

Anfrage

öffentlich

Datum

21.03.2007

Nummer

F0075/07

Absender

Stadtrat Falko Balzer
SPD-Stadtratsfraktion

Adressat

Oberbürgermeister
Herrn Dr. Lutz Trümper

Gremium

Stadtrat

Sitzungstermin

12.04.2007

Kurztitel

Abschluss Planungsvereinbarung zum Projekt
Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee zwischen DB Netz AG
und der Landeshauptstadt Magdeburg, DS0005/07**Diese Anfrage ersetzt die Anfrage F0057/07 vom 15.03.07.**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

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 EBKrG hinzukämen als Verursacher alleine diese Brückenbaumaßnahmen finanziell zu tragen hätte, 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 (EKrG) 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 EKRg jedenfalls dann ausscheidet, wenn die Stadt Magdeburg ihrerseits anlässlich dieser Umbaumaßnahme keine eigenen Wünsche (Änderungen) anmeldet.

Aus den Wünschen der Stadt und/oder politischen Gründen scheint dies jedoch für die Stadt auszuschneiden. Den Stadträten wurde im Mai 2006 eine Beschlussvorlage mit 4 Varianten vorgelegt - mit der Begründung dass die Stadt MD bei jeder Variante kostenmäßig zu beteiligen wäre und auch bei der Null-Variante (Status Quo) die Stadt mit 13,5 Mio. € dabei wäre.

Bekanntlich ist in der Volksstimme nachfolgend bereits von einem positiven Beschluss des Stadtrates der Stadt Magdeburg berichtet worden, wonach im Zuge des Umbaus der Bahnbrücken eine so genannte Tunnellösung als (kostengünstige) Vorzugslösung für den Straßenbahn- und den Straßenverkehr realisiert werden solle.

Untersetzt hat dies die Stadt Magdeburg mit einem internen Rechtsgutachten. Vor Entscheidung zur Bestätigung der Planungsvereinbarung mit der DB AG, die am 15.03.07 im Stadtrat (nachträglich?) legitimiert werden soll, bitte ich den Stadträten vorher dieses Rechtsgutachten sowie die ausführliche Begründung - warum hier nicht nach Folgepflicht gehandelt wird - zur allumfassenden Meinungsbildung den Stadträten zur Verfügung zu stellen.

Bei der Größe des Projektes, dies hat je nach Variante eine Größenordnung von insgesamt ca. 13,5 - 32,85 Mio. € ist aus Gründen der Haushaltskonsolidierung der Stadt MD und der Entscheidung für „Prioritäten“ durch den Stadtrat ggf. ein Nachdenken/Umdenken erforderlich.

Weiter Informationen können mündlich gegeben werden, um den Gedanken der Folgepflicht zu untersetzen und oder die Ziele für den MIV neu zu definieren. Durch den Stadtrat der Stadt Magdeburg wurden eine Planungsvereinbarung mit der DB AG sowie der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung bisher nicht legitimiert.

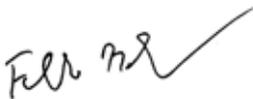
Aus vorgenannten Sachverhalten ergeben sich für mich folgende Fragen:

1. Hat die DB AG/DB Netz AG die Kosten für die Brückenbaumaßnahmen allein zu tragen? Welche Auffassung vertritt die Stadt Magdeburg hinsichtlich der Folgepflicht für die DB AG gemäß der stadtinternen rechtlichen Stellungnahme zur Befassung mit der Baumaßnahme?
2. Hat sich die Stadt Magdeburg im Zwang der von der DB AG geplanten Baumaßnahme, im Sinne des EKrg, an der Umbaumaßnahme kostenseitig zu beteiligen? Wenn ja, warum - mit ausführlicher Begründung?

3. Hat die MVB GmbH ein Ausbauverlangen schriftlich gegenüber der DB AG erklärt? Wenn ja, wann und mit welcher Begründung zum Ausbauverlangen?
4. Hat die Stadt Magdeburg ein Ausbauverlangen schriftlich gegenüber der DB AG erklärt? Wenn ja, wann und mit welcher Begründung zum Ausbauverlangen?
5. Wie hoch sind die von der Stadt MD zu tragenden jährlichen Betriebskosten, sofern die „Vorzugsvariante Tunnellösung“ gebaut wird (mit detaillierter Aufschlüsselung für Bauwerksunterhaltung, Kosten für Beleuchtung, Lüftung, Tunnelprüfung etc.)?
6. Teilt der Oberbürgermeister der Stadt MD der DB AG den Sachstand in der Form mit, da der Stadtrat der Stadt MD der Planungsvereinbarung bis heute nicht zugestimmt hat, dass die DB AG bis zur Entscheidung des Stadtrates über die Drucksache 00005/2007 die Planungen im Sinne der Vorzugslösung Tunnel einzustellen hat? Wenn ja, wann?
7. Ist die Stadt MD durch Planfeststellungsbeschluss oder durch Plangenehmigung, auch unter Berücksichtigung des zugehörigen Bauwerksverzeichnisses mit Verpflichtungen zur Kostentragung, wegen der Baumaßnahme Brückenbau der DB AG betroffen? Wenn ja, wie lautet die Festsetzung / der Beschluss in den vorgenannten Genehmigungsverfahren und was gedenkt die Stadt MD zur Abwehr der zu tragenden Beteiligung zu tun?
8. Stellt die Stadt MD ein Änderungsverlangen gegen mögliche Kostenbelastungen nach Ziffer 8 in dem Sinne, dass nach § 4 des EKrG die verkehrlichen und betrieblichen Belange der Stadt Magdeburg - unter Beibehaltung der jetzigen Querschnittsbreite zwischen den Widerlagermauern der Brücken, unter Beibehaltung der jetzigen Verkehrsführung und Lösung - angemessen zu berücksichtigen sind?
9. Wäre die Tunnellösung - falls sie gebaut wird - im Sinne der Feinstaubdiskussionen (maximal zulässige Überschreitungen der Grenzwerte an 35 Tagen) nachhaltig, sodass durch dann mögliche Durchfahrten von schweren LKW (40-Tonner) bei Schaffung der Durchfahrtshöhe von 4,50 m die maximal zulässige Überschreitung schneller erreicht würde und somit der PKW-Verkehr bei Errichtung einer Umweltzone in diesem Bereich (Ernst-Reuter-Allee / O.-v.-Guericke-Straße) hierdurch stark eingeschränkt würde?
10. Wann erfährt der Stadtrat der Stadt MD die Antworten zu vorgenannten Fragen? Wird die Beantwortung dieser Anfrage durch den OB in die Entscheidung des Stadtrates mit der Befassung der Drucksache 0005/2007 einbezogen?

Ich bitte um schriftliche Beantwortung der Fragen gemäß § 8 der GO vor erneuter Befassung mit der Drucksache 0005/2007.

Mit freundlichen Grüßen



Falko Balzer
SPD-Stadtratsfraktion