

| | | |
|--|---------------|--|
| Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister - | | Datum 12.07.2016 |
| Dezernat VI | Amt Amt 66 | Öffentlichkeitsstatus öffentlich |

I N F O R M A T I O N

I0122/16

| Beratung | Tag | Behandlung |
|--|------------|------------------|
| Der Oberbürgermeister | 26.07.2016 | nicht öffentlich |
| Finanz- und Grundstücksausschuss | 10.08.2016 | öffentlich |
| Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr | 11.08.2016 | öffentlich |
| Verwaltungsausschuss | 12.08.2016 | öffentlich |
| Ausschuss für Umwelt und Energie | 16.08.2016 | öffentlich |
| Stadtrat | 18.08.2016 | öffentlich |

Thema: Berichterstattung Fortgang "Ersatzneubau Strombrückenzug" - aktueller Stand vom 1. Halbjahr 2016

Der Stadtrat hat gemäß modifiziertem Antrag A0063/12, Beschluss-Nr. 1366-49(V)12 vom 31.05.2012 beschlossen, dass der Oberbürgermeister beauftragt wird, regelmäßig im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr, im Ausschuss für Umwelt und Energie und im Verwaltungsausschuss über den weiteren Fortgang zur Realisierung des dringend notwendigen Bauvorhabens „Ersatzneubau Strombrückenzug“ zu informieren.

1. Aktueller Sachstand

Mit der Drucksache DS0314/13 „Planung Neubau Elbbrücken“ hat der Stadtrat am 09.09.2013 unter der Beschluss-Nr. 1932-67(V)13 und der Beachtung des interfraktionellen Änderungsantrages (DS0314/13/1) die Trassenvariante V6a mit der Überführung der Alten Elbe als einhüftige Pylonbrücke mit beidseitigen vollwertigen Geh- und Radwegen - Variante AE 8a und mit der Überführung der Zollelbe als einhüftiger Rahmen – Variante ZE 1b beschlossen. Die Gradienten wurden dem neuen Bemessungshochwasser angepasst und die Konstruktionsart der Ingenieurbauwerke gemäß den Vorgaben geplant. Das Tiefbauamt hat mit Datum vom 10.08.2015 den Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bei der Planfeststellungsbehörde der Landeshauptstadt Magdeburg, Dezernat Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, FB Vermessungsamt und Baurecht gestellt. Die Auslegung erfolgte bis zum 06.10.2015, die Einwendungsfrist lief bis zum 19.10.2015, 36 Bürger haben Einsicht genommen. 64 Stellungnahmen und 10 Einwendungen liegen der Planfeststellungsbehörde vor. Derzeit werden konstruktive, statische sowie gestalterische Detaillösungen erarbeitet. Hierzu informierte das Tiefbauamt bereits in der I0023/16 mit dem Beleuchtungs- und Farbkonzept der Pylonbrücke.

1.1. Prüfaufträge

Aktuelle Prüfaufträge liegen derzeit nicht vor.

1.2. Öffentlichkeitsarbeit

Aktuelle Informationen und Bearbeitungsstände zum Bauvorhaben „Ersatzneubau Strombrückenzug“ und Interessantes über die Geschichte dieses Bauvorhabens können über die Internetseite unter www.magdeburg.de seit dem 30.10.2014 abgerufen werden.

Dieses Portal ist über den Pfad - Leben in Magdeburg - Verkehr - Strombrückenzug – für jeden Internetnutzer zugänglich.

2. Arbeitsstand

2.1. Allgemeines

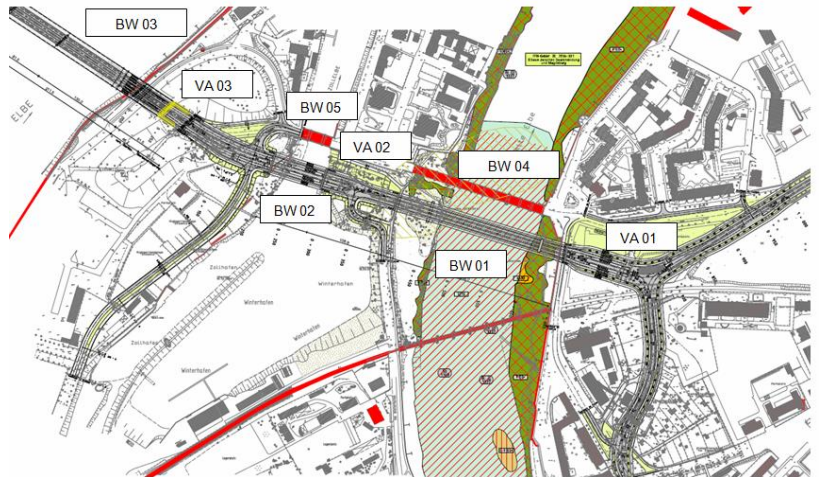
Das Bauvorhaben „Ersatzneubau Strombrückenzug“ besteht aus 5 Ingenieurbauwerken und 3 Anbindungen an die Ingenieurbauwerke (Verkehrsanlagen):

Ingenieurbauwerke:

- BW 01 Neue Brücke über die Alte Elbe
- BW 02 Neue Brücke über die Zollelbe
- BW 03 Instandsetzung / Verlängerung der Neuen Strombrücke
- BW 04 Grundhafte Sanierung der Anna-Ebert-Brücke
- BW 05 Umbau der Zollbrücke

Verkehrsanlagen:

- VA 01 Anbindung Heumarkt
- VA 02 Anbindung Werder (Großer Werder)
- VA 03 Anbindung Kleiner Werder



