

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
F0075/07	FB 62	S0089/07	13.04.2007
Bezeichnung			
Abschluss Planungsvereinbarung zum Projekt Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee zwischen DB Netz AG und der Landeshauptstadt Magdeburg, DS0005/07			
Verteiler		Tag	
Der Oberbürgermeister		17.04.2007	

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?*

Bezüglich der ersten Frage kommt es auf das jeweilige Bauwerk selbst an. Wird lediglich eine Überführung gebaut, bei der an der Straße und deren Lichtraumprofil nichts gegenüber dem alten Zustand geändert werden muss, weil diese Straße bereits allen Richtlinien und Maßgaben zu Straßen entspricht, und verlangt die Gemeinde keine weiteren Anforderungen, hat die DB Netz AG in diesem abstrakten Fall die Kosten allein zu tragen.

Bezüglich der zweiten Frage ist darzulegen, dass eine Folgepflicht nicht zugrunde liegendes Prinzip des Eisenbahnkreuzungsgesetzes ist. Die Folgepflicht ist Ausfluss des Verursachungsprinzips, infolge dessen der Verursacher hauptsächlich zu den Kosten einer Maßnahme herangezogen wird.

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz basiert auf dem Interessenausgleich der Beteiligten, wobei auch fiktive Interessen, die ein Beteiligter aufgrund von technischen Regelwerken und Gesetzen haben muss, berücksichtigt werden. Aufgrund dieser Interessenlage muss jeder Beteiligte die ihn berührenden Änderungen verlangen.

Im Gegensatz zu den allgemeinen Baulastträgerregelungen steht den Kreuzungsbeteiligten hinsichtlich der Beurteilung, ob eine Änderung der Kreuzung vorzunehmen ist, kein Ermessen zu. Sie müssen vielmehr die notwendigen Änderungen vornehmen, wenn und soweit die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs dies erfordert. § 3 EKrG beinhaltet eine über die Baulastverpflichtung hinausgehende eigenständige kreuzungsrechtliche Baulastverpflichtung (vgl. Marschall/ Schweinsberg, EKrG-Kommentar, 5. Auflage, § 3 Rdnr. 1.1).

Allein aus dieser eigenständigen kreuzungsrechtlichen Baulastverpflichtung ergibt sich, ob für den jeweiligen Kreuzungsbeteiligten die Änderung seines Verkehrsweges objektiv geboten ist. Ein solches objektives Gebot ist auch dann anzunehmen, wenn der Änderungszwang erst durch den Ausbau des anderen Verkehrsweges ausgelöst wird. Die Kreuzungsanlage als Gemeinschaftsanlage steht dann insgesamt zur Disposition (vgl. Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Kapitel 18 Rdnr. 46).

Der Träger der Baulast hat seinen Verkehrsweg in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Maßstab für den Standard der Sicherungsmaßnahmen sind Normierungen (z.B. EBO), technische Richtlinien (z.B. DIN) oder soweit keine zusätzlichen Regelungen bestehen, die anerkannten Regeln der Technik.

Zwar ergibt sich aus der Tatsache, dass ein bestehendes Bauwerk nicht den neuesten technischen Regeln und dem neuesten Stand der Technik entspricht, keine unmittelbare Handlungspflicht. Steht aber die Änderung einer Kreuzung an, so sind vom betroffenen Baulastträger die Forderungen, die sich aus für ihn geltenden Vorschriften ergeben (z. B. 4,50 m Durchfahrtshöhe gemäß den Richtlinien EAHV-Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen - und EAE-Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen -) bei den anstehenden Baumaßnahmen einzubringen (vgl. Kodal/Krämer a. a. O., Kapitel 20 Rdnr. 65.2).

Die vorstehend ausgeführten Grundsätze sind maßgebend für die Beurteilung der Frage, ob es sich bei der Änderung der Kreuzung um eine Maßnahme des einseitigen Verlangens nach § 12 Nr. 1 EKrG oder des beiderseitigen Verlangens nach § 12 Nr. 2 EKrG – mit den sich hieraus jeweils ergebenden Kostenfolgen – als Konkretisierung des Interessenausgleiches) handelt.

