

**Redebeitrag des Leiters des Tiefbauamtes Herrn Gebhardt zur Aktuellen Debatte**

Sehr geehrter Herr Stadtratsvorstand, sehr geehrte Stadträte, liebe Gäste, sehr geehrter Herr Wähnelt, ich danke Ihnen erstmal, ich denke, jetzt eine inhaltliche Grundlage der Debatte geben zu dürfen, zu dem aus unserer Sicht natürlich sehr, sehr wesentlichen, anspruchsvollen und wichtigen Projekt Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee. Wie Sie sicherlich wissen, wird dieses Projekt sehr, sehr intensiv und sorgfältig in der Bauverwaltung stadtseits betreut. Wir führen nicht ohne Grund turnusmäßig Beratungen mit dem Bauherrenvertretern, hier wesentlich Deutsch Bahn AG, mehr als wesentlich Fördermittelgeber NASA, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr und den anderen Beteiligten, die SWM und MVB turnusmäßig im Hause der Deutschen Bahn AG durch. Diese Beratungen nutzen wir jeweils, um anstehende Probleme, die es ja wohl gibt, möglichst zu klären, zu klären zum Vorteil dann nachher der beiden Beteiligten, wir, also Deutsche Bahn AG und Stadt Magdeburg ziehen an einem Strang in der Richtung, dass wir sagen und weiterhin handeln, wir wollen bis Ende 2015 möglichst viel Bauinvestvolumen und möglichst viel Bauwerke umgesetzt haben. Um noch einmal auf die Frage von Stadtrat Cahnel im Bauausschuss am 12. August zurückzukommen, wie es mit dem Bauvorhaben aussieht, die Verwaltung ist gerade dabei, eine entsprechende Information zu bearbeiten. Und ich kann Ihnen sagen, warum haben wir diese Information noch nicht bis zur letzten Woche fertig gehabt. Weil Inhalt und Grundlage dieser Information vordergründig wesentlich war, eine Beratung mit den wesentlichsten Partnern, nämlich Deutsche Bahn AG mit den Vertretern des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr in der letzten Woche bei Herrn Oberbürgermeister. Auf Grundlage dieser Beratung und der dort erreichten Ergebnisse, sind wir jetzt in die Lage versetzt, Ihnen als Stadtrat, als Stadträtinnen entsprechende Informationen wesentlicher Natur zu diesem Bauvorhaben schriftlich zu erstellen und dann entsprechend auch zuzureichen. Herr Canehl, ich denke mal, Sie erinnern sich, das habe ich Ihnen damals am 12.08. d. J. vermittelt. Das einfach nur so als Einstand, weshalb Sie bis heute noch keine schriftliche Informationsvorlage von der Verwaltung haben.

Jetzt möchte ich ganz gerne mal den Fahrplan aufgreifen der Fragestellungen zur Debatte und die erste Frage wurde gestellt, wie schaut es aus mit dem Zeitplan, mit dem Zeitprogramm, in welcher Art und Weise sind zeitliche Verschiebungen aufgetreten. Ganz zu Anfang muss ich feststellen, kann ich feststellen, dass der in der Drucksache vom Jahr 2009 enthaltene Baubeginn sich von April 2012 nach Februar 2013 verschoben hat. Jetzt bitte ich mal, die Tabelle an die Wand zu projizieren. Auf dieser Tabelle sehen Sie die wesentlichen Meilensteine jeweils immer in der linken Spalte, dort können Sie erkennen, was war Inhalt unserer Drucksache aus dem Dezember 2009, die wir ja im Oktober 2009 eingereicht haben. Da sehen Sie auch schon ein Stück weit Inhalt im Oktober war noch gewesen, dass wir Ende des Jahres bereits mit dem Verfahren beginnen, was wir nicht beginnen konnten, da wir erst Mitte Dezember 2009 diese Drucksache mehrheitlich beschlossen haben. Im Weiteren mussten wir Abstand nehmen von unserer Zielstellung also im Herbst 2009 die Planfeststellung für das Verfahren, das notwendig ist, zu beginnen. Wir gehen jetzt davon aus, dass wir im Oktober 2010 das Planfeststellungsverfahren unserer Anlagen beginnen. Wir orientieren darauf, das haben wir auch schon damals vermittelt, dass wir für dieses

Planfeststellungsverfahren ca. 12 Monate benötigen. Im Weiteren wird unser Kreuzungspartner ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren durchführen für seine Bahnanlagen. Dieses Verfahren ist bereits vorbereitet und läuft bereits bei der Deutschen Bahn AG.

