

Antrag

öffentlich

Datum

20.11.2014

Nummer

A0172/14

Absender

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Adressat

Vorsitzender des Stadtrates

Herr Schumann

Gremium

Sitzungstermin

Stadtrat

04.12.2014

Kurztitel

Tunnelprojekt am Bahnhof stoppen

Der Stadtrat möge beschließen:

Das Projekt des Baus eines Tunnels unter der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee wird aufgegeben.

Dazu wird folgendes veranlasst:

1. Die Kreuzungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Landeshauptstadt vom 18.12.2009 mit Nachtrag vom 27.08.2013 wird gem. § 60 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in „Besonderem Fall“ gekündigt, da sich die bei Abschluss des Vertrages bestehende Geschäftsgrundlage wesentlich geändert hat.
2. Der Deutschen Bahn wird gestattet, die Eisenbahnbrücken auf der Grundlage des Status Quo neu zu errichten. Die Landeshauptstadt bestellt keine Vergrößerung der Lichten Höhe und Lichten Breite der Brücken. Es erfolgt keine Kostenbeteiligung der Landeshauptstadt an den Baumaßnahmen zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung.
3. In Übereinstimmung mit dem vom Stadtrat beschlossenen Innenstadt-Verkehrskonzept wird die Verkehrsbedeutung der Ernst-Reuter-Allee als „innerstädtische Erschließungsstraße“ bestimmt.
4. Die Straßenbahnhaltestellen „Brandenburger Straße“, „Hauptbahnhof“ und „Damaschkeplatz“ verbleiben am heutigen Standort. Die Haltestelle „Damaschkeplatz“ wird im Zuge der neuen Führung der 2. Nord-Süd-Verbindung (2. NSV) über den Editharing als Umsteigehaltestelle optimiert.
5. Für die Beibehaltung der Fahrdrathöhe der Straßenbahn wird die Verlängerung der bestehenden Sondergenehmigung beim Land beantragt.

Begründung:

Die Notwendigkeit der Erneuerung der Brücken der Bahn über die Ernst-Reuter-Allee ist unbestritten und kann nicht länger aufgeschoben werden.

Mit der Mitteilung des Oberbürgermeisters am 06.10.2014 zur aktuellen Kostenentwicklung des Tunnelvorhabens, dass noch vor Baubeginn bereits 90 Mio. € aufgerufen werden, müssen alle Beteiligten umdenken, denn der Tunnel ist in dieser Form schlicht nicht finanzierbar.

Bis zum Beginn dieses Jahres ist die Landeshauptstadt stets davon ausgegangen, dass das Land sich mit 75 % an den der Stadt zufallenden Kosten beteiligt. Inzwischen steht fest, dass es keine Projektförderung für das Tunnelprojekt gibt. Mit der zugesagten Pauschalförderung von 4,5 Mio. p.a. sollten in erster Linie dringend benötigte verkehrlich sinnvolle Maßnahmen wie die verbesserte Anbindung Ostelbiens mit den neuen Strombrücken finanziert werden.

Die jetzt bekannten Kosten einschließlich des finanziellen Risikos der Kostensteigerungen während des Baus sind für unsere Stadt schon *„viel zu hoch geworden. Die Gefahr besteht, dass auch in Magdeburg, wie z.B. beim Tunnelbau in Leipzig die Kosten völlig aus dem Ruder laufen und die bisher eingeschlagene solide Finanzierung des Magdeburger Stadthaushaltes zunichte gemacht wird.“* (Bund der Steuerzahler Sachsen-Anhalt e.V. vom 04.11.2014)

Die Kündigung in „Besonderem Fall“ ist von daher möglich. Das dabei zu berücksichtigende Risiko von Entschädigungsansprüchen der Deutschen Bahn ist wahrscheinlich preiswerter als weiter zu machen wie bisher.

Entgegen landläufiger Meinung ändert sich durch das Tunnelbauwerk nichts an den im Kfz-Verkehr gelegentlich auftretenden Stauerscheinungen im Bereich westlich der Kreuzung Weinarkade. Auf die 2006 ins Feld geführte Vierspurigkeit des Tunnels ist seit Jahren verzichtet worden. Für Autofahrer verschlechtern sich gegenüber heute die Möglichkeiten, Fahrgäste mit dem Auto zum Bahnhof zu bringen, da der Kölner Platz dafür nicht mehr zur Verfügung steht. Gegenüber der ursprünglichen Planung wurde auf eine Ausfahrt aus dem Parkhaus des City Carrés nach Westen – also zum Magdeburger Ring – verzichtet.

Die Verbindung der geplanten Haltestelle am Kölner Platz zu den Bahnsteigen ist nicht barrierefrei. Die ursprünglich angedachten Aufzüge zu den Gleisen wurden aus Kostengründen gestrichen. Diese Haltestelle würde nicht die nach Änderung der 2. NSV-Trasse gestiegenen Anforderungen als Umsteigehaltestelle erfüllen.

Die Beibehaltung der Umsteigehaltestelle am Damaschkeplatz würde den Bedürfnissen der neuen Führung der 2. NSV, der gestiegenen Bedeutung des ZOB für Fernbusse und der Organisation des MVB-Anschlussverkehrs (Nacht- und Sonntagsverkehr) entgegenkommen und zudem die Dreiviertel-Kreisverkehr-Variante für den Damaschkeplatz möglich machen.

Die in der Information I0320/14 vorgeschlagenen Änderungen im technologischen Bauablauf führen zu einer kompletten Sperrung der Verbindung zwischen Stadtfeld und der Innenstadt, gefährden den Einzelhandel in der Innenstadt und widersprechen den Zusagen gegenüber der IG Innenstadt. Weiterhin ist nicht auszuschließen, dass bei grundlegenden Änderungen in Fragen der Technik das Planfeststellungsverfahren nachzubessern wäre.

Olaf Meister
Fraktionsvorsitzender

Jürgen Canehl
Verkehrspolitischer Sprecher