

Landeshauptstadt Magdeburg – Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0554/19	Datum 24.10.2019
Dezernat: VI	Amt 66	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	12.11.2019	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	28.11.2019	öffentlich	Beratung
Kulturausschuss	18.12.2019	öffentlich	Beratung
Stadtrat	23.01.2020	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X

Kurztitel

Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe, Bauvorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee - Umfeldgestaltung

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt zur **Umfeldgestaltung** mit der Umsetzung des Planungskonzeptes die vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr (StBV) bestätigten Punkte:
 - a.) Ausführungsform des Portalgeländers,
 - b.) Begrünung in der Form der Vorzugsvariante mittels Hochbeeten (Gold-Gleditschie) und Herrichtung von Sitzmöbeln an geeigneter Stelle,
 - c.) Ausführung des Radweges als Betonspur,
 - d.) Belag 0-Ebene
und
 - e.) Beleuchtungselemente (Lichtbänder und „UFO-Netz“).

2. Der Stadtrat beschließt im Rahmen der **künstlerischen Gestaltung** der Brückenwiderlager die Durchführung des im Folgenden beschriebenen Wettbewerbsverfahrens „Kunst am Bau“.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	6166	Pflichtaufgabe	x	ja		nein
Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme					
		ja, Nr.				nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt					
05/2020	JA	x	NEIN			

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TH6/ TB6166/ DKEÜERA DK AFA/DKSOPO
--

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I 106166006
I 116166001
6166_Tunnel

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					

20...				
Summe:				

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
20...					
für					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
<input type="checkbox"/>	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
<input type="checkbox"/>	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)
<input checked="" type="checkbox"/>	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)
<input type="checkbox"/>	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
<input type="checkbox"/>	Anlage Kostenberechnung
<input type="checkbox"/>	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
<input type="checkbox"/>	Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

AV-0000202

Buchwert in €:

Datum Inbetriebnahme:

Anlage neu

Ja Nein

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
20...					

federführendes(r) Amt/Fachbereich 66	Sachbearbeiter A. Schneider Tel. 540 5313	Unterschrift AL / FBL Thorsten Gebhardt
---	--	--

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r) VI	Dr. Dieter Scheidemann
--	------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	29.02.2020
-----------------------------------	------------

Begründung:

I. Ausgangslage

Die Stadtverwaltung wurde 2009 mit dem beschlossenen Antrag A0209/09 „Städtebauliche Belange (Andienung) und Sicherheitskonzept“ beauftragt, Detailplanungen zu den Bereichen der Tunnellein- und -ausfahrten und des Kölner Platzes vorzulegen. Entsprechend erfolgte die Durchführung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs unter Federführung des Stadtplanungsamtes. Aufgrund der unterschiedlichen Planungsansätze der Preisträger wurden die Wettbewerbsergebnisse zunächst in einem Masterplan zusammengeführt. Dieser Masterplan wurde dem Stadtrat mit der Drucksache DS0288/12 „Ergebnisse des Masterplans zur Umfeldgestaltung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee – Grundsatzbeschluss“ vorgestellt. Ein weiterer Bestandteil der Beschlussvorlage war die Überprüfung der Ergebnisse hinsichtlich ihrer technischen und finanziellen Machbarkeit. Im Ergebnis wurden folgende Maßnahmen zur Umsetzung beschlossen:

1. Gestaltung der östlichen Tunnelportale
2. durchgehendes Leuchtband unterhalb der Brücken
3. Lichtnetz mit 40 Leuchtringen im Bereich City Carré
4. Sitznische nördlich des Willy-Brandt-Platzes
5. Belag Betonplatten verschiedener Größen und Grautöne.

Die Drucksache DS0453/17 „Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe, Bauvorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee – Finanzierung der Baumaßnahme“ diente insbesondere der Anpassung der für das Bauvorhaben EÜ ERA geplanten Haushaltsmittel an die Erfordernisse.

In der Drucksache wurde beim Stadtrat die Aufhebung des Beschlusses zum Masterplan beantragt. Die finanziellen Mittel, die mit dem Beschluss der Drucksache DS0288/12 für die Umfeldgestaltung des Bauvorhabens EÜ ERA vom Stadtrat beschlossen wurden, sollten dem Bauvorhaben EÜ ERA zugeordnet werden.

