

Antrag öffentlich	Datum 21.03.2007	Nummer A0052/07
Absender SPD-Stadtratsfraktion		
Adressat Vorsitzender des Stadtrates Herrn Ansorge		
Gremium	Sitzungstermin	
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr Stadtrat	22.03.2007 12.04.2007	

Kurztitel Planungsvereinbarung zum Projekt Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt Magdeburg
--

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Der Abschluss einer Planungsvereinbarung zum Projekt Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt Magdeburg wird zurückgestellt und nicht vorgenommen.

Alle Beschlüsse des Stadtrates vom 04.05.2006 zur Drucksache 0110/06 zum Ausbau des Eisenbahnknotens Magdeburg, Baustein Eisenbahnunterführung Ernst-Reuter-Allee werden aufgehoben.
2. Änderungen im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetz, die eine Kostenbeteiligung an der Kreuzungsmaßnahme bewirken würden, werden seitens der Stadt Magdeburg nicht erhoben.
3. Die DB Netz AG wird von der Stadt aufgefordert, gemäß gültiger Rechtslage beim Bau ihrer Eisenbahnüberführung den alten Zustand der Querung mit den vergleichbaren Durchfahrtshöhen für den Individualverkehr und den Straßenbahnverkehr sowie für die Führung des Fuß- und Radfahrverkehrs zu gewährleisten sowie im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes die verkehrlichen und betrieblichen Belange der Stadt zu berücksichtigen.
4. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, der DB Netz AG die Beschlusslage mitzuteilen.

Begründung:

Die Deutsche Bahn AG plant, ab etwa 2010/2011 in verstärktem Maße Güterverkehr über die Magdeburger Strecke zu bringen. Um dies realisieren zu können, ist es erforderlich, die Traglast der Eisenbahnbrücken am Damaschkeplatz (es handelt sich hier um 9 einzelne

Eisenbahnbrücken) zu ertüchtigen. Hinzu kommt, dass die rund 100 Jahre alten Brücken auch von ihrer Substanz her soweit verschlissen sind, dass zum genannten Zeitpunkt eine Erneuerung sowieso anstehen würde. Außerdem will die DB AG ihre Gleise bündeln und die Streckenführung (Kölner Platz) optimieren.

Die Deutsche Bahn AG, die hier, sofern keine weiteren Aspekte nach Eisenbahnkreuzungsgesetz hinzukommen als Verursacher alleine diese Brückenbaumaßnahmen finanziell zu tragen hat, hat ein vitales Interesse, im Wege des so genannten Kreuzungsrechts weitere Finanziers an dieser Maßnahme mit zu beteiligen.

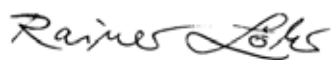
Dies gelingt jedoch nur, wenn die im Eisenbahnkreuzungsgesetz beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind. Konkret würde das hier bedeuten, dass ein Dritter (die Stadt oder MVB) in dem fraglichen Areal entweder bauen will oder bauen muss und eine Änderungsverlangen mitteilt.

Hier nun setzt das Interesse der Stadt Magdeburg/der MVB ein, die hier eine Gelegenheit sehen, ein langjähriges verkehrliches Ärgernis (unbestreitbar ist die heutige Führung des Individualverkehrs nicht optimal) unter dem Zwang dieser Umbaumaßnahme (der Deutschen Bahn) eben auch mit umbauen zu können.

Der Gedanke hierbei ist wohl, dass aus der geschilderten Situation der erforderlichen Bauleistungen der DB (als Wunsch der Stadt und/oder der MVB) heraus, das Land bereit sein müsste, die Förderung dieses Projektes ebenfalls mit großzügig abzusichern.

Vordergründig wird hierbei ein technisches Detail vorgeschoben. So besteht seit Jahren für die Stadt (MIV) eine (Sonder)Genehmigung für die Durchfahrtshöhe 3,4 m. Üblich ist hier wohl eine zu fordernde Durchfahrtshöhe von einem lichten Maß von 4 m oder besser 4,50 m. Die ausreichend vorhandene Durchfahrtshöhe für die MVB beträgt 3,89 m unter Gleis 6.

Im Vorfeld hatten sich sowohl die NASA als auch das MLV mit der rechtlichen Problematik befasst und waren zum Ergebnis gekommen, dass eine so genannte Folgepflicht (Mitfinanzierungspflicht) nach dem EKRГ jedenfalls dann ausscheidet, wenn die Stadt Magdeburg ihrerseits anlässlich dieser Umbaumaßnahme keine eigenen Wünsche (Änderungen) anmeldet.



Rainer Löh
SPD-Stadtratsfraktion