variante 2: Erweiterte Sicherung der baulichen Anlage, geführte Besichtigungen für die Öffentlichkeit möglich, Strom in allen Gebäudeteilen, kein Wasser

wie Variante 1, jedoch denkmalpflegerisch qualitativ verbessert, zuzüglich:

- Eingangstore zum Ravelin II am Original orientierend einbauen
- Einfaches Herrichten der Innenwände bzw. Innenwandflächen der Außenwände
- Strom in allen Gebäudeteilen mit einfacher Beleuchtung

Kostenschätzung: ca. 2.115.000 Euro (brutto)

Variante 3: Erweiterte Sicherung der baulichen Anlage, geführte Besichtigung für die Öffentlichkeit möglich, Nutzung der baulichen Anlage möglich, Strom in allen Gebäudeteilen, in Kehlkasematten zusätzlich Wasser, Abwasser und Heizung

wie Variante 2, jedoch denkmalpflegerisch qualitativ noch besser, zuzüglich:

- Deckenabdichtung auf allen Gebäuden erneuern
- Wasser, Abwasser und Heizung in der Kehlkasematte
- Ausstattung in der Kehlkasematte pauschal in Höhe von 45.000 Euro

Kostenschätzung: ca. 3.060.000 Euro (brutto)

Von den Maßnahmen sind unterschiedliche Eigentümer betroffen (vgl. Anlage 3). Mit diesen sind zunächst Gespräche zu führen, die auch das Thema der Finanzierung beinhalten.

Unabhängig von den Varianten sind die vorgenannten Maßnahmen bisher nicht finanziell untersetzt. Aufgrund des baulichen Zustandes ist es jedoch erforderlich, die Eskarpenmauer zu sanieren. Die Mauer dient der Hangsicherung für die in Fremdeigentum befindlichen Kavaliers V und VI. Ein Mauereinsturz führt vermutlich nicht nur zur Schädigung dieser Objekte sondern zieht auch eine Beeinträchtigung der Durchlassfähigkeit der Künette nach sich. Die Kostenschätzung für diese Einzelmaßnahme beträgt 1.130.000 Euro (brutto).

Der Stadtrat hat dem Antrag des Finanz- und Grundstücksausschusses zugestimmt, zur Sicherung der Eskarpenmauer eine Schotter- und Kiesanschüttung am grabenseitigen Mauerfuß vorzunehmen. Für die Umsetzung dieser Maßnahme wurden 50.000 Euro im Haushalt des Tiefbauamtes 2013 eingestellt.

Nach einer ingenieurfachlichen und denkmalrechtlichen Einschätzung wäre es sinnvoll, anstelle der zusätzlichen Schotter- und Kiesanschüttung die Erstellung eines Gutachtens für die Mauer zu beauftragen, um die bautechnisch richtigen Maßnahmen, auch und insbesondere am Mauerfuß, zu planen und den bauzeitlichen Zustand der seitlichen Bereiche der Künette wiederherzustellen. Das heißt, die im Laufe der Jahre entstandenen Erdanhäufungen, müssen beseitigt werden, damit das Wasser bei Überflutungen schnell wieder abfließen kann.

Das Tiefbauamt würde, neben dem Gutachten, als Sofortsicherungsmaßnahme ein bereits beantragtes Projekt der GISE mbH mit den bereit gestellten Mitteln erweitern. Die Maßnahme der GISE mbH sieht vor, Abflussrinnen von der Festungsmauer bis in die Künette herzustellen. Das Tiefbauamt bemüht sich, diese Maßnahme dahingehend anzupassen, dass anstelle der Rinnen in kleineren Abständen eine ca. 5 m breite Teilberäumung von Erdstoff zwischen der Künette und der Eskarpenmauer sowie eines Streifens direkt an der Mauer erfolgt. Die Erdstoffe werden nicht, wie geplant vor Ort belassen, sondern mit den noch zur Verfügung stehenden Mitteln abgefahren. Bei Beantragung weiterer Maßnahmen der GISE mbH in den Folgejahren könnte dann in Bauabschnitten die gesamte Beräumung in der gleichen Art und Weise erfolgen.

2.2 Entwässerung

Schematisch teilt sich der Lauf der Künette in drei Abschnitte: Ein nördlicher Bereich mit dem Bauwerk der SWM GmbH & Co.KG/ AGM GmbH, einen Mittleren, der Grund- und Schichtenwassersituationen aufweist, sowie einen südlichen Abschnitt mit Staustufen zur Klinke.

Während der vorlaufenden Maßnahmen der SWM GmbH & Co.KG/ AGM GmbH im Zuge des Bauvorhabens Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee wird gefördertes Grundwasser in den nördlichen Abschnitt der Künette geleitet. Dafür liegt eine Genehmigungsplanung vor, die eine wasserrechtliche Erlaubnis der Oberen Wasserbehörde beinhaltet.

Für das eigentliche Bauvorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee liegt ebenfalls eine wasserrechtliche Genehmigung vor, welche Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses ist. Dieser Planfeststellungsbeschluss verpflichtet den Vorhabenträger jedoch auch, das Baudenkmal Festung Maybachstraße während der Baumaßnahme so zu behandeln und zu schützen, dass die historische Substanz nicht weiter geschädigt wird. Daraufhin untersucht der Vorhabenträger derzeit eine Ableitung des geförderten Grundwassers aus dem Bauvorhaben über eine Rohrleitung parallel zur Künette im Bereich Carl-Miller-Straße oder direkt in die Klinke im vorgenannten Bereich.

Der SWM GmbH & Co.KG/ AGM GmbH wurden im Juli 2012 Lösungsvorschläge der Stadt zur allgemeinen Verbesserung der Gewässersituation Künette übergeben, mit der Bitte diese fachlich zu prüfen, um danach das weitere Handeln zu erörtern. In einer Beratung zwischen dem Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr und den SWM GmbH & Co.KG/ AGM GmbH im Oktober letzten Jahres wurden diese Lösungsvorschläge erörtert und das weitere Vorgehen besprochen. Zunächst wurde festgestellt, dass sich mit Fertigstellung des geplanten Altstadtsammlers (ca. 2022) die Mischwasserabschläge in die Künette um 95% reduzieren. Die aufgezeigten Varianten der Stadt:

- Öffnen des Künettekanals
- Grundablass des Künettekanals
- Pumpwerk und Druckrohrleitung vom Sohlprung/ Künettekanal zur Carl-Miller-Straße in die Klinke
- Bau eines neuen Regenwasserkanals vom Sohlprung zum Abschlagskanal/ Elbe

wurden teilweise seitens der SWM GmbH & Co.KG/ AGM GmbH abgelehnt und neue Vorschläge wurden hinzugefügt. Bis Ende April 2013 werden die Kostenschätzungen der Vorzugsvarianten durch SWM GmbH & Co.KG/ AGM GmbH der Stadt vorgelegt. Erst danach kann unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten die Vorzugsvariante festgelegt und eine zeitliche Realisierung geplant werden.

2.3 Andienungs- und Stellplatzkonzept Hauptbahnhof

In Folge der dauerhaften Bahnwidmung der Flächen östlich der Maybachstraße stehen auch für benötigte Stellplätze des Bahnhofes kaum Flächen zur Verfügung. Die DB AG hat der Landeshauptstadt Magdeburg eine Fläche von 12.600 m² zum Kauf angeboten, wovon jedoch 4.600 m² temporär als Baustelleneinrichtung für die Maßnahme Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee planfestgestellt sind. Mithin stehen also kurzfristig nur 8.000 m² südlich des Konrad-Adenauer-Platzes zur Verfügung. Für eine angemessene städtebauliche Gesamtgestaltung mit Einordnung aller Funktionen in kurzer Entfernung zum Eingangsbereich des Bahnhofes, wäre jedoch ein Flächenbedarf von mind. 18.000 m² erforderlich.

Ist-Situation

Bisher sind am Parkplatz Konrad-Adenauer-Platz / Maybachstraße rund 130 Stellplätze und 4 Carsharingplätze sowie am Kölner Platz rund 80 Stellplätze seitens der DB AG vorhanden. Weiterhin stehen auf der Westseite des Hauptbahnhofes rund 20 öffentliche Stellplätze für das Kurzzeitparken, rund 6 Taxi-Stellplätze sowie auf der Ostseite am Willy-Brandt-Platz / Bahnhofsvorplatz rund 20 Stellplätze und rund 30 Taxi-Stellplätze zur Verfügung.