Die Drucksache DS 0453/17 wurde vom Stadtrat am 07.12.2017 beschlossen. In der Sitzung des Stadtrates wurde ebenfalls der Änderungsantrag DS0453/17/3 beschlossen, in dem zum Punkt 1 der Drucksache ergänzt wurde: „Dem Stadtrat werden bis März 2018 die geänderten Planungen für die Außen- und Umfeldgestaltungen der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee inklusive einer Darstellung der notwendigen Investitionskosten zur Entscheidung vorgelegt.“

Aus technischen und finanziellen Gründen mussten die Maßnahmen im weiteren Planungsverlauf modifiziert werden.

Der Kölner Platz wurde bei der Freiraumplanung seitens der Landeshauptstadt Magdeburg (LH MD) nicht berücksichtigt, da der Platz sich nach gescheiterten Verhandlungen weiterhin im Eigentum der Deutschen Bahn AG (DB AG) befindet und die DB Station & Service eine eigene Platzgestaltung, die den Stadträten im Bauausschuss 2019 vorgestellt wurde, im Jahre 2020 umsetzen will.

In der Drucksache DS0453/17 wurde zum Thema „Umfeldgestaltung“ dargelegt, dass in Anlehnung an den Masterplan Details in der Bauausführung umgesetzt werden sollen. Die vorgesehene Ausführung ist kreuzungsbedingt, somit der Kreuzungsmasse zuzuordnen und kann gemäß Kreuzungsteilungsschlüssel anteilig an die DB Netz AG weiterberechnet werden.

In der Drucksache DS0113/18 bestätigte der Stadtrat:

1. in Umsetzung der „Ergebnisse des Masterplans zur Umfeldgestaltung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“ nachfolgende Maßnahmen:
 1. durchgehendes Leuchtband unterhalb der Brücken
 2. Lichtnetz mit Leuchtringen im Bereich City Carré
 3. Belag der 0-Ebene in Grautönen
2. Zudem beschloss der Stadtrat für die Vorlage von Gestaltungsvarianten der geplanten Tunnelportale ein Planungsbüro zu beauftragen sowie die künstlerische Gestaltung der Ansichtsflächen der Brückenwiderlager der DB Netz AG.
3. Im Änderungsantrag DS0113/18/1 wurde beschlossen, ein Leuchtband unterhalb der Brücken und ein Leuchtnetz mit Leuchtringen im Bereich City-Carré in Anlehnung an den Masterplan umzusetzen sowie als Belag in der 0-Ebene Natursteinpflaster in Grautönen an Stelle des Betonsteinpflasters zu verwenden.

II. Begründungen zur Beschlussvorlage

1. Umfeldgestaltung

Bezüglich der östlichen Tunnelmundgestaltung wurde gemäß Beschluss des Stadtrates DS 0113/18 Punkt 2 ein Planungsbüro mit der Untersuchung möglicher Gestaltungsvarianten beauftragt.

Mit der Untersuchung wurde das Architekturbüro Kirchner+Przyborowski zusammen mit Ulrich Krüger Landschaftsarchitekten beauftragt.

Die Tunnelportale sind geprägt von einer eckigen, spitz zulaufenden Form. Für den Lärmschutz sind im Ein- und Ausfahrtsbereich der Tunnelwände Klinkerverblendungen im Farbton Ockergelb vorgesehen, die im oberen Bereich aus gelochten Steinen bestehen. Aufgrund statischer Erfordernisse ergibt sich die Notwendigkeit, im Bereich der östlichen Tunnelportale horizontale Dauerstreben aus Stahlbeton einzubauen.

Die Ergebnisse der von den beauftragten Planern untersuchten Varianten beschränken sich im Bereich der Tunnelmünder auf die Aufwertung der Portalbrüstung und Gestaltung der Absturzsicherung (Geländer). Weiterhin sollten die nach Planung vorgesehenen Querstreben überdeckt und begrünt werden. Dies hätte jedoch eine Verlängerung des Tunnels bedeutet. Resultat wäre unter anderem eine Erhöhung der Konzentration der belasteten Tunnelluft weiter vor der vor dem Rampenbereich zur Kreuzung Ernst-Reuter-Allee/ Otto-von-Guericke gewesen. Für sämtliche zusätzliche Aufbauten hätte zudem zuvor eine statische Überprüfung des Gesamtsystems Brüstung-Aufbau-Tunneldecke erfolgen müssen. Verschiedene Gutachten müssten neu erstellt werden. Weiterhin bestünde das Risiko eines weiteren Bauverzuges sowie erhöhte Kosten in der Pflege und Wartung.

