

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 08.03.2021 Öffentlichkeitsstatus öffentlich
Dezernat VI	Amt Amt 66	

INFORMATION

I0063/21

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	30.03.2021	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	22.04.2021	öffentlich
Stadtrat	06.05.2021	öffentlich

Thema: Großbaumaßnahme der DB Netz AG: Umgestaltung Eisenbahnknoten Magdeburg - Überblick über die künftig zu realisierenden Planfeststellungsabschnitte (PFA 70 und 80) der DB Netz AG in der LH Magdeburg

1. Allgemeine Erläuterungen der vorgesehenen Planfeststellungsabschnitte

Basierend auf Entscheidungen der DB Netz AG auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans und des Bundes – Schienenwege – Ausbaugesetzes zum Aus- und Umbau des Eisenbahnknotens Magdeburg im Jahre 2000 wurden und werden verschiedene Baumaßnahmen auf dem Gebiet der LH Magdeburg realisiert. Anlass sind Sanierungsmaßnahmen und die Änderung des Lichtraumprofils (erweitertes Profil) der Eisenbahnfahrzeuge und die damit verbundene Anpassung des Spurplanes. Die diesbezüglichen Planungen betrafen Bauleistungen, die im Jahre 2007 begannen. Bisher wurden Bauleistungen im Wert von ca. 330 Mio. EUR fertiggestellt, unterteilt in 7 bereits abgeschlossene Planfeststellungsabschnitte des Großbauvorhabens Eisenbahnknoten Magdeburg. Das Großbauvorhaben soll bis zum Jahre 2033 abgeschlossen sein und die Errichtung von bahntechnischen Anlagen und Bauwerken mit einem Wertumfang von insgesamt ca. 920 Mio. EUR umfassen.

Nachdem die wichtige Kreuzungsmaßnahme „Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (EÜ ERA)“ der DB Netz AG (DB AG) und der Landeshauptstadt Magdeburg (LH MD) als Bestandteil des Ausbaus Eisenbahnknoten Magdeburg bereits Mitte 2019 bahntechnisch in Betrieb ging und Ende 2022 die verkehrstechnische Inbetriebnahme der städtischen Verkehrsanlagen vorgesehen ist, befinden sich bei der DB Netz AG die letzten beiden Planfeststellungsabschnitte des vorgenannten Großbauvorhabens, der PFA 70 (Spurplan Nord Verkehrsstation Bahnhof Magdeburg-Neustadt) und der PFA 80 (Spurplan Süd vom Haltepunkt Hasselbachplatz bis zur EÜ Carl-Miller-Straße), mit weiteren Kreuzungsbauwerken und damit verbundenen Kreuzungsmaßnahmen in der Stadt Magdeburg in der planerischen Vorbereitung. Gemäß den gesetzlichen Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) wird im Zusammenhang mit den vorgesehenen Kreuzungsmaßnahmen/PFA 70 und PFA 80 auch der Abschluss von Kreuzungsvereinbarungen zwischen der DB Netz AG und der LH Magdeburg geprüft werden.

Im Stadtgebiet von Magdeburg sind außerhalb des Projektes Eisenbahnknoten Magdeburg weitere Umbaumaßnahmen der DB Netz AG geplant, hier insbesondere der Neubau des Bahnhofes Magdeburg – Buckau mit der Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Warschauer Straße.

Folgende Planfeststellungsabschnitte sind noch zu realisieren:

Im **Planungsfeststellungsabschnitt 70** sind folgende Kreuzungsbauwerke enthalten; siehe Übersichtszeichnung Anlage 1:

- Neuerrichtung der Eisenbahnüberführung Walter-Rathenau-Straße (Strecken 6110/6402/6406)
- Neubau der Eisenbahnüberführung Lorenzweg (Strecken 6110/6402/6406)
- Neubau und Anpassung der Eisenbahnüberführung Lübecker Straße und Querungsbauwerk der Schrote sowie des Durchlasses der Faulen Renne (Strecken 6110/6402/6406)
- Neubau der Eisenbahnüberführung Gröperstraße (Strecken 6110/6402/6406)

Des Weiteren wird die Verkehrsstation Bahnhof Magdeburg-Neustadt neugebaut.

Die Baumaßnahmen des PFA 70 gehen einher mit dem Neubau von Stützwänden und mit der Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen.

Im **Planungsfeststellungsabschnitt 80** sind folgende Kreuzungsbauwerke enthalten; siehe Übersichtszeichnung Anlage 2:

- Neubau der Eisenbahnüberführung Hallische Straße (Strecken 6403/6404)
- Neubau der Eisenbahnüberführung Carl-Miller-Straße (Strecken 6403/6404)

Des Weiteren wird der S-Bahn-Haltepunkt Hasselbachplatz neugebaut.

Die Baumaßnahmen des PFA 80 sind mit den Anpassungsarbeiten von gleisparallelen Stützwänden und mit der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen verbunden.

