

Landeshauptstadt Magdeburg
Änderungsantrag

DS0266/09/1 öffentlich

Zum Verhandlungsgegenstand	Datum
DS0266/09	23.09.2009

Absender	
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	
Gremium	Sitzungstermin
Stadtrat	08.10.2009

Kurztitel

Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg - Baustein Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee

Der nachfolgende Änderungsantrag ersetzt den Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee im Zuge des Ausbaus des Eisenbahnknotens Magdeburg bestellt die Landeshauptstadt Magdeburg keine Vergrößerung der lichten Höhe und lichten Breite der Brücken. Es erfolgt keine Kostenbeteiligung der Landeshauptstadt Magdeburg an den Baumaßnahmen zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee.
2. In Übereinstimmung mit dem vom Stadtrat beschlossenen Innenstadt-Verkehrskonzept wird die Verkehrsbedeutung der Ernst-Reuter-Allee als ‚innerstädtische Erschließungsstraße‘ bestimmt.
3. Gemäß § 1 der 1. Nebenvereinbarung zur Planungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt Magdeburg vom 26.06./11.07.2007 wird der Oberbürgermeister beauftragt, die einseitige Erklärung zur Aufhebung der Planungsvereinbarung abzugeben.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Verbesserung der Umsteigebeziehung Straßenbahn – DB die Variante der Führung aller Straßenbahnlinien über den Willy-Brandt-Platz weiter zu untersuchen.
5. Alternativ ist die bessere Anbindung der Haltestelle Damaschkeplatz an die Züge der DB AG zu untersuchen.

Begründung:

Zu Beschlusspunkt 1. und 2.:

Die Notwendigkeit der Erneuerung der Bahnbrücken über die Ernst-Reuter-Allee einschließlich der Anpassung an den geänderten Spurplan der DB AG ist unbestritten. Die Stadt Magdeburg muss für diesen Bereich ihre verkehrspolitischen Ziele definieren, um daraus die Forderungen zur Gestaltung der Eisenbahnüberführung ableiten zu können.

Die Tunnelvariante ist nicht nur im Bau und Betrieb sehr kostenintensiv und hinsichtlich der Baukosten und Bauzeit mit erheblichen Risiken behaftet, sie widerspricht auch den verkehrspolitischen Zielstellungen.

Die nachfolgenden Ziele der Landeshauptstadt Magdeburg wurden mit dem Verkehrskonzept Innenstadt einstimmig vom Stadtrat beschlossen:

- Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer, vorrangig für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer

Die derzeitige Situation weicht deutlich von den beschlossenen Zielen ab. So ist die Belegung der Ernst-Reuter-Allee stark von Durchgangsverkehr ohne Innenstadtrelevanz geprägt. Im Jahr 2006 waren nach Daten des Stadtplanungsamtes von 14.643 Fahrzeugen auf der Ernst-Reuter-Allee (pro Tag, von West nach Ost) 6.959 Fahrzeuge (also mit 48 % fast die Hälfte) reiner Durchgangsverkehr durch die Innenstadt, mithin Verkehr, der nach den beschlossenen Konzepten auf den Innenstadtring (insbesondere B1) verlagert werden soll.

Wichtigste Aufgabe muss demnach sein, Maßnahmen zu treffen, um den Durchgangsverkehr wirksam zu unterbinden, um gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern. Durch eine Vergrößerung der Durchgangshöhe und somit Ermöglichung von Schwerlastverkehr würde jedoch der gegenteilige Effekt erreicht werden.

Kernpunkt der Überlegungen und Entscheidungen sind zwei Fragen:

1. Ist eine Vergrößerung der Durchfahrtshöhe gewollt?
2. Könnte von der DB AG geltend gemacht werden, dass die Landeshauptstadt Magdeburg eine Vergrößerung der Durchfahrtshöhe hätte verlangen müssen?

Die Frage 1 kann aus dem beschlossenen Innenstadt-Verkehrskonzept klar mit „nein“ beantwortet werden.

