

Offenes Verfahren gemäß § 15 VgV

Stand vom 19.08.2026

Errichtung von barrierefreier Haltestelle gemäß Magdeburger Standard (vgl. C.1.1)

Leistungsverzeichnis zur Ausschreibung von
Generalplanungsleistungen für die Haltestelle
Arndtstraße

Gleisanlagen

Bahnenergieanlagen

Haltestelle

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines

2. Bauausführung

3. Kostenschätzung

4. Rahmenterminplan

1. Allgemeines

Den barrierefreien Ausbau der stark frequentierten Haltestellen Arndtstraße wird bereits seit längeren von den Bürgerinnen und Bürgern gefordert. Für die Erneuerung der Gleisanlagen wurden 2020 erste Varianten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen Arndtstraße im Rahmen einer Vorplanung für den gesamten Streckenausbau der Großen Diesdorfer Straße untersucht.

Der Ausbau des gesamten Streckenabschnittes der Gleisanlagen Große Diesdorfer Straße musste zurückgestellt werden. Für die Sicherung der Befahrbarkeit der Gleisanlagen wurden zwischenzeitlich Instandsetzungsmaßnahmen im Gleisbereich der Großen Diesdorfer Straße durchgeführt.

Aufgrund der Dringlichkeit soll der barrierefreie Ausbau der Haltestellen Arndtstraße als gesonderte Maßnahme vor dem Gesamtausbau der Straßenbahnstrecke Große Diesdorfer Straße vorgezogen werden.

Es handelt sich um ein durch Fördermittel finanziertes Projekt, sodass die ANBest-P den Vergabeunterlagen beigelegt wurde.

2. Bauausführung

2.1 Lage der Baustelle

Die Haltestellenlage wird gegenüber dem Bestand nur geringfügig verändert. Stadtauswärts wird die Haltestellenlage um ca. 25 m vom Knoten Arndtstraße abgerückt, damit die Anfahrt der linksabbiegenden Busse aus der Arndtstraße an die Haltestelle möglich ist (siehe Lageplan in C.1.3/C.1.4, Schleppkurve Bus mit geradem Halt am Bahnsteigbord).

Die stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle kann zwischen der Arndtstraße und der Matthissonstraße auf einer Länge von 47,50 m barrierefrei ausgebaut werden. Hierfür ist die Fahrbahn des Einmündungsbereiches der Matthissonstraße (vorh. Einbahnstraße in Richtung Süden) auf der Ostseite auf 5,00 m einzuengen.

An beiden Straßenbahnhaltestellen können auch die Busse der Linie 52 halten. Somit ist eine ideale Verknüpfung zwischen Bus und Straßenbahn gegeben. Die Fußgängerquerung über die Große Diesdorfer Straße und die Haltestellenzugänge werden über die westlich des Knoten Arndtstraße gelegene Fußgänger-LSA gesichert.

2.2 Gleis

Die Ausbaulänge der Gleislage mit den Gleisverziehungen für die Aufweitung des Gleismittenabstandes, zur Gewährleistung des Lichtraumprofils innerhalb der Haltestellen von 3,00 m auf 4,04 m beträgt 133 m. Die notwendigen Gleisverziehungen der Aufweitung stadtauswärtige Gleis erfolgen mit Gleisbögen $R=300$ m und Übergangsbögen von 10 m ($V = 50$ km/h). Die Höhenlage der Gleisanlage orientiert sich an der Bestandssituation.

2.3 Haltestellen

Die Haltestellen werden als Kap-Haltestellen mit Wartehallen mit Sitzbank, Infosäule, begleitenden taktilen Leitelementen für Blinde und Sehschwache, Rollstuhlfahrerpiktogramm, dynamische Fahrgastinformation und Papierkörbe entsprechend des Magdeburger Standard (vgl. C.1.1) ausgerüstet.

Die Nutzlänge der barrierefreien Haltestellen liegt zwischen 50,00 m bis 47,50 m. Die Bahnsteigkantenhöhen über Schienenoberkante betragen 24 cm und wird mittels ÖPNV-Sonderbord hergestellt. Dieser erlaubt auch die Anfahrt der Haltestelle durch einen Bus.

Die Haltestellenbreiten betragen 2,50 m und die Haltestellenkante liegen 1,23 m von der Gleisachse entfernt.

2.4 Fahrbahnen

Entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 oder gleichwertig) erfolgt aufgrund der vorhandenen Straßenraumbreiten in allen Varianten die Mitnutzung des

durch den Kfz-Verkehr mit jeweils einem Richtungsfahstreifen. Die Fahrbahnbreite ist mit 3,25 m vorgesehen.

Im Bereich Haus-Nr. 28 und 28a müssen die nicht Regel-konformen Grundstückszufahrten, welche aufgrund der Mindermaße nicht als Kfz-Zufahrten genutzt werden können, zurückgebaut werden.

Vorgehen ist die Führung des Radverkehrs als Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m. Im Bereich der Haltestellen wird der Radfahrer stadteinwärts als angehobenes Rad Fahrstreifen (Sonderform nach MD-Standard der Barrierefreiheit im ÖSPV, vgl. C.1.1) und stadtauswärts als Hochbordradweg mit 1,60 m Breite (Mindestbreite aufgrund Platzverhältnisse) hinter der Haltestelle geführt. Mit dieser Aufteilung der Seitenbahnen ist die Einordnung der Fahrgastunterstände an den Haltestellen mit ausreichendem Abstand zur Bebauung möglich. Die Anlage eines Hochbordradweges hinter der stadteinwärtigen Haltestelle wird aufgrund des dann geringen Abstandes zu den Hauseingängen und den notwendigen Verschwenkungen vor und nach der Haltestelle (geringe Platzverhältnisse) nicht empfohlen.