Im Verlauf der weiteren Planung und unter Einbeziehung des Prüfstatikers konnte die Anzahl der Dauerstreben im Einfahrts- und Ausfahrtsbereich in bzw. aus dem Tunnel reduziert werden.

Aufgrund des fortgeschrittenen Bauzustandes für das Portal Süd, das weitestgehend hergestellt ist, ergibt sich zudem für das Portal Nord zur Wahrung der gleichen Optik entsprechend die gleiche Ausführung.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die ursprünglich geplante bauliche Gestaltung (mit Änderung der Anzahl der Dauerstreben) der östlichen Tunnelportale aus vorgenannten Gründen umgesetzt werden muss.

Zu 1.a) Ausführungsform des Portalgeländers

Eine Aufwertung sämtlicher Portal- sowie Trogbereiche soll durch das in Anlehnung an das für das Bauvorhaben „Ersatzneubau Strombrückenzug“ vorgesehene Geländer erreicht werden. Die dortige Ausführung wurde übertragen und an die Gegebenheiten angepasst.

Die in Richtung des Fußgängerweges geneigte Ausführung mit horizontalen Füllstäben wurde im StBV vorgestellt und bestätigt. Es wurde nachgewiesen, dass es zu keinen weiteren Einschränkungen des Lichtraumes kommt (Anlage 1). Durch die massiven Querschnitte führt das Geländer die „starke“ Formensprache des Tunnels in der Ebene 0 weiter.

Zu 1. b) Begrünung in der Form der Vorzugsvariante mittels Hochbeeten (Gold-Gleditschie) und Herrichtung von Sitzmöbeln an geeigneter Stelle

Kontrastierend zur bisherigen Formensprache ist vorgesehen, die geplanten Pflanzkästen in Form von Hochbeeten als Ellipsen auszubilden (Anlage 2).

Die Standorte der Hochbeete sind außerhalb des MVB-Fahrdrahtes sowie deren Abspannseilen angeordnet. Dabei wird von einem Mindestabstand des Kronendurchmessers (Baumalter: fünf Standjahre) plus einem Meter Sicherheitsabstand ausgegangen. Vom beauftragten Landschaftsarchitekten wurde die Gold-Gleditschie als für den Standort geeignete Baumart vorgesehen (Anlage 3).

Im Übergang zum Willy-Brandt-Platz vermitteln bodengleiche Pflanzovale mit Platanen zwischen dem bereits vorhandenen Baumkarré und den geplanten ovalen Hochbeeten.

Aufgrund der neuen baulichen Situation (Zufahrt zum City Carré) lässt sich der nördliche Bereich des ehemals bestehende Baumkarrés im Bereich der MVB-Haltestelle (Hauptbahnhof) nicht mehr wiederherstellen. Zusätzlich wird von einem schlechten Vitalitätszustand (Schäden durch Baustellenbetrieb) der drei nordwestlich noch vorhandenen Platanen ausgegangen.

Da aufgrund der Änderung der statischen Randbedingungen des herzustellenden Funkmastes der Leitstelle der Feuerwehr die Sitznische an diesem Standort entfallen musste, wird die gemäß dem Änderungsantrag DS0113/18/1 beschlossene „Herrichtung von Sitzmöbeln an geeigneter Stelle“ mit Sitzelementen im Bereich der Pflanzovale umgesetzt (Anlage 4).

Entsprechend Drucksache DS0113/18/1 sollten die Baumstandorte aus dem Masterplan beibehalten werden. Dabei handelt es sich um Standorte im Bereich des nördlichen ZOB, in der Grünfläche nördlich des McDonald-Gebäudes, oberhalb der Stützwand zwischen östlichster Überführung und Alter Feuerwache sowie den Erhalt des vorhandenen Baumkarrés am Willy-Brandt-Platz in Richtung Norden.

Eine Realisierung/Anordnung von Gehölzen im innerstädtischen Bereich ist von vielen Randbedingungen abhängig. Dazu zählt in großem Maße der notwendige unterirdische Freiraum für das Wurzelwerk des vorgesehenen Baumes. Die Pflanzstandorte am nördlichen ZOB werden nach der Freiflächenplanung in den Bereich der Ernst-Reuter-Allee verschoben und dort als Hochbeete ausgeführt. Im Bereich des Kölner Platzes sieht die jetzige Planung vor, die Böschung auf der Nordseite mit Bäumen zu begrünen. Dies war bisher so nicht vorgesehen. Die Standorte nördlich des McDonald-Gebäudes und nördlich der Stützwand befinden sich auf Flächen der Deutschen Bahn und entziehen sich daher dem Zugriff der Stadt. Zur Fortführung der vorhandenen Bepflanzung in Richtung des Willy-Brandt-Platzes wurde zuvor bereits ausgeführt.