Für den **PFA 70** ist der Vorentwurf abgeschlossen. Derzeit prüft die DB Netz AG die Erarbeitung weiterer Studien für den PFA 70, welche bis zum Ende dieses Jahres 2021 abgeschlossen sein sollen und geht davon aus, dass in Auswertung dieser Studien die Entwurfsplanungen durch die DB Netz AG beauftragt werden können. An den Abschluss der Entwurfsplanung würde sich das Planfeststellungsverfahren anschließen, beginnend mit der Einreichung entsprechender Antragsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt (EBA).

In Abhängigkeit vom erfolgreichen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wäre eine Bauzeit von 2027 bis 2033 zu erwarten. Im Zuge des PFA 70 wird der Spurplan (Herstellung regelkonformer Gleisabstände) umgestaltet, so dass teilweise der vorhandene Bahndamm bis zu 9 m erweitert und die komplette Oberleitungsanlage neugebaut werden muss.

Der **PFA 80** befindet sich bereits in der Phase der Entwurfsplanung, die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren wurden Ende 2020 beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Registrierung (Verfahren ist noch nicht eröffnet) eingereicht.

Nach derzeitiger Vorstellung der DB Netz AG ist eine Bauzeit von 2023 bis 2027 vorgesehen. Vor dem Hintergrund die beiden Planfeststellungsabschnitte zeitgleich in das Großprojekt digitale Stellwerkstechnik (Umsetzung bis 2030) mit einzubeziehen, könnte es bei der Umsetzung noch zu zeitlichen Verschiebungen kommen.

2. Erforderlichkeit des Abschlusses von Kreuzungsvereinbarungen zwischen der DB Netz AG und der LH Magdeburg im Rahmen der Realisierung der offenen Planfeststellungsabschnitte

Dort, wo sich Eisenbahnlinien und Straßen kreuzen, ist der Anwendungsbereich des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) eröffnet. Das EKrG regelt u. a. die Verantwortlichkeiten und die Kostenverteilung bei zu ändernden oder neu herzustellenden Eisenbahnkreuzungen zwischen Straßenbaulastträger und Träger der Baulast für die Eisenbahnschiene, § 1 EKrG.

Sofern die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs es erfordert, sind Eisenbahnkreuzungen – vor allem im Zuge von Baumaßnahmen – im Sinne der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und des Verkehrsflusses zu ertüchtigen oder zu verändern, § 3 EKrG. Diese Veränderungen, welche auch im Rahmen der vorstehend beschriebenen Baumaßnahmen für im jeweiligen Bau-feld befindliche Eisenbahnkreuzungen zu erwarten sind, richten sich nach den Maßgaben einer Vereinbarung der beteiligten Baulastträger (§ 5 EKrG) oder einer Anordnung im Kreuzungs-rechtsverfahren (§§ 6 und 7 EKrG).

Sofern eine Eisenbahnüberführung im Rahmen der Realisierung von Baumaßnahmen zu än-dern ist, sollen die Beteiligten Baulastträger eine Vereinbarung über die Änderung und die Ver-teilung der Kostenlast treffen. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, so kann jeder der Beteiligten die Anordnung der Regelung der Durchführung der Maßnahme und die Vertei-lung der Kostenlast bei der zuständigen Anordnungsbehörde verlangen, §§ 6, 12 EKrG.

Die Kostenlast für die Herstellung von Eisenbahnüberführungen regelt sich danach, wer die Änderung der Kreuzung verlangt oder sie im Falle einer Anordnung verlangen hätte müssen. Sofern beide Beteiligte die Änderung verlangen bzw. hätten verlangen müssen, regelt sich die Verteilung der Kosten nach dem Verhältnis einer getrennten Durchführung der Maßnahmen, § 12 EKrG.

Die Kostenermittlung bei sogenanntem beiderseitigem Verlangen erfordert, dass für die von jedem Beteiligten verlangte Änderung ein Vergleichsentwurf mit Kostenermittlung aufzustellen ist. Im Verhältnis dieser beiden Kostensummen sind die Kosten für die gemeinsam durchgeführte tatsächliche Änderung der Überführung zu teilen. Der Vergleichsentwurf muss technisch durchführbar und wirtschaftlich angemessen sein. Bei der Frage der wirtschaftlichen Angemes-senheit sind die Kosten für die Änderung, die Länge der Haltbarkeit und die Kosten für eine um-fangreiche Änderung zu berücksichtigen.

Mit der Drucksache des Bundesrats 69/21 von 22.01.21 liegt ein Gesetzentwurf zur Änderung des EKrG vor. Ziel des Entwurfes ist es unter anderem, kommunale Haushalte bei der Realisie-rung von Eisenbahnkreuzungen und -überführungen zu entlasten.