2.2. Ingenieurbauwerke

2.2.1 BW 01 - Neue Brücke über die Alte Elbe

Die Brücke über die Alte Elbe wird als neue einhüftige Pylonbrücke mit östlichem Randfeld ausgebildet. Die Schrägseilbrücke wird mit 7 Seilen pro Seite bzw. pro Fächer und symmetrischer Mittelmaststellung (Rundmaste) mit Einfachfahrleitung für die Straßenbahn realisiert. Die Masten tragen gleichzeitig die Beleuchtung.

| Parameter | Brücke über Alte Elbe für Trassierungsvariante V6a | |
|------------------------|---|----------------------|
| Bauart | Hauptbrücke Hauptfeld: Schrägseilbrücke, Verbundkonstruktion Hauptbrücke Vorland: Schrägseilbrücke, (Spann-) Beton Randfeld Ost: Einhüftiger Rahmen, Spannbeton | |
| Querschnitt | 1x Fahrstreifen je Richtung, gesonderter Straßenbahnkörper, Geh- u. Radweg Nord und Süd | |
| Gesamtlänge | 248,00 m | |
| | davon Hauptbrücke: | 213,00 m |
| | davon Randfeld: | 35,00 m |
| Brückenbreite | 27,10 m | |
| Brückenfläche | 248,00 x 27,10 = | 6.721 m ² |
| | davon Hauptbrücke: 213,00 x 27,10 = | 5.772 m ² |
| | davon Randfeld: 35,00 x 27,10 = | 949 m ² |
| Herstellung | Hauptbrücke: Freivorbau, Traggerüst Randfeld: Traggerüst | |
| Eingriff Schutzgebiete | LRT 91E0*: ja, aber nach aktueller Einschätzung verträglich LRT 3270: nein Denkmale: nein | |

Im Rahmen der Erarbeitung der Projektstatik wurde deutlich, dass auf eine Queraussteifung zur Aufnahme der Horizontalkräfte im Bereich des Pylonkopfes verzichtet werden kann. Somit wirkt das Bauwerk noch filigraner und verleiht der Brücke einen nach oben offenen bzw. schwebenden Charakter. Des Weiteren wurde die Seilanzahl, wie bereits in der I02018-15 erwähnt, aus statischen Gründen von 6 auf 7 Seile angepasst.



Pylonbrücke mit Querriegel und 6 Seilen



Pylonbrücke ohne Querriegel und 7 Seilen

2.2.2 BW 02 - Neue Brücke über die Zollelbe

| Parameter | Neue Brücke über die Zollelbe für Trassierungsvariante V6a |
|------------------------|---|
| Bauart | einhäufige Rahmenkonstruktion in Verbundbauweise |
| Querschnitt | 1x Fahrstreifen je Richtung, gesonderter Straßenbahnkörper, Geh- u. Radweg Nord und Süd, Haltestelleninseln je Rtg.; in Rtg. Stadtparkstraße 1x zusätzliche Linksabbiegerfahrstreifen |
| Gesamtlänge | 67,00 m |
| Brückenbreite | 33,39 m |
| Brückenfläche | $67,00 \times 33,39 = 2.237 \text{ m}^2$ |
| Herstellung | Einheben, Montage auf Hilfsstützen, Verwendung von Halbfertigteilen |
| Eingriff Schutzgebiete | Denkmale: ja, aber verträglich (Integration der Bastion) |

2.2.3 BW 03 - Instandsetzung / Verlängerung der Neuen Strombrücke

Aufgrund der weiterführenden Planungen zur Verlängerung der bestehenden Neuen Strombrücke haben sich im Ergebnis der statischen Nachrechnung und im Rahmen der Instandsetzung der Entwässerung neue Erkenntnisse ergeben, welche eine Verlängerung der Neuen Strombrücke ingenieurtechnisch und wirtschaftlich nicht rechtfertigen.

Weitere Details werden unter Pkt. 2.5, Abs. 3 beschrieben.

2.2.4 BW - 04 Grundhafte Sanierung der Anna-Ebert-Brücke

Die grundhafte Sanierung der unter Denkmalschutz stehenden und z. T. stark durch das Hochwasser von 2013 geschädigten elfbogigen ca. 200 m langen und 11,5 m breiten Anna-Ebert-Brücke aus dem Jahr 1882 wird in zwei Bauabschnitte (BA) unterteilt:

1. BA: 2016 / 2017 - Notinstandsetzung der Unterbauten und der Gewölbe unter grundlegender Aufrechterhaltung des Verkehrs, mit dem Ziel der Sicherung des Bauwerkes während der Errichtung des Ersatzneubaus des Neuen Strombrückenzuges (Nutzung als Behelfsbrücke)
2. BA: nach 2020 - Grundhafte Sicherung und Instandsetzung der Gewölbeoberseiten und des Oberbaues unter Vollsperrung (nach der Verkehrsfreigabe des neuen Brückenzuges)

Die Anna-Ebert-Brücke kann nur mit einer erheblich eingeschränkten verkehrlichen Nutzung und mit Sondermaßnahmen (u. a. permanente Überwachung durch Brückenmonitoring) weiter in Betrieb bleiben. Ohne eine statische Sicherung wäre in kurzer Zeit eine Vollsperrung nicht mehr abzuwenden.

Die Notinstandsetzung wird in zwei Bauphasen unterteilt. Phase 1 wurde gerade beschränkt ausgeschrieben, vergeben und umfasst die statische Sicherung der am meisten geschädigten Gewölbe 3 und 4 (gezählt wird von Westen) sowie die daran angrenzenden drei Pfeiler. Phase 1 soll in fünfmonatiger Bauzeit, d. h. von Mitte Juli bis Mitte Dezember 2016, realisiert werden.

Um für die anstehenden Instandsetzungs- und Sicherungsarbeiten Planungs- und somit Kostensicherheit zu erzielen, liefen umfangreiche Voruntersuchungen am Bauwerk.

Dabei handelte es sich im Wesentlichen um:

- Kernbohrungen in den Pfeilern und im Widerlager zur Erkundung der Dicke der Vorsatzschale aus Naturstein, sogenanntem „verzwickten“ Mauerwerk oder Hohlräumen,
- Kernbohrungen in den seitlichen Stirnmauern auf den Gewölben zur Erkundung der Mauerwerksdicke und -qualität sowie der Qualität des Hinterfüllmauerwerkes,
- Kernbohrungen im Gewölbe zur Überprüfung des Injektionserfolges,
- Druckfestigkeitsprüfungen am Konglomeratbeton der aus den Pfeilern entnommenen Bohrkern,
- Probeinjektionen mit Zementsuspension in den Pfeilern und Gewölben zur Bedarfsermittlung,
- Anlegen von Probeflächen zur Festlegung des optimalen Reinigungsverfahrens sowie von Ergänzungen, Retuschen und Nachverfugungen im Bereich des Ziegel- und Naturstein-Mauerwerkes.

Die Voruntersuchungen fanden im Wesentlichen an Bauteilen im westlichen Vorfeld statt.

In der Bauphase 2 werden im kommenden Jahr die verbleibenden neun der elf Gewölbe, Pfeiler, Widerlager und Flügel instandgesetzt. Die Bauphase 2 wird Ende dieses Jahres gesondert ausgeschrieben. Die geplante Bauzeit ist von März bis Dezember 2017.

Hauptgrund für die Unterteilung in 2 Bauphasen ist der besonders schlechte bauliche Zustand des Gewölbes 4, welches in der Bauphase 1 zur Vermeidung einer Vollsperrung schnellstmöglich gesichert werden muss.

Auf Grund der hohen Verkehrsbedeutung müssen die Arbeiten unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen.

Angesichts der eingangs erwähnten Aspekte wurden u. a. bezüglich Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit besonders hohe Anforderungen bei der Vorauswahl der Baufirmen gestellt. Bei der Beschränkten Ausschreibung wurden letztlich drei Bieter

berücksichtigt. Der Auftrag wurde aufgrund des preisgünstigsten Angebotes an die w+s bau-instandsetzung GmbH aus Fuldabrück (Hessen) erteilt. Baubeginn war am 18.07.2016.

Auf Grund des ausgeprägten Schadensbildes sind an den Gewölben und Unterbauten folgende wesentliche Bauleistungen geplant:

- vollflächige Reinigung der Steinoberflächen
- vollflächige Fugenerneuerung
- partieller Austausch / Ersatz schadhafter / fehlender Steine
- vollflächige Rasterinjektion
- Horizontalverankerung der Gewölbe mit verpressten Spannankern

Die notwendige Erneuerung der schadhafte Postamentsockel (Pilaster) zieht zudem den Austausch der Fahrleitungsmasten und der daran befindlichen Straßenbeleuchtungs- und Fahrleitungsanlage nach sich. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten sind verkehrliche Einschränkungen unvermeidbar. Die hierfür erforderlichen Sperrungen werden in verkehrsarme Zeiten, wie z. B. nachts und / oder am Wochenende, gelegt.

Das Gros der Arbeiten findet jedoch neben und unterhalb der Brücke statt.

Das Ende Oktober 2015 im Gewölbe 4 installierte Monitoringsystem wird Ende Juli 2016 wieder abgebaut, da neben der horizontalen Verspannung des Gewölbes auch die Gewölbeunterseite vollflächig bearbeitet wird.

Die aktuellen Verkehrsbeschränkungen für die MVB (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h und Begegnungsverbot) und für den übrigen Verkehr (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und Lastbeschränkung auf 7,5 t) bleiben auch nach der Notinstandsetzung bestehen, da es sich nicht um eine Ertüchtigung, sondern um eine statische Sicherung des Bauwerkes handelt.

2.2.5 BW - 05 Umbau der Zollbrücke

Der Umbau der Zollbrücke (z. B. Gleisentnahme) wird baulich nach Verkehrsfreigabe des geplanten Brückenzuges realisiert.

2.3 Anbindungen an die Ingenieurbauwerke (Verkehrsanlagen)

2.3.1 Straßenbau

Die gesamte neue Verkehrsanlage mit insgesamt ca. 1,7 km Länge beinhaltet neben dem Neubau der Brückenverbindung in West-Ost-Richtung und der Verlegung/Umbau der Brückstraße und Cracauer Straße folgende, weitere Maßnahmen zur verkehrlichen Anbindung:

| Straße | Bemerkung |
|-------------------------------------|--|
| Stadtparkstraße | Länge ca. 400 m |
| Anschluss Kleiner Werder/Zollbrücke | Künftige Erschließung des Werders |
| Anschluss Am Winterhafen | Herstellen eines neuen Anschlusses an den neuen Brückenzug |
| Umbau Brückstraße | künftig Erschließungsfunktionen, Rückbau der Straßenbahnanlagen mit zweistreifigem Querschnitt |
| Anschluss alte Cracauer Straße | Anschluss an die neue Cracauer Straße |
| Einmündung Am Charlottentor | Neugestaltung der Einmündung |
| Einmündung Alwin-Brandes-Str. | Anschluss an die neue Cracauer Straße |
| Einmündung Zuckerbusch | Rückbau der nördlichen Einmündung |
| Einmündung Bassermannstr. | Anschluss an die neue Cracauer Straße |
| Einmündung Lassallestr. | Anschluss an die neue Cracauer Straße |

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sowie zur Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsmittel, werden folgende Knotenpunkte im Zuge des Bauvorhabens mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet:

- Knoten Strombrückenzug / Stadtparkstraße / Kleiner Werder / Zollbrücke,
- Knoten Strombrückenzug / Am Winterhafen,
- Knoten Strombrückenzug / Cracauer Str. in neuer Trasse

An folgenden Knotenpunkten werden Lichtsignalanlagen zur Absicherung der Straßenbahn und bei Bedarf für Fußgänger angeordnet:

- Knoten Strombrückenzug/Am Charlottentor,
- Knoten Cracauer Str. in neuer Trasse / Cracauer Str. im Bestand.

Für die Knotenpunkte im Zuge des Bauvorhabens wurden für den Prognosehorizont 2030 die jeweiligen Leistungsfähigkeitsnachweise geführt.

Die Rad- und Gehwegbeziehungen wurden teilweise neu geplant und mit dem vorhandenen Netz verknüpft.

2.3.2 ÖPNV-Anlagen:

1. Anordnung eines besonderen Bahnkörpers (Straßenbahn/Bus),
2. Ausbau von behindertengerechten, barrierefreien Haltestellen,
3. Neue Straßenbahnhaltestellen mit Haltestellenlängen von neu = 50 m:
 - im Bereich Werder (auf der neuen Brücke über die Zollelbe im Bereich des östlichen Widerlagers)
 - in der Brückstraße unmittelbar hinter der neuen Brücke über die "Alte Elbe"
 - in der Cracauer Straße/Schule zwischen Straße Zuckerbusch und Lassallestraße,
4. Rückbau der Gleisanlagen der MVB im Bereich Zollbrücke und Anna-Ebert-Brücke

2.4 Grunderwerb

Auf der Grundlage des in der Planfeststellungsunterlage enthaltenen Grunderwerbsplanes mit dem Grunderwerbsverzeichnis erfolgt derzeit der Grundstückserwerb durch den Fachbereich Liegenschaftsservice der Landeshauptstadt Magdeburg.

2.5 Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren ist ein förmliches und umfassendes Genehmigungsverfahren für öffentliche Infrastrukturprojekte. Im Planfeststellungsverfahren wird die Vereinbarkeit mit allen von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen geprüft. Hierzu dienen vor allem die Beteiligung aller Behörden, deren Aufgabenbereich betroffen ist und die der Betroffenen im Anhörungsverfahren.

Das Ziel der Planauslegung ist, den Plan einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen und die potentiell Betroffenen dazu zu veranlassen, ihre Rechte und Interessen im Anhörungsverfahren eigenverantwortlich zur Geltung zu bringen.

Das Verfahren endet mit dem Planfeststellungsbeschluss. Dieser hat Konzentrationswirkung, d. h. er umfasst und ersetzt alle sonst erforderlichen Entscheidungen und alle Genehmigungen. Die Beantragung zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens erfolgte am 10.08.2015 gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

Die finale Bearbeitung der Stellungnahmen war sehr umfangreich und zeitaufwändig da zu einigen Einwendungen erhöhter Klärungsbedarf notwendig war. Für eine Lösungsfindung waren diverse Abstimmungsgespräche erforderlich, in dessen Ergebnis es teilweise zu Anpassungen in der Planung gekommen ist.

Folgende Aktualisierungen wurden in die Planfeststellungsunterlage eingearbeitet:

1. Auf Grund von unterschiedlichen Auffassungen zwischen dem Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft (LHW), speziell dem Geschäftsbereich Gewässerkundlicher Landesdienst, dem Umweltamt Magdeburg, speziell der Unteren Wasserbehörde, der Landesstraßenbaubehörde (LSBB) Sachsen-Anhalt und den Städtischen Werken Magdeburg (SWM / AGM), wurde die vorliegende Entwässerungsplanung hinsichtlich der Gewässerbelastungspunkte der Alten Elbe und folglich der technischen Möglichkeiten der Einleitung überarbeitet.

Die anfangs abgestimmte Berechnungsgrundlage mit 27 Gewässerbelastungspunkten (für Fließgewässer) wurde in einer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren auf 10 Punkte (für stehendes Gewässer) reduziert. Mit der Reduzierung der Gewässerbelastungspunktzahl erhöhen sich die Anforderungen für die Einleitung in die Alte Elbe. Die Gewässerbelastungspunktzahl spiegelt die Beeinträchtigung des natürlichen Gewässerzustandes wider und definiert so, mit welchen Parametern Wasser in öffentliche Gewässer abgeschlagen werden darf.

Gleichermaßen wurden durch die SWM / AGM im Februar 2016 aktuelle Regenspenden für den Bereich Magdeburg veröffentlicht. Diese aktuellen Messungen der letzten Jahre wurden nunmehr ebenfalls bei der Überplanung berücksichtigt. In der Stellungnahme zur Planfeststellung wurde dies bis dato von SWM / AGM nicht erwähnt. Es ist aber ingenieurtechnisch empfehlenswert, diese Regenspenden zu berücksichtigen.

2. Problematisch stellte sich bisher ebenfalls der Grunderwerb für die Umsetzung der vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen (FCS-Maßnahmen) nach dem in der vorliegenden Planfeststellungsunterlage enthaltenen Flächenkonzept dar. Da diese artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen bereits zum Baubeginn der Baumaßnahme wirksam sein müssen, sind entsprechende Verkaufsverhandlungen zum Grunderwerb nur auf der Grundlage einer gütlichen Einigung mit den Eigentümern zielführend. Da für eine fristgerechte Umsetzung der FCS-Maßnahmen auf bestimmten Flächen eine gütige Einigung bisher mit den Eigentümern nicht erzielt werden konnte, wird für die Umsetzung der FCS-Maßnahmen in einem neu erstellten naturschutzfachlichen Flächenkonzept auf kommunale Flurstücke zurückgegriffen. Damit ist die Flächenverfügbarkeit fristgerecht sichergestellt. Aktuell sind zwei Drittel der erforderlichen FCS-Maßnahmen im Bereich Gübser Damm und Gübser Weg pflanz- und bautechnisch fertig gestellt. Das noch fehlende Drittel der FCS-Maßnahmen wird in Abstimmung mit dem Umweltamt und dem Liegenschaftsservice im Bereich östlich Am Mühlberg / Cracau im Herbst 2016 umgesetzt. Nach Vorliegen aller neuen Flächen wurde jetzt die Planfeststellungsunterlage fortgeschrieben. Die Auswirkungen auf die bestehenden umweltfachlichen Untersuchungen wurden geprüft und überarbeitet.