Zu 1. c) Ausführung des Radweges als Betonspur

Die Gestaltung des Radweges und dessen geometrische Einordnung in das Baufeld waren in den Voruntersuchungen vielfach Thema. Hierzu wurden die Anordnung und Ausbildung gegenüber der Planfeststellung untersucht und diskutiert.

Die Ausführung des Radweges erfolgt als eingefärbte Ortbetonspur in Ockergelb, wobei die

Oberfläche mit einem Besenstrich quer zur Fahrtrichtung hergestellt wird (Anlage 5). Zur Gewährleistung der taktilen Kontraste für blinde und sehingeschränkte Bürger/innen wird die Einfassung des Radweges mit einem dreizeiligen Kleinsteinpflasterstreifen aus Granit in den Abmessungen 9 x 11 cm ausgebildet. Dieser Streifen wird einseitig als Regenwasserrinne mit einem Stichmaß von 2 cm ausgeführt.

Zu 1. d) Belag 0-Ebene

Grundlage für die Materialauswahl der Oberflächenbefestigung war der Stadtratsbeschluss zur Verwendung/dem Einsatz von Natursteinmaterial. Aufgrund der größeren Formate und der erforderlichen vorschriftenkonformen Ausbildung des Oberbaus der Ebene 0 aufgrund der Betoneinbettung der zu verlegenden Rohrleitungen erfolgt die Befestigung in gebundener Bauweise. Dies reduziert auch das Risiko von Unebenheiten im Belag.

Die Gestaltung und Befestigung der Oberfläche erfolgt nach Abwägung mit großformatigen Platten aus Granit. Zur Wahrung der harmonischen Gesamtwirkung wurde ein feinkörniger Granit eines mittleren Grautones ausgewählt. Es kommt ein Stein aus Portugal mit der Bezeichnung „Roriz“ zum Einsatz.

Hinsichtlich der Auswahl dieses Steines in Bezug auf kürzere Transportwege kämen vergleichbare Granite aus Deutschland oder Polen in Frage. Lieferungen aus den Herstellerländern China und Indien wurden ausgeschlossen. Granite aus Bayern besitzen jedoch dunklere Einschlüsse (Gesamtwirkung zu dunkel), sind preislich teurer und in dem erforderlichen Lieferumfang voraussichtlich nicht zu beschaffen. Der Granit aus Polen ist nicht ausreichend feinkörnig und wiederum in seiner Gesamtwirkung zu hell.

Das vorgesehene Material aus Portugal wurde bereits in Sachsen-Anhalt und auch in Magdeburg (z. B. Schönebecker Straße, Magdeburg-Salbke, Lesezeichen Salbke-Freiluftbibliothek Magdeburg) verwendet.

Aufgrund der großen zusammenhängenden Flächen lag der Fokus auf der Ausbildung einer einheitlich wirkenden Oberfläche. Eine zu sterile unbelebte Optik wird durch die variierenden Plattenabmessungen in der Länge von 30 bis 60 cm vermieden. Die feste Breite beträgt 40 cm. (Anlage 5 und 6).

Zu 1. e) Beleuchtungselemente (Lichtbänder und „UFO-Netz“)

Die Beleuchtungsgestaltung in der Ebene 0 (unterhalb der Brücken) ist mit zwei durchgehenden Lichtbändern vorgesehen (Anlagen 7). Dies folgt der Idee aus dem Masterplan, welcher in Bezug auf das Lichtband nach Stadtratsbeschluss umzusetzen war (DS0113/18/1). Das Lichtband geht jeweils unter den Überführungen auf der Nord- und Südseite durch. Die Leuchtpaneele können je nach Wunsch einzeln, gemeinsam oder willkürlich angesteuert werden. Weiterhin ist eine farbliche Beleuchtung z. B. entsprechend den Farben des in Magdeburg beheimateten Fußball- oder Handballvereines schaltbar. Das Lichtband sichert dazu die notwendige Ausleuchtung unterhalb der Überführungen.