Denn nicht nur das tatsächliche Verlangen der Kreuzungsbeteiligten löst die Kostenpflicht nach § 12 Nr. 2 EKrG aus.

Sie tritt auch dann ein, wenn Beteiligte die Änderung im Falle einer Anordnung hätte verlangen müssen. Auf die fehlende finanzielle Leistungsfähigkeit kann sich der Kreuzungsbeteiligte nicht erfolgreich berufen (vgl. Marschall/Schweinsberg, EKrG-Kommentar, 5. Auflage, § 12 Rdnr. 3.3).

Bei der Prüfung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme ist jedoch nicht nur auf die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse abzustellen, sondern die künftige Entwicklung des Verkehrs zu berücksichtigen. Damit soll der Herstellung eines gegenüber dem Ist-Zustand zwar verbesserten, aber in einigen Jahren ersichtlich wieder unzureichenden Zustandes entgegengewirkt werden.

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?*

Die gesetzlichen Grundlagen sind bei der Frage 1 dargestellt worden.

Die Beteiligung an den Kosten hängt von der konkret geplanten Baumaßnahme ab. Bislang sind einschließlich der Nullvariante vier Varianten geprüft worden. Hinsichtlich der Kostentragung können wir nur auf den betreffenden Grundsatzbeschluss (DS 0110/06) verweisen.

Sollten andere städtebauliche Prämissen zugrunde gelegt werden, ergibt sich erst aus deren Umsetzung in einer neuen Variantenplanung die Kostenbeteiligung.

Das Problem prinzipieller Art ist, dass die Stadt nach den Richtlinien und Maßgaben generell 4,50 m im Lichtraumprofil verlangen muss oder hätte verlangen müssen.

3. *Hat die MVB GmbH ein Ausbauverlangen schriftlich gegenüber der DB AG erklärt? Wenn ja, wann und mit welcher Begründung zum Ausbauverlangen?*

Nein, aber die bisherigen Planungen wurden gemeinsam in einer Arbeitsgruppe mit der DB Netz AG besprochen.

So hat aber die MVB GmbH in einer Stellungnahme vom 27. April 2006 an die Stadt die grundsätzlichen Daten übermittelt und auf Richtlinien hingewiesen, aber keine Forderungen gestellt. Diese Stellungnahme hat dann die DB Netz AG erhalten.

4. Hat die Stadt Magdeburg ein Ausbauverlangen schriftlich gegenüber der DB AG erklärt? Wenn ja, wann und mit welcher Begründung zum Ausbauverlangen?

In der gemeinsame Arbeitsgruppe wurde am 11. Mai 2006 durch die Stadt der DB Netz AG mitgeteilt, dass der Stadtrat einen Grundsatzbeschluss zur Variante 3 getroffen hat.

Die hieraus resultierenden Maßgaben für die weitere Vorplanung gemäß dem Grundsatzbeschluss vom 04. Mai 2006 wurden der DB Projektbau GmbH mit Schreiben der Stadt am 14. August 2006 mitgeteilt. Die Variante 3 enthält ein Ausbauverlangen der Stadt.

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.)?

Die Gesamtbaukosten (Stadt und DB AG) betragen nach jetzigem Kenntnisstand entsprechend der Kostenschätzung insgesamt 37,69 Mio. EUR brutto (19% MWSt), wobei der Stadtanteil ca. 20,80 Mio. EUR, incl. MVB (in Höhe von 5,20 Mio EUR) beträgt. Die Stadt (ohne MVB) hätte dann bei einer 75 %igen Förderung noch 3,90 Mio EUR zu tragen. Allerdings sind die Kosten, z. B. für die Archäologie und die Abwasseranlagen, wohl bisher insgesamt zu niedrig angesetzt worden, sodass insgesamt Unwägbarkeiten bei diesem Planungsstand bestehen. Gleichwohl sollte so präzise wie derzeit möglich die Finanzierung dargestellt werden. Nach Abschluss des Bauvorhabens erhält die Stadt von der DB AG einen Ablösebetrag über Erhaltungsmehrkosten (§ 15 EKrG) in Höhe von 7,22 Mio EUR. Den Eigenanteil von 3,90 Mio EUR abgesetzt, verbleibt ein positiver Betrag von 3,32 Mio EUR für die Stadt, wobei die tatsächlichen Fälligkeiten abweichen.

