

Redemanuskript (aus dem Gedächtnis geringfügig überarbeitet)
zum interfraktionellen Antrages A0159/14 („Alternativen zum Tunnel“)
in der Stadtratssitzung am 06.11.2014 von Fraktion DIE LINKE/Gartenpartei,
Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und Stadtrat Oliver Wendenkamp

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Stadtratskollegen,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

ich möchte die Einbringung des interfraktionellen Antrags durch Herrn Theile zunächst um einen Rückblick auf die Entstehungszeit des Tunnelprojekts ergänzen. Dies erscheint mir insofern wichtig, da mehr als die Hälfte der heutigen Stadträte 2006 und 2007 noch nicht dabei waren.

Für das Verständnis dafür, dass es überhaupt zu dem Projekt kam, ist wichtig:
2005 war geprägt von vergleichsweise großen Stauungen am Damaschkeplatz Richtung Innenstadt. Es war die Zeit in der wegen der Baumaßnahme Uniplatz die B1 in West-Ost-Richtung nur eingeschränkt befahrbar war.

Anfang 2006 wurden wir informiert (DS 0110/06, Stadtrat 04.05.2006), dass unter federführender Teilnahme des damaligen Verkehrsministers Dr. Daehre und Herrn Kaleschky mit der Deutschen Bahn die Idee geboren worden ist, unterhalb der Brücken einen Tunnel für den Autoverkehr zu bauen.
(Nach Zwischenrufen von der CDU, ich solle aufhören) Ja Herr Stern, Sie haben auch daran eine große Anteil. Obwohl es schon damals auch in Ihrer Partei namhafte Kritiker, wie Ihr ehemaliger Bundestagsabgeordneter Herr Dipl.Ing. Mildner oder Frau Stüwe gab.

Die vom Büro Setzpfand erarbeitete Vorplanung unterschied sich in vielen wesentlichen Punkten von dem was heute gebaut werden soll:

1. Der Autoverkehr sollte vierspurig in der Minus 1-Ebene geführt werden
(Die Erkenntnis, dass alle Stauerscheinungen mit der Ampel an der Weinarkade und dem starken Fußgängerverkehr vom CityCarré zum Ulrichsplatz zusammenhängen, hatte sich damals leider noch nicht durchgesetzt.)
2. Es sollte eine „niveau- und barrierefreie Schnittstelle zwischen dem ÖPNV und der DB“ mit neuen Haltestellen am Kölner Platz geben.
3. Der Kölner Platz sollte in der Minus 1-Ebene mit dem Tunnel verbunden werden und die Andienung mit Kfz sicherstellen.
4. Auf der Null-Ebene sollten ÖPNV, Fußgänger und Fahrradfahrer „ideale Bedingungen“ erhalten.
5. Das Parkhaus des CityCarrés sollte ebenfalls in der unteren Ebene in beiden Richtungen angeschlossen werden.

Alle fünf genannten Ziele sind heute Schall und Rauch von gestern und werden bei dem jetzt wieder zur Diskussion stehendem 90 Mio.-Projekt nicht mehr umgesetzt.

zu 1.

Auf die Vierspurigkeit wurde verzichtet. Die Begründung ist mir unklar. Ich nehme an, weil die Stadt dann einen noch höheren Anteil am Gesamtprojekt hätte zahlen müssen und bekanntlich würde es nichts bringen.

zu 2.

Zwar sind die Haltestellen noch geplant, die ursprünglich angedachten Aufzüge zu den Gleisen wurden allerdings aus Kostengründen gestrichen. Nach meiner Kenntnis müssen die Fahrgäste knapp 30 Treppenstufen mit zwei Zwischenpodesten überwinden.

zu 3.

Die Andienungsmöglichkeit in der Tunnelebene am Kölner Platz war nicht umsetzbar und wurde gestrichen. Damit verschlechtert sich die Möglichkeit Fahrgäste mit dem Auto zum Bahnhof zu bringen gegenüber der heutigen Ist-Situation, da der Kölner Platz dafür nicht mehr zur Verfügung steht.

zu 4.

Die Umsetzung einer attraktiven Erlebniszone mit einem Fahrradparkhaus mit kleineren Geschäften im Bereich Kölner Platz ähnlich dem Kamiethplatz in Halle ist entfallen. Kaufvertragsverhandlungen mit der Deutschen Bahn sind gescheitert. Wie der Kölner Platz gestaltet wird, ist trotz des Wohnumfeldwettbewerbs völlig unklar. Für Fußgänger gibt es wenig Grund diese Verkehrsbeziehung zwischen Stadtfeld und Innenstadt zu nutzen und für Fahrradfahrer verschlechtern sich die Bedingungen, da im Bereich der Rampe des Tunnels zwischen den Gebäuden der WOBAU und dem CityCarré weniger Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer zur Verfügung steht, als heute. Die vom Land für den kommunalen Straßenbau in Kraft gesetzten „Empfehlungen für den Radverkehr (ERA 2010)“ werden nicht eingehalten!

zu 5.

Auf meine 2006 an den damaligen Beigeordneten Herrn Kaleschky gerichtete Frage, ob das Baudezernat wirklich glaubt, dass ein Zu- und Abgang eines Parkhauses im Tunnel mit einer zusätzlichen Ampel gewährleistet werden kann, hatte Herr Kaleschky sinngemäß geantwortet „beim Büro Setzpfand handelt es sich um ein renommiertes Büro. Dem könnte man vertrauen“. Tatsächlich wurde in den weiteren Planungen dann auf eine Ausfahrt nach Westen verzichtet. Dem Eigentümer des CityCarrés wurde versichert, die nach Westen – also zum Magdeburger Ring – fahrenden Fahrzeuge könnten nach Überwindung der Rampe auf der Kreuzung Weinarkade drehen.

Sehr geehrte Stadträte der CDU und SPD,

Bezug nehmend auf Ihre Begründung bei dem später zu besprechenden Antrag der SPD+CDU, dass die umfangreichen Klageverfahren zu den Baukostensteigerungen geführt hätten :

Angesichts der Situation im Magdeburger Einzelhandel und der Konkurrenz des CityCarrés gegenüber dem Allee Center erwarte ich auch von Ihnen Verständnis, dass die Eigentümer vom CityCarré bis zum Bundesverwaltungsgericht gegangen sind. Leider ohne Erfolg.

Nun zur Diskussion der Kosten:

Ich gehe noch mal zurück in das Jahr 2007. Nach einer ersten großen Kostensteigerung wurde damals von 37,69 Mio. Euro gesprochen, von denen die Bahn knapp 17 Mio., die Stadt 15,6 Mio. und die MVB 5,2 Mio. zahlen sollten. Der damalige Stand war also, dass sich das Land mit 75 % beteiligt.

Zitat der Volksstimme vom 8. Mai 2007:

„Da die Stadt mit Sicherheit Mindestförderung vom Land in Höhe von 75 Prozent bekommt, verbleiben ihr 3,9 Mio. Komplementärfinanzierung, sagte Dr. Scheidemann. Weitere Förderungen könnten in Anspruch genommen werden, z.B. für den MVB-Anteil.“

Es ist kein Geheimnis, dass es auch schon damals in der SPD – ich war dort noch Mitglied – starke Widerstände gegen das Projekt gegeben hat. Die Tunnelgegner u.a. der damalige Fraktionsvorsitzende Rainer Löhr, Falko Balzer und ich hatten in der SPD-Fraktion die Mehrheit. In der 4-stündigen Redeschlacht in der Stadtratssitzung am 10.05.2007 hatten wir uns dann – entschuldigen Sie bitte – bequatschen lassen. Der Oberbürgermeister hatte damals versprochen „wenn wirklich herauskommt, ... dass

es 10 Mio. Euro mehr kostet, dann stimme ich nicht mehr zu“. Daraufhin wurde mit großer Mehrheit ein SPD-Antrag beschlossen, demnach in der Planungsvereinbarung mit der DB vereinbart werden sollte, dass Mehrkosten, die über 10 Prozent übersteigen, nicht von der Stadt getragen werden müssen. Auch der Ausstieg der Stadt sollte unter diesen Umständen möglich sein.

Sehr geehrter Herr Dr. Scheidemann,

Sie waren damals noch nicht Beigeordneter, aber Leiter des Baurechtsamtes. Was ist aus dieser Vereinbarung geworden? Abgesehen davon, dass wir heute – genaues wissen wir ja noch nicht – von einer sage und schreibe 138 %-igen Erhöhung sprechen.

In der Diskussion 2006 und 2007 stand immer wieder im Raum, ob die Stadt sich überhaupt an den neuen Brücken beteiligen müsse. Die damalige Geschäftsführerin der SPD-Fraktion Anja Naumann hatte recherchiert, dass man auf die 4,50 m Höhe für LKW auch verzichten kann (OVG Hamburg vom 04.06.1992) und dass man sich an den Kosten gar nicht beteiligen müsse, wenn man keine Wünsche anmeldet. Dann wäre zwar auch eine Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen worden, aber ohne Kostenbeteiligung der Stadt. Ich denke auch Dr. Falko Grube kann sich noch an unsere Diskussionen dazu erinnern.

Tatsächlich wurden und werden die Bahnhofsbrücken in der Hallischen Straße, im Lorenzweg und in der Erich-Weinert-Straße ohne städtische Beteiligung saniert. Auch in der Hallischen Straße fährt die Straßenbahn. Zur Unterstützung dieser Bemühungen hatte meine heutige Fraktion damals vorgeschlagen, die Verkehrsbedeutung der Ernst-Reuter-Allee abzusenken, so wie es im Innenstadtverkehrskonzept von 2006 auch vorgesehen war. Meiner Ansicht nach können wir das heute immer noch tun.