Jetzt komme ich zu dem Block Baumaßnahmen. Wir hatten damals in der Drucksache die Zielstellung verfolgt, dass wir sehr zeitnah die Umverlegemaßnahmen der AGM, Gesellschaft von SWM, vornehmen. Wir müssen zur Baufeldfreimachung der Ernst-Reuter-Allee u. A. einen Abwasserkanal verlegen, den verlegen wir in die nördliche Seite des Hauptbahnhofes hinein, also im Bereich der Flächen der Deutschen Bahn AG und gleichzeitig werden zwei neue Kanäle gebaut, südlich der Ernst-Reuter-Allee. Damals wollten wir bereits im September 2010 mit diesen Baumaßnahmen, die relativ wenig die Öffentlichkeit tangieren, nur dann, wenn wir unsere ... bauen im Bereich Ernst-Reuter-Allee, wollen wir beginnen. Wir gehen jetzt davon aus, das können Sie bitte hier nachvollziehen, dass im November 2011 mit diesen Durchörterungen, also wir müssen dort einen Kanal mit einem Durchmesser 1800 auf der Nordseite durchbohren, damit werden wir im November 2011 beginnen. Für diese Baumaßnahme brauchen wir keine Planfeststellung, weil wir nur – sag ich mal – einen Betroffenen haben, das ist die Deutsche Bahn AG und deshalb werden wir uns hier das Baurecht – sag ich mal – erarbeiten durch eine Plangenehmigung. Als weiterer – sag ich mal – wesentlicher Punkt für die Öffentlichkeit, für uns, sind z. B. die Baumaßnahmen an den Gleisdreiecken. Wir müssen ja auf dem Damaschkeplatz – sag ich mal – die Anzahl der Gleise reduzieren. Wir haben dort jetzt drei Gleise, wir kommen dann später auf zwei Gleise hinaus. Deshalb müssen wir gleich zu Beginn das Gleisdreieck am Damaschkeplatz umbauen und dieses hatten wir damals in der Drucksache vor ab Januar 2012 und gehen jetzt davon aus, dass wir im Juli 2012 mit diesen Gleisbauarbeiten am Damaschkeplatz beginnen. Umbau Taxistand ist ja notwendig, um dann Baufreiheit auch zu bekommen – ich sag mal, im weitesten Sinne westlich des City Carré - hatten wir damals vor Januar 2012, jetzt genau so, wollen wir dieses in den Sommermonaten, also im Juli 2012 beginnen. Wesentlich auch von den Verkehrseinschränkungen her sind dann die weiterführenden Arbeiten, die wir durchführen können, in dem Augenblick, wo wir die Baufreiheit haben mit dem verlagerten Kanal, das sind die Tieferlegungen zuallererst der Straßenbahngleise. Hier hatten wir in der Drucksache die Zielstellung verfolgt 04/2012 anzufangen und fangen wir damit im Februar 2013 an. In dem Augenblick, wo die Südseite abgesenkt ist, wird also die Straßenbahn im einspurigen Verkehr – sag ich mal – letzten Endes auf der Südseite fahren und dann senken wir die Nordseite ab. Die Nordseite hatten wir vorgehabt, von Juli 2012 an zu bauen, jetzt bauen wir die Nordseite um ab 01/2014.

Die Herstellung der Eisenbahnüberführungen, das sind die Brückenbauwerke der Deutschen Bahn AG, wo jetzt die Gleise drauf liegen, dort gibt es ein neues Zeitregime, damals angedacht von Oktober 2012 bis Oktober 2014, jetzt gibt es hier den neuen Zeitraum von Dezember 2013 bis Dezember 2016. Warum Dezember? Dezember ist immer – sage ich mal – der Zeitpunkt, wo die Deutsche Bahn AG ihre entsprechenden Fahrpläne umstellt. Darum muss immer Mitte Dezember, ab Mitte Dezember eines jeden Jahres, kann man dann die ersten Gleise von bestimmten Trassierungen sperren. Darum fangen wir hier im Dezember 2013 an und wir enden im Juni 2016. Das sind erstmal die wesentlichen Eckpunkte der Aktualisierung, der Veränderung, die auch besprochen wurden letzte Woche im Besprechungsraum vom Herrn Oberbürgermeister mit den Kreuzungspartnern, die sehr viel dran gesetzt haben, das zu erreichen. Ich komme nachher noch im Detail dazu, in welche Art und Weise diese Maßnahme erheblich unterstützt wird, auch mit großen Sperrungen seitens der Deutschen Bahn AG für uns. Erste Gleissperrung Deutsche Bahn AG war hier noch März

2012, jetzt also Dezember 2013, in dem Augenblick, wo am 15.12.2013 der Fahrplanwechsel erfolgt, können ab 16.12.2013 die ersten Gleise außer Betrieb genommen werden.

Im Weiteren haben wir Ihnen hier mal als Vergleichsmöglichkeit dargestellt die Bauzeiten. Wir hatten damals das Ziel verfolgt, die vorgezogene Maßnahme, also die Umverlegungen SWM vorzunehmen in einem Zeitraum von 18 Monaten, jetzt sind wir einen Monat kürzer. Die weiteren Maßnahmen – damals einfach Bauanfang, Bauende – beinhalten insgesamt also die vier Jahre und 8 Monate, jetzt sind wir vier Jahre und 7 Monate. Hier unten habe ich – da komme ich nachher noch im Detail drauf – habe ich Ihnen auch versucht aufzuzeigen, die Sperrungen. Ich komme nachher noch mal im Detail zum Thema der Sperrungen MVB GmbH. Hier ganz eindeutig: unsere Zielstellung, Ihr Auftrag an uns, unsere Verpflichtung ist, dass wir dafür Sorge tragen, dass der öffentliche Personennahverkehr in Form von Straßenbahnbetrieb so gut wie immer, bis auf tageweise Sperrungen, wenn z. B. Gleisstrecke neu gebaut werden muss, fahren muss und fahren wird. Die MVB GmbH wird also weiterhin ohne längere Sperrungen – längere Sperrungen sind also für mich zwei Tage – wenn wir also an einem Wochenende dort entsprechende Gleisstrecke ausbauen, dann kann die Straßenbahn nicht fahren bzw. wenn an den einzelnen Brückenbauwerken der Deutschen Bahn AG nachher mit einem Kran die entsprechenden Platten draufgelegt werden, kann auch keine Straßenbahn fahren. Ansonsten fährt die Straßenbahn ununterbrochen – das sehen Sie hier: Sperrungen ÖPNV, nur kurzzeitig.

Im Weiteren: MIV, das ist der motorisierte Individualverkehr, das ist der Autoverkehr. Dort haben wir, da stehen wir in der Pflicht gegenüber der AG Innenstadt, gegenüber der Bevölkerung der Stadt Magdeburg, dort haben wir uns als Aufgabe gesetzt, dass wir die zehn Monate möglichst unterschreiten. Das war damals auch ein oder waren mehrere Aufträge von Ihnen als Stadtrat. Wir haben weiterhin die zehn Monate Vollsperrung – ich komme nachher noch dazu, wann die Vollsperrung kommt – und wir hatten damals wochenweise Sperrungen, das sind immer die Sperrungen, die notwendig werden, wenn wir also in dem Bereich der Eisenbahnüberführungen, im Bereich der Brücken für die Eisenbahn, die Brücken abreißen müssen, partiell eben die zehn Meter z. B. und dann nach dem Abriss die entsprechenden Bohrfedern neu bohren müssen, dann aufgrund der Tatsache, dass wir ja nur eine Spannweite haben von 18,50 m, zwischendurch keinen Raum, dort also noch einspurig den Individualverkehr, also den Autoverkehr stadteinwärts zu führen.

Im Weiteren, Herstellung Tunnel, hatten wir damals zehn Monate orientiert und haben wir ebenfalls zehn Monate als Bauzeit kalkuliert und als Grundlage unserer gemeinsamen Terminplanungen zwischen der Deutschen Bahn AG und uns.

Hier unten – Fußgänger, Radfahrer – ist wie ÖPNV. Wir gehen selbstredend davon aus, dass der Fußgänger und Radfahrer die Chance bekommt, entlang der Ernst-Reuter-Allee bzw. der jetzt da nicht lang fahren möchte, der geht dann auch über den Adenauer-Platz aus Westen kommend in Richtung Osten zum Willi-Brandt-Platz über die Passage der Deutschen Bahn AG bzw. eben den Baustellenbereich lang. Das erstmal möchte ich Ihnen darstellen als Grundlage zur Einschätzung, in welcher Art und Weise sind die Termine, die wir jetzt neu abgestimmt haben, die wir neu erarbeitet haben, problematisch, nachteilig für uns als Stadt Magdeburg.

Der zweite Ansatz Ihrer Anfrage oder Ihrer Debatte, Herr Wähnelt, war gewesen, wer ist für was Schuld? Weshalb sind die Verzögerungen aufgetreten? Ein Hauptinhalt der Verzögerung ist unser Anspruch, dass wir die Planfeststellungsunterlagen so umfangreich, aktuell, umfassend wie nur möglich machen. Wenn man sich überlegt, dass es z. B. im Sommer eine Änderung gab im Zusammenhang mit den Grenzwerten des Immissionsschutzes, da haben wir natürlich jetzt die Grundlagen gesucht, dass gleich nach den neuen Immissionsschutzwerten die Gutachten ausbilden und letzten Endes auch die Planunterlagen,

damit wir nicht im Verfahren nachher Schwierigkeiten haben durch Einwendungen, die uns später denn Zeit und Geld kosten. Im Weiteren haben wir einen Kreuzungspartner, der natürlich auch sehr vielschichtig uns gegenüber als Verhandlungspartner, als Anspruchsteller auftritt, nicht die Deutsche Bahn AG im Gesamten z. B. die DB-Station und Service im Einzelnen. Wir mussten und haben mit der DB-Station und Service geklärt, wie z. B. die Andienung zu erfolgen hat. Die Deutsche Bahn AG möchte ja z. B. am Hauptbahnhof einen weiteren Markt einrichten, diesen ...Markt. Da mussten wir uns austauschen, wie man dann sinnvoller Weise diesen Markt über den Willi-Brandt-Platz weiterhin andient. Wir haben versucht, dass z. B. die Deutsche Bahn AG auch ihre Haupteinschließung über den so genannten Posttunnel weiterhin durchführen kann. Zum Schluss kam heraus, das können sie nicht, aber wir z. B. auch erreicht in den nicht einfachen Verhandlungen mit der Bahn, dass die Bahn sich jetzt bereit erklärt hat, auf der Westseite des Hauptbahnhofes, südlich des Adenauer-Platzes weitere Parkplätze zu schaffen, von ihnen heraus selbst. Das war vorher nicht so. Wir wissen also jetzt, auch nach wochenlangen, teilweise monatelangen Verhandlungen, unter Federführung von Herrn Dr. Scheidemann, dass die Deutsche Bahn AG sich uns gegenüber verpflichtet hat, bedeutend mehr Parkplätze zu schaffen entlang der Maybachstraße als bisher im Plan enthalten waren. Das sind nur mal zwei Punkte, die dazu führten, dass wir also nicht sehr kurzfristig die Planfeststellung beginnen konnten. Wir hatten erst die Absicht gehabt, im Juli 2010 die Planfeststellung zu beginnen, jetzt gehen wir fest davon aus, dass wir diese Planfeststellung erfolgreich im Oktober beginnen können.