Bei der Ermittlung der Folgekosten wurden folgende Kostenhöhen/Jahr geschätzt, die jedoch auch nur den derzeitigen Kenntnisstand wieder geben:

• Bauwerk Fußgängerunterführung Damaschkeplatz	- 4.000 €/Jahr
• Bauwerk Tunnel (-1-Ebene)	+ 9.000 €/Jahr
• Straßenfläche:	- 292 €/Jahr
• Rad-Gehwegflächen:	+ 3.500 €/Jahr
• Grünflächen:	+ 2.000 €/Jahr
• Straßenbeleuchtung:	+ 7.600 €/Jahr
• Winterdienst	- 500 €/Jahr
• Unterhaltung Gleise MVB	- 12.000 €/Jahr
• Unterhaltungskosten LSA Damaschkeplatz	- 6.000 €/Jahr
• Straßen und Rad-/Gehwegreinigung:	+1.557 €/Jahr
• Summe	+865 €/Jahr

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?

Am 04. April 2007 haben die Mitarbeiter der Stadtverwaltung diesen Sachstand den Vertretern der DB AG in der Arbeitsgemeinschaft mitgeteilt.

Da die DB Netz AG Trägerin der Gesamtmaßnahme Knoten Magdeburg ist, wird sie ihre Planungen auch im Bereich Überführung Ernst-Reuter-Allee nicht einstellen.

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?*

Das Planfeststellungsverfahren wurde noch nicht begonnen, es ist für das Jahr 2008 geplant.

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?*

Nach dem derzeitigen Grundsatzbeschluss gab es hierfür keine durch den Stadtrat legitimierte Grundlage. Sofern sich dies ändert, werden alle Maßnahmen geprüft.

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 / Otto-von-Guericke-Straße) hierdurch stark eingeschränkt würde?*

Nach Ansicht des Umweltdezernates wird der Tunnelbau keine Zunahme der Verkehrsmenge bewirken. Durch die größere Durchfahrtshöhe würde sich aber bei Zulassung von Lkw's der Anteil des Schwerlastverkehrs in der Gesamtmenge erhöhen, was bei überwiegend mit Diesel angetriebenen schweren Lkw's zu einer erheblich höheren Feinstaubbelastung und zu einer noch nicht mit Filtern erfassbaren Stickoxidbelastung führen wird. Die Rampensituation in Richtung Osten und die Anfahrtssituation an der Ampel würden die Situation zusätzlich verschärfen.

Dies hat allerdings mit der Umweltzone nur bedingt zu tun. Sollte hier das Einfahrverbot der Umweltzone gelten, wird dies ohnehin nur für Fahrzeuge mit technisch eher älterem Stand gelten.

Bei Lkw ist auf Grund der hohen Kilometerlaufleistung eine Erneuerung der Fahrzeuge eher als bei Pkw zu erwarten. Daher wird hier eher mit neueren Fahrzeugen zu rechnen sein. Dies bedeutet allerdings keine Verkehrsbehinderung im Sinne der Anfrage. Zudem gilt das Einfahrverbot der Umweltzone dauerhaft, also ganzjährig und ganztägig.

Diese Belange werden Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein und werden bei der Beteiligung der Stadt an der weiteren Planung eingebracht werden.

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?

Unverzüglich nach Stellung der Anfrage in der Sitzung des Stadtrates am 12. April 2007.

Jörn Marx
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr