

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 28.01.2016
Dezernat VI	Amt Amt 66	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0026/16

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	09.02.2016	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	10.03.2016	öffentlich
Finanz- und Grundstücksausschuss	23.03.2016	öffentlich
Stadtrat	19.05.2016	öffentlich

Thema: Aktueller Stand des Vorhabens Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (EÜ ERA)

1. Stand der Vergaben

Es sind bezüglich der Gewerke der LH Magdeburg alle Bauleistungen vergeben bis auf die Technische Ausrüstung für die Verkehrsanlagen und das Ingenieurbauwerk. Es ist vorgesehen, diese Leistungen bis Ende 2016 auszuschreiben. Auf diese getrennte Ausschreibung wurde bereits in der DS0131/15 hingewiesen.

Die Planungsleistungen sind vergeben.

Die Vorgaben aus dem beschlossenen Antrag DS0137/15/27 hat die Stadt zum Anlass genommen, das Projektteam des Tiefbauamtes ab 11.01.2016 durch einen externen Projektkoordinator zu verstärken.

2. Technische Änderungen und Zusatzleistungen

Im Zusammenhang mit der abschließenden Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen hatte das Tiefbauamt, um eine weitere Sicherheit zur Umsetzung des Projektes zu erhalten, eine zusätzliche fachliche Unterstützung durch den bereits beauftragten Ausführungsplaner, in Form einer Plausibilitätsprüfung der Vergabeunterlagen beauftragt. Das Ergebnis dieser Plausibilitätsprüfung ergab, dass konstruktiv ein Pfahlkopfbalken im Übergang von den Bohrpfählen zur Tunneldecke erforderlich ist. Diese Änderung wurde kurz vor Veröffentlichung der Ausschreibung in die Ausschreibungsunterlage eingearbeitet und ist somit Vertragsgegenstand bei der Vergabe an das Bauunternehmen PORR Deutschland GmbH Zweig NL Berlin geworden.

Bisher sind drei Nachträge, die zu Mehrkosten führen, abschließend verhandelt und werden im Vergabeausschuss am 16.02.2016 behandelt (DS0009/16).

Darüber hinaus sind technische Änderungen und zusätzliche Leistungen erforderlich geworden. Hierbei sind insbesondere die Änderungen bei den Bohrpfählen zu benennen, bei denen aus statischen Gründen noch vor baulicher Realisierung der ursprünglichen Planung die Durchmesser von 0,9 m auf 1,2 m neu dimensioniert, die Bohrpfahlängen teilweise erhöht und die Pfahlabstände verringert werden mussten. Letzteres führt zu einer Erhöhung der Anzahl der Bohrpfähle.

Im Rahmen der Ausführungsstatik wurde festgestellt, dass in der Entwurfsstatik Annahmen in Bezug auf den Grundwasserstand getroffen wurden, die dazu geführt hätten, dass das Bauwerk im Endzustand an sich funktioniert hätte, jedoch in der Bauphase die Aufnahme der seitlichen Drücke durch die Bohrpfähle nicht gegeben wäre. Diese Drücke entstehen durch den anstehenden Boden, das Grundwasser und die seitliche Auflast aus dem Umfeld (+1-Ebene). Erst durch die Tunneldecke / -sohle werden die Bohrpfähle gegenüberliegend ausgesteift.

Der Prüfingenieur stellte im Rahmen seiner Prüfung fest, dass die Nachweisführung der Bohrpfähle ergeben hat, dass die äußeren Bohrpfahlwände (Nord und Süd) nicht ohne zusätzliche Maßnahmen (z. B. Rückverankerungen und/oder Gurtungen im Trogbereich, Vergrößerung der Bohrpfahldurchmesser, -längen, -anzahl) für den maßgebenden Bauzustand nachweis- und ausführbar sind.

In den vergangenen Monaten erfolgte baubegleitend die Überarbeitung der Bauwerksbemessung anhand der nunmehr fortgeschriebenen Randbedingungen, was eine statisch-konstruktive Neubemessung der Gründung sowie eine Verbesserung der Steifigkeit des späteren Gesamtbauwerkes zur Folge hatte.

Alle bereits erbrachten Bauleistungen entsprechen somit den Ergebnissen der überarbeiteten Planung. Eine nachträgliche Anpassung ist also nicht erforderlich.

Diese Änderungen werden zu einer Kostenerhöhung führen (siehe auch die Ausführungen in der DS0131/15 dazu). Da das Nachtragsangebot noch nicht vorliegt, ist diese derzeit nicht bezifferbar.

Diesbezüglich wurden über den zuständigen Auftraggeber, die DB Netz AG, gegenüber dem Entwurfsplaner nach Konsultierung des Prüfingenieurs Planungsmängel (insbesondere hinsichtlich statischer Gründe) gerügt (siehe auch die Ausführungen in der DS0131/15) und die Planungsänderungen auf dem Wege der Ersatzvornahme erstellt. Die Planungsmängel werden vom Entwurfsplaner bestritten.

3. Bauzeitlicher Fortschritt

Durch die unter 2. genannten erforderlichen Planungs- und Bauänderungen sowie Bauänderungen in den Losen anderer Auftraggeber befinden sich die Gewerke der LH Magdeburg derzeit nicht im Zeitplan. Die Einhaltung der Sperrpausen der DB Netz AG wird durch eine teilweise geänderte Bautechnologie abgesichert. Zur Aufholung der baulichen Verzüge können evtl. zusätzliche Sperrungen im Baufeld in diesem Jahr notwendig werden.

4. Sonstiges

a) Infopoint

Am 19.11.2015 öffnete der Infopunkt auf dem Willy-Brandt-Platz. Dieser ist mit 2 Mitarbeitern der Landeshauptstadt Magdeburg, Mittwoch 16-18 Uhr sowie Freitag und Samstag 14-18 Uhr, besetzt. Bis einschließlich 03.02.2016 nutzten bereits über 1.500 Besucher dieses Informationsangebot.

b) Verkehrsführung

Mit der IG Innenstadt (IGI) gibt es vereinbarungsgemäß eine enge Zusammenarbeit. Die kurzfristig, in Abstimmung mit der IGI geänderte Verkehrsführung (stadtauswärts anstatt stadteinwärts in der derzeitigen Bauphase), erforderte zusätzliche verkehrliche Hinweise. Hierbei unterstützte die IGI mit ihren Ideen und Vorstellungen.

Über die Einschränkungen/Sperrungen wird das Verkehrszentrum des MDR, bei Änderungen der Verkehrsführung, informiert. Von dort aus erfolgt die Einstellung ins Internet und kann bei der Navigation über z. B. Google Maps genutzt werden.

Eine Anzeige von Sperrungen und Umleitungsempfehlungen in den Navigationssystemen für das Stadtgebiet Magdeburg generell, also nicht nur die EÜ ERA betreffend, steht laut Aussage der Landesstraßenbaubehörde voraussichtlich ab Ostern 2016 zur Verfügung.

Die aktuellen Verkehrszeichenpläne können auch auf der Internetseite zur EÜ ERA unter:

<http://www.magdeburg.de/Start/B%C3%BCrger-Stadt/Leben-in-Magdeburg/Verkehr/Eisenbahn%C3%BCberf%C3%BChrung-Ernst-Reuter-Allee/Verkehrsinfo>

eingesehen werden.

c) Gleiskreuzung Damaschkeplatz

Bisher ist die Gleiskreuzung im westlichen Bereich des Damaschkeplatzes als Gleisdreieck geplant und bauvertraglich von der MVB GmbH & Co.KG gebunden. Beim Projekt der 2.Nord-/Süd-Verbindung der MVB GmbH & Co.KG ist ein Gleisviereck im Planfeststellungsverfahren beantragt worden.

Diese Planung sieht vor, die bereits planfestgestellten Haltestellen am Damaschkeplatz in den Adelheid- sowie in den Editharing zu verlegen.

Dr. Scheidemann