Gemäß diesem Entwurf ist vorgesehen, die Kosten ohne Vorteilsausgleich (unter Verzicht auf Fiktiventwürfe) hälftig zu teilen, wenn die Überführung der Kreuzung einer Eisenbahn des Bun-des mit einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes dient und beide Beteiligten eine Än-derung verlangen oder sie im Fall einer Anordnung hätten verlangen müssen, die die Erneue-rung der Überführung zur Folge hat. Ob dies auch für in die Baulast der Stadt Magdeburg über-nommene Bundesstraßen gilt, ist aktuell nicht ersichtlich.

Es ist im Fall des § 12 Absatz 2 EKrG vorgesehen, dass jeder Beteiligte seine Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleichserstattung zu tragen hat.

Des Weiteren existiert ein Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur zu einer Verordnung zur Änderung kreuzungsrechtlicher Vorschriften. Dieser sieht vor, dass die in der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung vorgesehene Verwaltungskostenpau-schale, die die Beteiligten für die Kosten der Baumaßnahme ansetzen können, von bisher 10 % auf nunmehr 20 % der jeweiligen Bau- und Grunderwerbskosten erhöht werden.

Wenn die Gesetzesänderungen in der vorliegenden Form beschlossen würden, könnten diese auf die anstehende Kreuzungsmaßnahme EÜ Walther-Rathenau-Straße anzuwenden sein. Dies kann aber erst nach Präzisierung der Pläne der DB Netz AG beurteilt werden. Gemäß § 12 Nr. 2 EKrG wäre die Landeshauptstadt Magdeburg dann als Beteiligte im Sinne des EKrG an den Kosten der vorgenannten Eisenbahnüberführung zu beteiligen, wenn sowohl DB Netz AG als auch LH Magdeburg eine Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen.

Seitens der DB Netz AG ist vorgesehen das Bauwerk an den neuen Spurplan anzupassen, d. h. die Bauwerksbreite muss um ca. 7 m vergrößert werden und der Bahndamm wird auf der westlichen Seite ebenfalls um 7 m verbreitert.

Bei den weiteren nachfolgend aufgeführten Kreuzungsmaßnahmen ist aus derzeitiger Sicht die Präzisierung der Pläne der DB Netz AG abzuwarten und danach wäre eine Beurteilung durch die LH Magdeburg vorzunehmen.

EÜ Lorenzweg

Das Bauwerk wird entsprechend dem neuen Spurplan der DB AG neu gebaut. Hierbei werden die lichten Weiten der Eisenbahnüberführung nicht verändert.

EÜ Lübecker Straße

Seitens der DB AG ist das Bauwerk an den neuen Spurplan anzupassen, d. h. die Bauwerksbreite muss auf der Ostseite um ca. 7 m vergrößert werden. Inwieweit sich ein eisenbahnkreuzungsrechtliches Änderungsverlangen bei der vorhandenen MVB Trasse ergibt, wird im Zuge der anstehenden Planungen noch weiter zu prüfen sein.

EÜ Gröperstraße

Auf dem Bauwerk befinden sich die Bahnsteige des Bahnhofes Magdeburg-Neustadt. Die DB AG plant einen neuen Durchstich der Personenunterführung zur Gröperstraße/Laaßstraße, um eine gute Anbindung des Fußgänger- und Radverkehrswegenetzes der Stadt herzustellen. Die vorhandenen Überbauten stammen aus den Jahren 1907-1913 und wurden derzeit in die Zustandskategorie 3 eingestuft. Das zum damaligen Zeitpunkt eingesetzte Stahlmaterial ist nur bedingt schweißbar. Entsprechend ist seitens der DB der Neubau entsprechend der Anforderungen aus dem neuen Spurplan vorgesehen.

EÜ Hallische Straße

Im gegenwärtigen Bestand weist die Straßenunterführung eine lichte Weite zwischen den Widerlagern von ca. 19 m (davon 11,5 m Fahrbahnbreite inkl. Straßenbahn, und jeweils 3,75 m breite Seitenbahnbereiche). Das vorhandene Brückenbauwerk (Stahlüberbauten in Bogenform) hat lichte Höhen im Straßenbereich von 3,92 m und im Bereich der Schutztafeln der Straßenbahn von 4,32 m. Die Fahrdrachthöhe liegt bei ca. 4,20 m über Schienenoberkante der MVB Straßenbahntrasse. Das neue Bauwerk wird entsprechend dem neuen Spurplan der DB mit den vorhanden lichten Weiten errichtet.

EÜ Carl-Miller-Straße

Das Teilbauwerk unter den Streckengleisen der 6403 und 6404 wird entsprechend dem neuen Spurplan der DB mit Vergrößerung der Gleisabstände in den vorhanden lichten Weiten neu gebaut.

Dr. Scheidemann

Anlage

I0063/21; Anlage 1

I0063/21; Anlage 2