3. Im Zuge der weiterführenden Planungen zur Verlängerung der bestehenden Neuen Strombrücke haben sich im Ergebnis der statischen Nachrechnungen und im Zuge der Instandsetzung der Entwässerung neue Erkenntnisse ergeben. Die Materialeigenschaften des verwendeten Baustoffes entsprechen nicht dem homogen gefertigten Stahl von heute. Des Weiteren wurden im Zuge der Nachrechnung einschließlich dazugehöriger Bauwerksprüfung diverse konstruktive Mängel an dem Bauwerk festgestellt, welche die Restlebensdauer auch im Falle einer Brückenverlängerung beeinflussen würden. Folglich bedeutet dies, dass die konstruktiven Mängel an dem Bauwerk behoben werden müssen aber die Brücke nicht um 35 m verlängert wird. Im Bereich des Widerlagers Ost sind aber trotzdem konstruktive Anpassungen notwendig, um die Druck- und Zugkräfte des Überbaues aufnehmen zu können. Somit wird die Brücke in diesem Bereich nach statischen Erfordernissen (um ca. 5 m) verlängert und das bestehende Kastenwiderlager durch neue zugaufnehmende Bohrpfähle ergänzt bzw. angepasst. Diese Änderungen sind im Gesamtkostenrahmen berücksichtigt.

Um die komplette Nutzungsfähigkeit des Bauwerkes und somit die Leistungsfähigkeit des gesamten Strombrückenzuges zu gewährleisten, ist eine Instandsetzung alternativlos. Die

Erarbeitung einer Vorzugslösung befindet sich derzeit in der Planung. Die daraus resultierenden zusätzlichen naturschutzrechtlichen Eingriffe in das Natura-2000-Gebiet DE 3835-301 „Stromelbe im Stadtzentrum Magdeburg“ wurden in die Planung bereits eingepflegt.

Auf Grund der vorgenannten neuen Erkenntnisse aus der Trägerbeteiligung wurde die Planfeststellungsunterlage aktualisiert.

Hinsichtlich der Änderungen der Planfeststellungsunterlage hat der Träger des Vorhabens, das Tiefbauamt, einen Antrag auf Änderung der Planfeststellungsunterlagen an die Anhörungs- / Planfeststellungsbehörde gestellt.

Aufgrund der vorgenannten Überarbeitung ist nunmehr ein Vereinfachtes Ergänzungsverfahren nach §73 Abs. 8 VwVfG zum Planfeststellungsverfahren erforderlich. Der terminliche Ablauf ist im Pkt. 5 dargelegt.

2.6 Landschafts- und Umweltplanung

In der Planfeststellungsunterlage sind folgende Landschafts- und Umweltplanungen enthalten:

a) Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Der Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht darin, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Das Ergebnis der UVP ist bei der behördlichen Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen. Die UVP umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch (einschließlich der menschlichen Gesundheit), Pflanzen und Tiere (einschließlich der biologischen Vielfalt), Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern. Unter Berücksichtigung geeigneter Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation kann davon ausgegangen werden, dass die gewählte Trassen- und Ausführungsvariante keine unzulässigen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeit aufweist.

b) Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) inkl. Faunistisches Sondergutachten

Amphibien, Libellen, Zauneidechsen, Fische und Wassermollusken, Libellen sowie ergänzende Faunistische Sonderuntersuchungen zum Neuntöter und der Fledermäuse:

Ziel des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist es, die durch den Eingriff entstehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft auf ein notwendiges Maß zu beschränken und durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu kompensieren (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen). Eine Beeinträchtigung gilt als ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sind (§ 15 BNatSchG). Für das Vorhaben Ersatzneubau Strombrückenzug wird das Ausgleichserfordernis durch die Umsetzung terrestrischer (hauptsächlich Gehölzpflanzungen) und aquatischer Ausgleichsmaßnahmen in den Prester Seen realisiert.

Im Hinblick auf die sehr hohe naturschutzfachliche Wertsteigerung, die durch Umsetzung der Maßnahmen im und an den Prester Seen (Entschlammung des Altarmsystems Prester Seen durch Ausbildung einer ausreichend breiten Rinne und den Einbau einzelner Rohrdurchlässe im Oberstrombereich zwischen den beiden südlichen Prester Seen sowie im Auslaufbereich der Prester Seen in die Alte Elbe) erzielt wird, kann nach Ausführung der Gutachter der durch den Ersatzneubau Strombrückenzug, (inkl. der notwendigen Baugrunduntersuchungen) entstehende Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zum jetzigen Zeitpunkt von insgesamt 835.321 Biowertpunkten nach dem Bewertungsmodell LSA, unter der Voraussetzung der Umsetzung aller beschriebenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (Vermeidungs- und

Minderungs-, Schutz-, Ausgleichs-, Ersatzmaßnahmen, artenschutzrechtliche Vermeidungs-, Ausgleichs- und Erhaltungsmaßnahmen), voraussichtlich vollständig kompensiert werden.

c) FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 FFH-RL/ § 34 BNatSchG für das Natura-2000-Gebiet DE 3936-301 „Elbaue zwischen Saalemündung und Magdeburg“

In der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgte die Prüfung der Verträglichkeit des geplanten Bauvorhabens mit den Schutz- und Erhaltungszielen des Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung DE 3936-301 „Elbaue zwischen Saalemündung und Magdeburg“.