Im Weiteren für Sie zur Information sind die Planunterlagen der AGM, die Planunterlagen der MVB GmbH so qualifiziert, dass wir da mit großer Wahrscheinlichkeit davon ausgehen können, dass die für diese Maßnahmen verantwortlichen Aufsichtsbehörden keine Schwierigkeiten damit haben. Wir haben z. B. die Planunterlagen, die wir eigentlich nicht einreichen müssten, der Planfeststellung, haben wir vorher eingereicht, bei der Technischen Aufsichtsbehörde der MVB GmbH. Wir sind also im direkten Zusammenwirken mit der MVB und die mit dem TAB, damit wir später also nicht während des Verfahrens Probleme bekommen, die dann zu Umarbeitungen und zu Verzögerungen hinführen. Wir haben bezüglich der Belange der SWM, haben wir uns sehr viel Zeit genommen. Was haben wir gemacht? Wir haben die Anlagen optimiert, haben also geschaut, wie wir diesen Leichtflüssigkeitsabschneider z. B. von den Dimensionierungen her so klein wie möglich machen können, was dazu führte, dass wir z. B. einen Kanal auf der Südseite, einen Regenwasserkanal ein Stück weit höher dimensioniert haben. Das waren alles Gedankenschritte, die Zeit kosteten, aber auf der anderen Seite dazu führten, dass wir jetzt eine messbare und optimierte Planung haben für dieses Bauvorhaben. Das waren also die Ursachen, die dazu führten, dass wir nicht bereits im Verfahren sind sondern dass wir das Verfahren in Kürze beginnen werden. Und nicht zuletzt – Sie hatten ja gesagt, Sie sind verunsichert, Sie zweifeln die Seriosität an – war das Thema Bauablauf ständig Beratungsinhalt unserer Bauherrenberatung bei der Deutschen Bahn AG. Wir hatten sogar schon Baupläne gehabt, die endeten 2018. Da haben wir gesagt, das geht nicht, das akzeptieren wir nicht, das tolerieren wir nicht. Wir haben also im letzten viertel Jahr massiv gekämpft darum, dass wir diesen Plan hinbekommen. Und raten Sie mal, warum wir diesen Plan hinbekommen. Die Deutsche Bahn AG – da komme ich auch noch mal zu – die Deutsche Bahn AG hatte vorher als Anspruch gesetzt, dass sie jeweils nur ganz wenige Gleise auf einmal sperren darf. Mittlerweile ist die Bahn AG uns soweit entgegen gekommen und die Bahn AG wird den Hauptbahnhof in drei Flächen teilen. Sie werden vom Westen beginnend mehr als zwei Gleise sperren und der dritte Bereich vom 1.1.2016 bis zum 31.12.2016 werden die Gleise 1 bis 5 komplett gesperrt sein. Hat für uns den riesen Vorteil – uns: Deutsche Bahn AG und Stadt – dass wir dann natürlich bedeutend schneller mit weniger Zwischenbauzuständen dort bauen können. Das ist aber auch das Ergebnis längerer währender

Beratungen und Abstimmungen zwischen den beiden Kreuzungsbeteiligten, die das Gleiche wollen, Deutsche Bahn AG und Stadt Magdeburg.

Sie hatten dann die Frage gestellt, welche konkreten Kostensteigerungen sind denn mit dieser Verschiebung zu erwarten. Wir haben immer wieder – sage ich mal – als Bezugnahme unserer Drucksache aus dem Dezember 2009 keine Kostensteigerungen. Jetzt kommen, jetzt haben Sie vorhin angeregt, darüber nachzudenken, den Baupreisindex als Maßstab zu nehmen. Ich kann Ihnen sagen, mindestens im Straßenbau und ich denke mich da auszukennen im Straßenbau, haben wir jetzt mehrfach Kostenanschläge, also Submissionsergebnisse unterhalb der Kostenberechnung. Das hängt natürlich auch ein Stück weit mit dem Wettbewerb zusammen und sicherlich auch ein Stück weit damit zusammen, dass wir zu wenig Angebot rausgeben an die Firmen. Aber im Moment ist das so, dass ich erstmal von keiner Baupreiserhöhung ausgehen muss, da also unsere Submissionsergebnisse eine andere Richtung aufzeigen.

Als dritten Punkt hatten Sie genannt, welche finanziellen Folgen hat diese Verschiebung auf die Kosten der MVB GmbH. Ich hatte Ihnen vorhin gesagt, wir gehen davon aus, dass die MVB GmbH immer den ÖPNV aufrecht erhalten kann, bis auf Wochenenden, wo wir dann vielleicht mal Bauweichen setzen, damit einhergehend hat die MVB GmbH keine erhöhten Aufwände.

Welche Folgen hat eine mögliche Verlängerung der Sperrzeiten für die MVB, Kosten und Einnahmen, also in dem Augenblick, wo die Sperrungen gleich lang bleiben, wie wir sie damals Ihnen vorgestellt haben, gibt es hier also keine Kostenveränderungen, weil ja auch die Aufwände sich nicht verlängern.

Dann gab es eine Frage, welche zeitlichen und finanziellen Folgen hat das für die Stadt, in dem Augenblick, wo wir andere Maßnahmen im Fokus haben. Selbstverständlich ist es so, wir können den Verkehrsfluss in Magdeburg nicht zum Erliegen bringen, weshalb wir immer den Anspruch gestellt haben, dass wir also auf der Bundesstraße 1, letzten Endes der Walter-Rathenau-Straße, nicht zeitgleich mit der Maßnahme auf der Ernst-Reuter-Allee Sperrungen vornehmen können. Das ist so, das bleibt so. Weil, wir wissen alle, wir haben relativ wenig Querungsmöglichkeiten zwischen dem Westen Magdeburgs und dem Osten Magdeburgs. Daraus schlussfolgernd haben wir uns auch zusammengesetzt und wir gehen davon aus, dass also die Baumaßnahme Eisenbahnüberführung – jetzt nicht Ernst-Reuter-Allee sondern Eisenbahnüberführung Rathenau-Straße –, die ja auch schon lange – sage ich mal – in der Diskussion steht, dass die unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme an der Ernst-Reuter-Allee beginnt, d. h. also im Jahre 2016. Die MVB GmbH stellt sich darauf ein, dass also in den Jahren 2016/17 dieser also für die MVB GmbH sehr wichtige Abschnitt – es ist ja ein Teilabschnitt der zweiten Nord-Süd-Verbindung – dass also in diesem Zeitraum sowohl die Unterführung hergestellt wird der Eisenbahngleise, als natürlich auch die Unterführung des Magdeburger Rings, weil wir müssen das im Komplex sehen. Die Straßenbahn muss ja ebenso unterhalb des Magdeburger Rings durchgeführt werden, südlich der B1. Dieses also ist vorgesehen unmittelbar nach dem Ende der Ernst-Reuter-Allee in den Jahren 2016/17. Hier haben wir als Stadt Magdeburg schon sehr lange erste Ideen der Deutschen Bahn AG, wie wir denn nun hier uns vereinbaren sollten zwischen Bahn AG und Stadt. Wir haben jetzt vor wenigen Tagen die Deutsche Bahn AG darum gebeten, dass sie uns eine Kostenannahme zuschicken soll, damit wir also wissen, über welchen finanziellen Aufwand sprechen wir, den wir dann auf Grundlage der Kreuzungsvereinbarung teilen müssen zwischen Deutsche Bahn AG und Stadt und innerhalb der Stadt wiederum zwischen den einzelnen Beteiligten, die da heißen SWM und MVB GmbH. Da haben wir noch keinen Rücklauf, aber es ist genau so in

Bearbeitung und es ist genau so Thema in den turnusmäßigen Beratungen zwischen der Deutschen Bahn AG und Stadt unter unmittelbarer Einbeziehung des Fördermittelgebers aus dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr.

Nächste Frage: Stand hier, wie ist der Stand der Verhandlungen mit den Fördermittelgebern über die vollständige Förderung im Zusammenhang mit dem veränderten Zeitraum. Das war ein Hauptthema in der Beratung letzte Woche Dienstag bei Herrn Oberbürgermeister und dort wurde ganz deutlich nochmals formuliert, das Interesse des Landes, das mit dem unsrigen übereinstimmt und eben der Deutschen Bahn AG. Wir wollen so viel als möglich Bauumfang bis Ende 2015 umsetzen. Wir dürfen hier nicht – sag ich mal – aus den Augen verlieren, wir wollen nutzen ein Effre-Programm, ein europäisches Förderprogramm, was bis 2013 läuft und eine Nachlaufzeit beinhaltet bis 2015. D. h. die Baumaßnahmen, die wir bis Mitte 2015, bis Juli 2015 erledigt haben, müssen wir dann in den nächsten wenigen Monaten abgerechnet haben, damit wir Ende 2015 das erfolgreich zur Fördermittelabschöpfung einreichen können. Daraus schlussfolgernd wird es ein Delta geben für das Jahr 2016. Da hat uns das Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch das Bauministerium, in der letzten Woche vermittelt, dass also Mitte 2011 eine Klarheit besteht, wie viel Fördermittel aus dem Effre-5-Programm das Land Sachsen-Anhalt erhält. Bis Mitte 2011 kann das Land also keinerlei Zusagen geben, da das Land Sachsen-Anhalt also noch keine Portionierung, keine Budgetierung erhalten hat. Aber Mitte 2011 soll es soweit sein, dass dann also befunden werden kann über die Baukosten, die bis 2015 über das Effre-4-Programm nicht abgerechnet werden können.