Zusammenfassend liegt derzeit ein ebenerdiges Stellplatzangebot im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofes von rund 250 öffentlich zugänglichen Kfz-Stellplätzen (inkl. anteilige Behindertenstellplätze) und rund 36 Taxi-Stellplätzen vor. Weitere Parkplätze in mittelbarer, d.h. zumutbarer Entfernung sind im Bereich Bahnhofsstraße sowie im City Carré/Tiefgarage (rund 1.150 Stellplätze) zu finden.

Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen (Konrad-Adenauer-Platz / Maybachstraße, Kölner Platz, Willy-Brandt-Platz / Bahnhofsvorplatz) sind überwiegend ausgelastet. Regelmäßig werden in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich rund 25-30 Fahrräder auf dafür nicht vorgesehenen Flächen abgestellt.

Die für Kiss-and-Ride (K+R, Abliefern und Abholen von Fahrgästen) vorgesehene Anfahrt am Konrad-Adenauer-Platz / Maybachstraße (Hbf. Westseite) sowie der Bahnhofsvorplatz / Willy-Brandt-Platz (Hbf. Ostseite) werden häufig durch zahlreiche Fremdnutzer (Kleintransporter, Taxi) ordnungswidrig befahren.

Zielvorstellungen

Folgende Funktionen bzw. deren Neuordnung sollten bei einer möglichen Erweiterung des bisherigen Parkplatzes in der Maybachstraße Beachtung finden:

- erforderliche Kapazitätssteigerung bei Um- und Ausbau sowie Nutzung der Festungsanlagen, rund 50 - 100 zusätzliche Stellplätze, ggf. als Doppelnutzung
- dauerhafte Einordnung der Anlieferungszone durch den Entfall der Andienung Kölner Platz, Einordnung der Baustelleneinrichtung und den geplanten Behelfsbahnsteiges
- Taxivorfahrt und deren Stellplätze, Kompensation der auf dem Willy-Brandt-Platz entfallenden Taxi-Stellplätze bzw. des notwendigen Mehrbedarfes
- wachsender Bedarf an Kiss-and-Ride Stellplätzen (K+R und Kurzzeitparken) sowie Entfall im Bereich Intercity-Hotel
- wachsender Bedarf an Park-and-Ride Stellplätzen (P+R) auf der Westseite Hbf. durch die gute Anbindung an den Cityring
- Stellplätze (als Ersatz) für Reduzierung der Stellplatzanzahl Willy-Brandt-Platz
- Anordnung von 8 Busstellplätzen für Abstellen der Überliegerbusse als Ersatz der bisherigen Überliegerfläche am Sachsenring südlich der Liebknechtstraße
- Bike-and-Ride (B+R / Fahrradstellplätze), ggf. Anordnung / Neuordnung mit einer Radstation am Kölner Platz, Fahrradabstellplätze am Willy-Brandt-Platz
- Stellplätze für PKW-Kunden der Bahnhofsgeschäfte sowie für Arbeitskräfte im Hbf.

Grundsätzlich bedingt die Erarbeitung eines gesamtheitlichen Andienungs- und Stellplatzkonzeptes im Bereich Maybachstraße eine Kooperation zwischen DB AG (inkl. Tochterfirmen und Bundeseisenbahnvermögen Halle), NASA GmbH und LH Magdeburg. Private Grundstückseigentümer wären zu berücksichtigen.

Aus städtebaulicher Sicht müsste der Konrad-Adenauer-Platz nach Süden baulich gefasst werden. Ein Parkhaus - evtl. mit der Integration einer Radstation - wäre eine optimale Begrenzung.

Die Landeshauptstadt Magdeburg kann und wird nicht für die Nutzer etwa der DB AG allein Stellplätze schaffen. Ziel sollte deshalb eine Abstimmung zwischen den beteiligten Partnern (DB AG, NASA GmbH und LH MD) sein.

Dr. Dieter Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen:

- I0086/13 Anlage 1 Übersichtsplan
- I0086/13 Anlage 2 Auszug Denkmalrahmenplan
- I0086/13 Anlage 3 Eigentumsplan
- I0086/13 Anlage 4 Stellplätze