Im Ergebnis der Einschätzung des Fachplaners wurde festgestellt, dass das Bauvorhaben mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE 3936-301 „Elbaue zwischen Saalemündung und Magdeburg“ voraussichtlich umweltverträglich ist.

d) FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 FFH-RL/ § 34 BNatSchG für das Natura-2000-Gebiet DE 3835-301 „Stromelbe im Stadtzentrum Magdeburg“

In der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgte die Prüfung der Verträglichkeit des geplanten Bauvorhabens mit den Schutz- und Erhaltungszielen des Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung DE 3835-301 „Stromelbe im Stadtzentrum Magdeburg“. Im Ergebnis dieser Prüfung und nach Einschätzung des Gutachters wurde festgestellt, dass das Bauvorhaben mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE 3835-301 „Stromelbe im Stadtzentrum Magdeburg“ voraussichtlich umweltverträglich ist.

e) Artenschutzbeitrag

Der vorliegende Artenschutzbeitrag liefert eine Prognose über das vorhabenbedingte Eintreten von Zugriffsverboten auf relevante Arten unter Berücksichtigung artenspezifischer Maßnahmen zur Verhinderung der Verbotsverletzung(en) gemäß den Vorgaben der §§ 44 und 45 BNatSchG.

Im Ergebnis dieser Ausnahmeprüfung, unter Berücksichtigung geeigneter FCS-Maßnahmen (Erhaltungsmaßnahmen für die Vogelart Neuntöter und für die Zauneidechse), führt der Gutachter aus, dass

1. sich der Erhaltungszustand der Arten auf Landesebene nicht verschlechtert,
2. zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und
3. zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art gegeben sind.

Mit der Darlegung der Tatbestandsmerkmale des § 45 Abs. 7 BNatSchG schätzt der Gutachter ein, dass die entsprechenden Ausnahmevoraussetzungen für den Neuntöter und die Zauneidechse erfüllt werden. Weitergehende Anforderungen des Art. 16 (1) der FFH-RL stehen der Zulassung des Eingriffs nicht entgegen.

2.7 Freiraumplanung

Die neu entstehenden Brückenbauwerke und Verkehrsanlagen erfordern gegenüber der bestehenden „Zollbrücke“ und „Anna-Ebert-Brücke“ Veränderungen von Verkehrswegen und Straßenanbindungen sowie Veränderungen in Gestaltung und Nutzung.

Die Gestaltung dieser Bereiche wurde im Rahmen von Freiraumplanungen bearbeitet und in die Planfeststellungsunterlage nachrichtlich übernommen.

Insbesondere wurden Anlagen für Fußgänger und Radfahrer, Aufenthaltsflächen, Gestaltung von Böschungen durch Abtreppungen / Terrassen, Radwegunterführungen sowie die Einbeziehung von technischen Anlagen, wie z. B. das Hochwasserpumpwerk, gestalterisch in die Freiraumplanung einbezogen und somit städtebaulich integriert und aufgewertet. Die Freiraumplanung befindet sich derzeit in der Erstellung des Entwurfes.

3. Gutachten und umweltfachliche Untersuchungen

Für das Vorhaben wurden folgende Gutachten erstellt:

- a) Luftschadstoffgutachten
- b) Schalltechnische Untersuchung
- c) Schwingungstechnische Untersuchung
- d) Gutachten für die verkehrliche Entwicklung
- e) Streusalzgutachten für den Strombrückenzug inkl. der Betrachtung der Einleitung von Grundwasser beim Bau der Bohrpfähle

Folgende umweltfachliche Untersuchungen wurden für das Vorhaben erstellt:

- a) Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)
- b) Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) inkl. Faunistisches Sondergutachten Amphibien, Libellen, Zauneidechse, Fische und Wassermollusken, Libellen sowie ergänzende Faunistische Sonderuntersuchungen zum Neuntöter und der Fledermäuse
- c) FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 FFH-RL / § 34 BNatSchG für das Natura-2000-Gebiet DE 3936-301 „Elbaue zwischen Saalemündung und Magdeburg“
- d) FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 FFH-RL/ § 34 BNatSchG für das Natura-2000-Gebiet DE 3835-301 „Stromelbe im Stadtzentrum Magdeburg“
- e) Artenschutzbeitrag

4. Beleuchtungs- und Farbkonzept

Im Rahmen der Bearbeitung wurde das Beleuchtungskonzept mit dem Farbkonzept kombiniert und mit den fachlich Beteiligten, dem Beleuchtungsplaner, dem Tiefbauamt / Straßenbeleuchtung, den beteiligten Planern der Ingenieurbauwerke, dem Stadtplanungsamt, dem Umweltamt und einem Seilhersteller abgestimmt.

Zur Findung der Vorzugsvariante wurden alle Bausteine visualisiert und auch kombiniert.

Die daraus resultierende Vorzugsvariante für das Farbkonzept stellt sich wie folgt dar:

Die Litzenbündelseile werden mit einem Hüllrohr konstruktiv geschützt und bestehen aus weißem PE-Material, welches nach Herstellerangaben farbecht sowie oberflächenbedingt wenig anfällig für Verschmutzung ist und eine große Selbstreinigungsfähigkeit besitzt. Des Weiteren ist die Farbe Weiß naturschutzverträglich und besitzt eine geringe Wärmeaufnahmefähigkeit.

Die nach außen geneigten Gesimsbänder der Kappen werden im Bereich des Stahlüberbaus (Hauptfeld) weiß beschichtet und erhalten im Bereich der Betonüberbauten ein gleichfarbiges Oberflächenschutzsystem. Der Stahlüberbau selbst ist durch die Farbgebung DB702 (helles grau) bewusst etwas dunkler vom Betonüberbau abgesetzt.