An beiden Haltestellen beträgt die Breite der Fläche für den Wartebereich 2,50 m.

2.5 Befestigungen

Für den befahrbaren Gleisbereich ist eine bituminöse Gleiseindeckung vorgesehen. Die Art der Befestigungen der Seitenbahnen und Haltestellenbereich sind noch mit dem Stadtplanungsamt und der Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

2.6 Zwangspunkte

Besondere Zwangspunkte sind die Anschlusshöhen an den Bestand am Ausbauanfang und Ende sowie die Höhen der angrenzenden Gebäude mit den Hauszugängen und Zufahrten.

2.7 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Planungsbereich befinden sich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- 1 kV-Stromleitung der SWM
- 10 kV-Stromleitung der SWM
- ND-Gasleitung der SWM
- Trinkwasserleitungen der SWM
- Fernmeldekabel der SWM/MDCC
- Abwasserkanäle der SWM/AGM
- Fernmeldekabel/Kabelkanäle der Telekom
- LSA-Rohranlagen des TBA
- Stadtbeleuchtung-Erdkabel des TBA
- Kabelkanalanlagen der MVB
- Fernmeldekabel der MVB
- Stromkabel Firma STRÖER

Bei Konflikten sind zu möglichen Leitungsumverlegungen Abstimmungen mit den Leitungsträgern erforderlich.

2.8 Entwässerung

Die Entwässerung der Verkehrsflächen erfolgt wie bisher in den vorhandenen Mischwasserkanal (Ei 1300/1950) der Großen Diesdorfer Straße. Wenn möglich, werden die neuen Straßenabläufe bzw. Gleisentwässerungen an vorhandene Anschlussleitungen angeschlossen.

Aufgrund der neuen Höhensituation der Bahnsteigkanten werden in den Seitenbahnen Entwässerungsrinnen zur Sicherstellung der Oberflächenentwässerung erforderlich. Eine Versickerung von Oberflächenwasser ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich.

2.9 Beschilderung

Im gesamten Ausbaubereich wird die Beschilderung sowie die Markierung erneuert und an die neue Gestaltung angepasst.

2.10 LSA-Anlagen

Die bestehende Fußgänger-LSA muss an der Einmündung Arndtstraße an die neue Straßenraumgestaltung angepasst werden.

2.11 Straßenbeleuchtung

Mit dem Straßenausbau ist auch die Erneuerung der Straßenbeleuchtung vorgesehen. Die Planung hierfür ist zu erarbeiten.

2.12 Bahnenergieversorgungsanlagen der Straßenbahn

Die Fahrleitungsanlage der MVB ist an die neue Gleislage anzupassen. Eine Versetzung von Fahrleitungsmasten in Querrichtung wird erforderlich.

Im Bereich der Haltestellen ist eine Kabelkanalanlage der MVB zur Haltestellenversorgung zu errichten.

2.13 Verkehrsführung während der Bauzeit

Für den Ausbau wird von einer Vollsperrung des Individualverkehrs und der Straßenbahn ausgegangen. In der nächsten Planungsphase sind hierzu weitere Abstimmungen mit der MVB und den Straßenverkehrsbehörden zu führen.

3. Kostenschätzung

Objektplanung Verkehrsanlagen/ Technische Ausrüstung Arndtstraße	
Leistungsbau, vorbereitender Bau	550.000
Straßenbau	550.000
Gleisbau	1.260.000
Gesamtbaukosten	2.360.000
Planung Lph 3 – 4	
Planungskosten Verkehrsanlage: <i>Haltestellen werden als Kap-Haltestellen mit Wartehallen mit Sitzbank, Infosäule, begleitenden taktilen Leitelementen für Blinde und Sehschwache, Rollstuhlfahrerpiktogramm, dynamische Fahrgastinformation und Papierkörbe. entsprechend des Magdeburger Standard ausgerüstet.</i> Planungskosten Technische Ausrüstung: Bahnstromversorgung <i>Im Bereich der Haltestellen ist eine Kabelkanalanlage der MVB zur Haltestellen-versorgung zu errichten.</i> Planungskosten Fahrleitungsanlage <i>Die Fahrleitungsanlage der MVB ist an die neue Gleislage anzupassen. Eine Versetzung von Fahrleitungsmasten in Querrichtung wird erforderlich.</i> Planungskosten LSA <i>Fußgänger-LSA muss an der Einmündung Arndtstraße sowie an die neue Straßen-raumgestaltung angepasst werden</i> Planungskosten Beleuchtung <i>Erneuerung der Straßenbeleuchtung vor-gesehen. Die Planung hierfür ist zu erarbeiten.</i> Zusätzliche Maßnahmen Entwurfsvermessung, Baugrundgutachten, Lärmschutzgutachten, Schwingungsgutachten, Vorprüfung UVP	

Planung Lph 5 – 9 Planungskosten Verkehrsanlage/ Technische Ausrüstung: Bahnstromversorgung, Fahrleitungsanlage, LSA, Beleuchtung Zusätzliche Maßnahmen: Bauphasenplan, örtliche Bauüberwachung, SiGeKo, Bauvermessung, Bestandsvermessung und Bestandsdokumentation nach Fertigstellung	
--	--

4. Rahmenterminplan, bedingte stufenweise Vergabe

Projektstufe 1 Planung Lph 3 - 4 ab Oktober 2026 bis zum 31.12.2027

Projektstufe 2 Planung Lph 5 – 9 bedingte Beauftragung nach Erteilung des Baurechts und Bescheid des Fördermittelgebers bis Ende 2029

i.A. Alexander Kreuz
Bereichsleiter Facilitymanagement

i.A. Marcus Kreibich
Mitarbeiter Facilitymanagement