Weiterhin wurde für die Beleuchtung vom Willy-Brand-Platz bis zur Kreuzung der Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße ein Kompromiss der Masterplanidee zu dem darin vorgesehenen Lichtnetz mit Leuchtringen gefunden. Umgesetzt werden tellerförmige Leuchten, die jedoch ringförmig abstrahlen (Anlage 8). Diese sind keine Sonderform und als Typenprodukt wirtschaftlicher.

Die Abspannung dieses Lichtnetzes ist an den MVB-Masten geplant.

2. Künstlerische Gestaltung

Bereits in der DS0453 /17 wurde über die Absicht einer künstlerischen Gestaltung informiert. Mit der DS 0113/18 wurden die Voraussetzungen zur weiteren Umsetzung des Teilprojektes „Kunst am Bau“ geschaffen. Zielstellung der künstlerischen Gestaltung und der Schaffung von Kunstwerken ist dabei die Aufwertung des Magdeburger Hauptbahnhofes einschließlich dessen Umfelds.

Die bisherige Aufgabenstellung beinhaltet eine Fläche von ca. 400 m² im Bereich der Brückenwiderlager auf der Ebene 0. Ein weiterer Bestandteil der vorgesehenen Gestaltung ist die geschichtliche Dokumentation des Vorgängerbrückenbauwerkes unter Einbeziehung des gesicherten Brückenschildes an der Magdeburger Eisenbahnbrücke Ernst-Reuter-Allee (hieß zur Erbauungszeit Wilhelmstraße) der Errichter-Firma „C.H. Jucho“.

Überlegungen auch Wandflächen im Bereich des Kölner Platzes einzubeziehen, um „Verbindungselemente“ zu schaffen, wurden seitens der DB Station & Service abgelehnt.

Hinsichtlich der inhaltlichen Festlegung der Wettbewerbsaufgabe ist eine Beteiligung des Kulturausschusses und des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr vorgesehen.

Für die fachliche Begleitung des beabsichtigten Wettbewerbsverfahrens wurde Christine Bergmann beauftragt. Sie hat bereits vielfache Erfahrungen bei der Durchführung und Moderation von „Kunst am Bau“-Wettbewerbsverfahren.

Den Empfehlungen des „Leitfadens Kunst am Bau“ folgend (ausgelobtes Budget > 50.000,00 €) ist der Wettbewerb als ein 2-stufiges nationales Wettbewerbsverfahren geplant. Dafür haben sich zwei Standardverfahren etabliert (Anlage 9).

Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile wird der beabsichtigte Wettbewerb nach dem Standardverfahren 2 mit der Implementierung einer Bürgerbeteiligung umgesetzt. Die Bürgerbeteiligung erfolgt zwischen der ersten und zweiten Wettbewerbsstufe.

Die siebenköpfige Jury besteht aus vier Fach- und drei Sachpreisrichtern und weiteren Sachverständigen. Dabei besitzen die Fachpreisrichter eine wissenschaftlich künstlerische Qualifikation und die Sachpreisrichter repräsentieren die Bauherrenseite bzw. Kreuzungspartner. Von der Jury werden am Ende der ersten Stufe des Wettbewerbsverfahrens aus den eingegangenen Beiträgen sieben Künstler ausgewählt, die in der zweiten Stufe des Wettbewerbsverfahrens ihren Entwurf fortschreiben und weiterqualifizieren.

Das Preisgericht entscheidet am Ende der zweiten Stufe des Wettbewerbsverfahrens unter Einbeziehung der Bürgerhinweise über den Wettbewerbssieger und das umzusetzende Kunstprojekt.

Anlagen:

- DS0554/19 Anlage 1 - Geländer gem. ENB SBZ
- DS0554/19 Anlage 2 - Lageplan Hochbeete
- DS0554/19 Anlage 3 - Baumauswahl Gold-Gleditschie
- DS0554/19 Anlage 4 - Hochbeete mit Sitzelementen
- DS0554/19 Anlage 5 - Betonspur und Verlegemuster Radweg
- DS0554/19 Anlage 6 - Gewähltes Pflaster
- DS0554/19 Anlage 7 - Beleuchtung - Leuchtband unter den Brücken
- DS0554/19 Anlage 8 - Beleuchtung – „UFO-Netz“ vor City Carré
- DS0554/19 Anlage 9 - Standardverfahren „Kunst am Bau“