Welche Folgen werden bei einer möglichen Verlängerung der Sperrzeiten für den ÖPNV usw.... hatte ich eigentlich schon gesagt. Hier steht aber auch noch IG Innenstadt. Genau, Herr Canehl, wie ich also dem Stadtrat eine Vorlage machen wollte nach der Beratung letzten Dienstag, stehen wir auch im engen Kontakt mit der IG Innenstadt, unter Leitung von Bg VI führen wir turnusmäßig Beratungen durch mit der IG Innenstadt und in wenigen Tagen ist die nächste Beratung im Beratungsraum von Herrn Dr. Scheidemann mit der IG Innenstadt. Und wir werden dann der IG Innenstadt genau das darstellen, was ich Ihnen hier oben dargestellt habe, dann noch mal eben auf Grundlage einzelner Pläne, weil, es ist uns natürlich vollkommen klar, so ein Partner wie City-Carré hat natürlich wesentlich Interesse daran, genau nachzuvollziehen, wann, was mit welchen Sperrungen verbunden ist. Das wird schwer für City-Carré, für die IG Innenstadt und deshalb also pflegen wir einen sehr intensiven Kontakt mit der IG Innenstadt, die ja selber auch eine Arbeitsgruppe gebildet hat, wo ich mich selber eingeladen habe zur nächsten Beratung zu kommen, um dann auch den Vertretern der IG Innenstadt, die sich vordergründig mit diesem Thema beschäftigen, das entsprechende Bauvorhaben vorzustellen.

Ist es zutreffend, dass die bisher geplante Ausgleichsabgabe der Deutschen Bahn AG an uns gezahlt wird? Sie haben geschrieben „nicht“ gezahlt wird. Wir sprechen hier nicht über eine Ausgleichszahlung sondern wir sprechen hier über einen Vorteilsausgleich. Die Deutsche Bahn AG muss auf Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes den Vorteil uns gegenüber bezahlen, den die Deutsche Bahn AG erhält, aufgrund der Tatsache, dass sie nach der Baumaßnahme weniger Baulast hat und damit weniger Aufwand. Und dieser Vorteilsausgleich ist natürlich weiterhin Vertragsgrundlage und wird durch die Deutsche Bahn AG an die Stadt nach Beendigung der Maßnahme, das ist immer so üblich, auch gezahlt.

Vielleicht von mir erstmal den letzten Punkt, ehe ich nachher an Dr. Scheidemann weiterreichen möchte. Gibt es technische Probleme, die dazu führten, dass wir jetzt die Planung länger bearbeitet haben bzw. nicht fortgeführt haben. Natürlich gibt es viele

technische Probleme. Z. B. gibt es das Problem des Wassers. Aber – ich sag mal als Bauingenieur – Probleme sind zum Lösen da. Und wir lösen diese Probleme auch, in dem Augenblick, wo wir also in der Vorbereitung, sehr umfangreich die Vorbereitung vorgenommen haben, wo wir also sehr viel ... Brunnen gesetzt haben, wo wir uns über den Baugrund ausgetauscht haben, wo wir also genau wissen, unter welchen Konditionen können wir wo arbeiten. Also es gibt Probleme, die sind Inhalt unserer Projektberatungen, sie sind Inhalt letzten Endes des Projektes und sie werden von verschiedensten Gutachtern entsprechend überprüft und auch teilweise mit bestimmten Hinweisen qualifiziert. Mit diesen Worten möchte ich jetzt erstmal vorschlagen wollen, die erste Grundlage Ihrer Debatte gesetzt zu haben und würde mich natürlich nachher gerne noch mal melden, in dem Augenblick, wo ich gefragt bin. Vielen Dank.