Dafür, dass auch die Frage 2 mit „nein“ zu beantworten ist, sprechen folgende Umstände:

- Das Eisenbahnbundesamt hat für die lichte Höhe unter Eisenbahnüberführungen (EÜ) folgende Verfahrensweise verfügt:
„... Bei Brücken über Straßen, die nicht Bundesfernstraßen sind, ist die lichte Höhe in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger festzulegen. Wird in einem solchen Fall eine geringere lichte Höhe als 4,50 m in der Planung vorgesehen und vom zuständigen Straßenbaulastträger keine Erhöhung verlangt, ist für das Tragwerk eine Anprallersatzlast nachzuweisen oder ein Anprallschutz vorzusehen. Die anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten.“

Wenn der Vorhabenträger diesen Nachweis in vollem Umfang erbringt, wird seitens der Planfeststellungs-behörde auf die Forderung einer Mindesthöhe von 4,50 m für die Durchfahrt unter der EÜ verzichtet.“

Damit lässt das EKrG auch EÜ mit einer Durchfahrtshöhe < 4,50 m zu, wenn durch bauliche Maßnahmen das Kreuzungsbauwerk den allgemeinen Sicherheitsanforderungen gerecht wird. Die grundsätzliche Forderung einer Durchfahrtshöhe von > 4,50 m lässt sich damit auch durch das EKrG nicht stützen.“
- In einem Urteil des OVG Hamburg vom 4.6.1992 (Aktenzeichen Bf VII 1/91) zum „Verlangennüssen“ heißt es u.a. „Die Erforderlichkeit der Änderung der lichten Höhe der Eisenbahnüberführung ergibt sich auch nicht aus der Richtlinie des Bundesministers für Verkehr für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte (RAS-Q)...“.

- Auch für die Fahrdrathöhe der MVB ist keine Vergrößerung der lichten Höhe erforderlich, denn „Von Seiten der MVB ist eine Ausnahmeregel erwirkt worden, die ermöglicht, auf die Forderung der BOStrab zu verzichten und **nur den Bestand wiederherzustellen.**“

Eine Pflicht der Landeshauptstadt Magdeburg, die Durchfahrtshöhe oder –breite der Ernst-Reuter-Allee unter der Eisenbahnüberführung zu vergrößern, besteht somit nicht.

Zu Beschlusspunkt 3.:

Auf Änderungsantrag der SPD-Fraktion (DS0149/07/5) wurde in der Stadtratssitzung am 10.05.2007 einstimmig beschlossen:

„1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in die Planungsvereinbarung in geeigneter Form aufzunehmen, dass die vertragschließenden Parteien im Falle einer wesentlichen Übersteigerung des in § 2 Abs. 3 festgehaltenen Kostenrahmens einig sind, dass aus der Planungsvereinbarung und ihrem Abschluss keine rechtlichen und tatsächlichen Bindungen für die Kreuzungsvereinbarung und hinsichtlich der Kostenregelung nach § 12 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes entstehen.“

Die Verwaltung gibt jetzt die Gesamtkosten der Eisenbahnanlagen mit 45 Mio. EUR an, dass sind 22% mehr als gemäß Beschluss vom 10.05.2009.

Bei der Bewertung der aktuellen Kostenberechnung ist zu berücksichtigen, dass im genannten Zeitraum zwar die Mehrwertsteuererhöhung (um 3%) aber andererseits die Baupreise sich nur minimal erhöht haben.

Im übrigen entstehen die wesentlichen Kostenerhöhungen bei solchen Bauvorhaben erst während der Durchführung (vgl. City-Tunnel Leipzig).

Zu Beschlusspunkt 4.:

Entgegen landläufiger Meinung ändert sich durch das Tunnelbauwerk nichts an den im KFZ-Verkehr gelegentlichen Stauerscheinungen im Bereich westlich der Kreuzung Weinarkade. Die Ursachen liegen allein in der beengten Situation, in de fehlenden Aufstellflächen vor der Kreuzung und im hohen Fußgängeraufkommen zwischen City-Carré und Ulrichsplatz. Diese Stauerscheinungen werden beim Bau des Tunnels gemäß Informationsvorlage I0113/08 sogar noch zunehmen.

Hier sind Alternativen (wie z.B. Straßenbahn vor Hauptportal) unabhängig von der Planung der Eisenbahnüberführung zu untersuchen.

Wolfgang Wähnelt
Fraktionsvorsitzender