Das horizontale Brückengeländer sowie die kombinierten Fahrleitungs- und Beleuchtungsmaste werden als technische Einbauten in der „typischen“ Stahlbaufarbe DB703 (dunkles Grau) ausgeführt. Detaillierte Angaben sind der Anlage 1 zu entnehmen.



Farbkonzept Vorzugsvariante 1



Detail Farbkonzept Vorzugsvariante 1

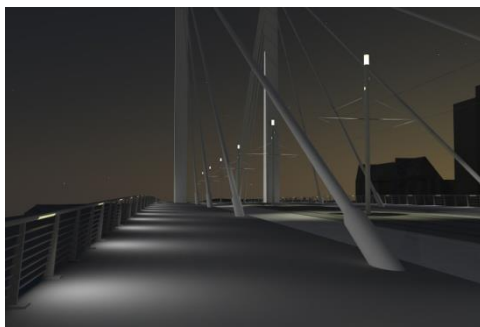
Ziel ist es, ein Bauwerk zu realisieren, was zeitlos und dennoch modern wirkt. Des Weiteren ist die Farbgebung der einzelnen Konstruktionsteile so angepasst, dass sich tragende Bauteile von nicht tragenden bzw. technischen Einbauten farblich absetzen. Durch die Wahl langlebiger DB-Beschichtungen wird das Bauwerk dauerhaft geschützt und die Instandhaltungskosten sind gering. Somit wird für die Nachwelt ein Bauwerk geschaffen, was keinem Trend folgt, sondern sich zeitlos in das Stadtbild integriert und es über Jahrzehnte prägen wird.

Parallel dazu wurde das Beleuchtungskonzept entwickelt und ebenfalls mit den o. g. fachlich Beteiligten abgestimmt.

Nach intensiver Abwägung der einzelnen Beleuchtungsbausteine mit den o. g. fachlich Beteiligten und zahlreichen Visualisierungen ist die Wahl auf eine wirtschaftliche, umweltverträgliche und zugleich Akzente setzende Vorzugsvariante gefallen.

Grundlegend wird das Bauwerk nunmehr wie folgt illuminiert:

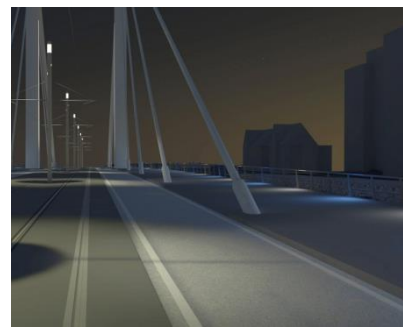
- Kombinierte Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten in Mittelstellung
- Handlaufbeleuchtung unterbrochen im Abstand von ca. 6 m
- Anstrahlen der Innenseiten der Pylonbeine von oben bzw. unten einschließlich der äußeren seitlichen Nut am Pylonkopf, optional farbige Pylonanstrahlung
- Ausleuchtung der Unterführung des Geh- und Radweges im Bereich des Heumarktes
- Individuell steuerbare, farbige Handlaufbeleuchtung in Verbindung mit der optionalen, farbigen Seilanstrahlung vom Pylonkopf



Ausleuchtung der Verkehrswege



Seilanstrahlung farbige



Handlaufbeleuchtung farbige

Es werden die horizontalen und vertikalen Linien im Dunkeln betont und die Diagonalen verdeckt. Somit entsteht ein ruhig und anmutig wirkendes Bauwerk, welches das Tor zur Stadt öffnet und den Passierenden leitet.

Gleichermaßen ist es durch die individuell ansteuerbare Handlaufbeleuchtung und der integrierten Seilanstrahlung im Pylonkopf möglich, das städtebaulich prägende Bauwerk bei besonderen Anlässen wie z.B. Stadtfesten oder Ähnlichem farbige in Szene zu setzen. Weiterführende Informationen und Details wurden in der I0023/16 erläutert.

Das Farb- und Beleuchtungskonzept wurde dem OB, dem Bauausschuss, der AG Stadtverkehr und dem Gestaltungsbeirat bereits detailliert und plakativ vorgestellt. Hierbei gab es die Zustimmung der drei erstgenannten Gremien. Der Gestaltungsbeirat favorisiert die dargestellte Variante jedoch mit grauen Seilen und grauem Gesimsband.

5. Terminplan

Grundlage für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist für die Anbindungen an die Ingenieurbauwerke (Verkehrsanlage) die Genehmigungsplanung und für die Ingenieurbauwerke die optimierte Vorplanung. Um einen optimalen Planungsablauf zu erreichen und einen zeitnahen Baubeginn zu ermöglichen, wurde die Planung parallel zum Planfeststellungsverfahren weitergeführt.

Aufgrund der notwendigen Überarbeitung der Planfeststellungsunterlage (siehe Pkt. 2.5) und dem notwendigen vereinfachten Ergänzungsverfahren in der Planfeststellung setzt sich die Terminkette wie folgt fort:

| | <i>Beginn</i> | <i>Ende</i> |
|---|---------------|-------------------|
| Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen hinsichtlich der: <ul style="list-style-type: none"> • Entwässerungskonzeption • Ausweisung neuer Grundstücksflächen für die vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen • Änderung des Anschlusses an die bestehende Strombrücke • Anschließende Überarbeitung der naturschutzfachlichen Unterlage | | bis Ende 07/2016 |
| Vereinfachtes Ergänzungsverfahren nach § 73 Abs. 8 VwVfG zum Planfeststellungsverfahren | | bis Ende 08/2016 |
| Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren | | IV. Quartal 2016 |
| Bewertung des Erörterungstermins und Abwägung der Einwände in Bezug auf die Ausschreibung | | IV. Quartal 2016 |
| Vorankündigung der europaweiten VOB - Ausschreibung | | IV. Quartal 2016 |
| Ausschreibung und Vergabe der restlichen ca. 1/3 der vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen | | bis 10/ 2016 |
| Bauausführung der restlichen ca. 1/3 der vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen | 11/2016 | 11/2016 |
| Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen für die Bauleistungen | | 12/2016 |
| Europaweite Ausschreibung der Ausführungsplanung und Bauleistungen der Ingenieurbauwerke sowie der Bauleistungen der Verkehrsanlagen inkl. Straßenbahnanlagen, Ver- und Entsorgungsanlagen und LBP-Maßnahmen inkl. Stadtratsbeschluss und Auftragserteilung | 01-02/2017 | 06-07/2017 |
| Vorlage Planfeststellungsbeschluss | | III. Quartal 2017 |
| Auftragsvergabe Bauausführung Brückenbauwerke und Verkehrsanlagen inkl. LBP-Maßnahmen | 07/2017 | |
| Bauende | | 03/2020 |

Im Rahmen der Auswertung des Erörterungstermins und mit der Erwartungshaltung den Planfeststellungsbeschluss im III. Quartal 2017 zu erwirken, wird parallel die Ausschreibungsunterlage erstellt und die europaweite Ausschreibung vorbereitet. Mit einer zeitlich parallelen Erstellung der Ausschreibungsunterlage bis zum Dezember 2016 und einem Ausschreibungsbeginn der europaweiten Ausschreibung im Januar / Februar 2017 verschiebt sich das Bauende gegenüber dem bisherigen Terminplan laut Informationsvorlage I0218_15 um 3 Monate.

6. Finanzierung / Fördermittel

Für die Finanzierung der Baumaßnahme des Ersatzneubaus des Strombrückenzuges hat das Tiefbauamt beim Landesverwaltungsamt in Halle/Saale (LVwA) Fördermittel aus Mitteln für Zuwendungen zur Beseitigung von Hochwasserschäden 2013 beantragt. Der vorläufige

Bescheid in Höhe von 50 Mio. Euro wurde der Landeshauptstadt Magdeburg – Herrn Dr. Trümper am 2016-06-29 durch Herrn Minister Webel persönlich übergeben. Somit ist durch die Förderung die Finanzierung der Baumaßnahme gesichert. Der Bau der Stadtparkstraße und die Verlängerung bzw. Instandsetzung der bestehenden neuen Strombrücke in Höhe von ca. 7 Mio. Euro wurden nicht bewilligt. Dieser Anteil ist durch Eigenmittel der Landeshauptstadt zu finanzieren. Die exakten Kosten für den Eigenanteil der Landeshauptstadt werden durch die Änderung der Planung an der bestehenden Neuen Strombrücke bestimmt. Der Entwurf, einschließlich Kostenberechnung, befindet sich derzeit in der Planung.

7. Beteiligte Dritte

7.1 Belange MVB

Seitens der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) GmbH & Co. KG wurde keine Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren abgegeben.

Dementsprechend ist davon auszugehen, dass die abgestimmte Planung den Anforderungen der MVB GmbH & Co. KG und deren Technischer Aufsichtsbehörde entspricht.

7.2 Belange SWM

Siehe Pkt. 2.5, Abs. 1

7.3 Grundwasserdruckleitung Getec-Arena

Die SWM erschließt seit Sommer 2015 das ostelbische Gebiet mit einer Fernwärmeleitung. Die GETEC-Arena wird an die Fernwärmeleitung mit angeschlossen. Im Zuge der Tiefbauarbeiten wurde durch die SWM im Auftrag der LH MD eine Grundwasserdruckleitung (ADL 110 PE) zur Grundwasserhaltung der GETEC-Arena mit verlegt. Diese Leitung dient zur Grundwasserabsenkung im Hochwasserfall (ähnlich 2013 bzw. bei extremen Grundwasserständen). Die Grundwasserdruckleitung endet zunächst am Heumarkt in der Nähe des bisherigen Heizhauses der SWM. Die Fortführung der Grundwasserdruckleitung bis zum Einleitpunkt der Elbe wird im Zusammenhang mit der Planung des Bauvorhabens „Ersatzneubaus Strombrückenzug“ betrachtet und berücksichtigt werden.

7.4 B-Plan Zuckerbusch West

Die Satzung des Bebauungsplanes Nr. 254-1 "Zuckerbusch West" wurde am 01. Juli 2016 im 16. Amtsblatt für die Landeshauptstadt Magdeburg veröffentlicht. Der Bebauungsplan ist somit rechtskräftig. Dieser B-Plan grenzt direkt an die zum Bauvorhaben „Ersatzneubau Strombrückenzug“ geplante neue Brückstraße, weshalb ständige, direkte Absprachen mit dem Investor hinsichtlich des Bauablaufes erfolgen.

8. Vorschau

Nachfolgend sind die weiteren Planungsschritte aufgeführt:

- Vorbereitung des Erörterungstermins zum Planfeststellungsverfahren,
- Erstellung der Entwurfsunterlage der Ingenieurbauwerke
- Erstellung der Ausführungsplanung der Verkehrsanlage
- Erstellung der Ausführungsplanung der technischen Ausrüstung
- Erstellung der Ausführungsplanung der Freiraumplanung
- Vorbereitung der Ausschreibung und Vergabe
- Erstellung der Ausführungsunterlage, Ausschreibung und Vergabe der vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen + Auftragserteilung
- Grunderwerb

8. Hinweise

Diese Informationsvorlage wurde zwischen dem Stadtplanungsamt, dem Umweltamt und dem Tiefbauamt abgestimmt.

Dr. Scheidemann

Anlagen: I0122/16, Anlage 1 – Vorzugsvariante Farbkonzept