Heute spricht noch mehr als früher für eine am Bestand orientierte Planungsänderung.

Aus Schwierigkeiten mit der Deutschen Bahn im Bereich Walter-Rathenau-Straße haben wir uns dazu entschlossen, die Nord-Süd-Verbindung über die Ernst-Reuter-Allee, den Damaschkeplatz und dem Editharing nach Norden zu führen. Damit ist klar, dass eine Haltestelle am Kölner Platz nicht mehr den Umsteigebedürfnissen des ÖPNV-Netzes entspricht. Es erscheint sinnvoll auf diese Haltestelle zu verzichten und vielleicht sogar die 3-Gleise-Haltestelle am Damaschkeplatz – natürlich aufgehübscht – beizubehalten. Ohnehin erhält der Damaschkeplatz durch den durch Fernbuslinien aufgewerteten ZOB eine deutlich höhere Bedeutung.

Die Haltestellen an der Brandenburger Straße, vor dem Bahnhof und am Damaschkeplatz reichen und könnten verbleiben.

Die Andienungsmöglichkeiten mit KFZ im Bereich des Intercity Hotels, im Bereich Kölner Platz und unter dem Zelt reichen aus. Darüber hinaus könnte man ggf. darüber nachdenken, ob nach Ende des Förderzeitraums der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes sogar der Rechtsabbieger an der Weinarkade – natürlich mit Tempo 30 und baulicher Aufpflasterung – am Bahnhofportal zur Hasselbachstraße vorbeigeführt werden kann. Das gibt es in vielen Städten und LKW können eh nicht dort fahren, da es bei der Brückenhöhe bleibt. Damit wären die letzten Stauerscheinungen an der Kreuzung Weinarkade gelöst, da ein Teil der KFZ sich an der Ampelanlage Hasselbachstraße aufstellt.

Für den Stadtverkehr könnte die Dreiviertel-Kreisverkehr-Variante, die wir vor einigen Jahren im StBV diskutiert haben, hervorgeholt und umgesetzt werden.

Ich denke, ich habe Ihnen genügend Argumente gegeben warum es aus vielen Gründen sinnvoll wäre, auf den Tunnel zu verzichten und kurzfristig Alternativen zu prüfen.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

ich denke Sie selber wissen, dass Sie vor einem Scherbenhaufen stehen.

- Auch wenn es bei den vor 2 Jahren angedachten 57 Mio. Euro geblieben wäre, ist die Finanzierung unmöglich, da das Land die Versprechen von Dr. Daehre nicht einhält. Die avisierten 4,5 Mio. Euro pro Jahr werden für die drei Brücken dringender an der Elbe gebraucht.
- Schulden für einen unnötigen und die Verkehrssituation nicht wirklich verbessernden Tunnel sind nicht angebracht.
- Ich denke, die Stellungnahme des Bundes der Steuerzahler brauche ich nicht weiter zu erwähnen. Ich hoffe, dass alle Stadträte sie kennen. Den fraktionslosen Abgeordneten habe ich sie in Kopie übergeben.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
zeigen Sie Größe und lassen Sie die Bahn ihre Brücken alleine bauen und kündigen Sie die Verträge. Jeder Vertrag lässt eine Kündigung „aus Wichtigem Grund“ zu. Selbst wenn die Bahn nicht will und letztendlich Entschädigungsansprüche erheben kann, ist es preiswerter und sinnvoller als so weiter zu machen wie bisher.

Die Kosten für ein gutes Rechtsanwaltsbüro sind gemessen an dem was ansonsten an Geld verschleudert wird „Peanuts“.

Stadtrat Alfred Westphal hatte Ihnen vorgeschlagen zu einer Art ‚Rundem Tisch‘ einzuladen. Vorurteilsfrei und eine offene Diskussionsatmosphäre ohne Häme gegenüber dem bisherigen Befürwortern des Tunnels würden wir uns daran gerne beteiligen wollen. Die IG Innenstadt, die Planer der MVB, das City Carré und auch die Bürgerinitiative Lebenswerte Innenstadt sowie natürlich alle Fraktionen sollten dabei sein.

Den Stadträten möchte ich zurufen, dass die Zustimmung zu unserem heutigen Interfraktionellen Antrag noch keinen Stopp des Tunnelprojektes darstellt, sondern lediglich dem Oberbürgermeister ein Auftrag erteilt werden soll Alternativen und Kündigungsmöglichkeiten zu prüfen. Dem dürfte sich eigentlich keiner verschließen.

Diejenigen, die am Montag beim Hearing waren, wissen, dass mit der vom Tiefbauamt in Erwägung gezogenen Änderung des statischen Bauverfahrens – also der Flachgründung – weder die Zustimmung der Deutschen Bahn erreicht werden kann, noch Sicherheit besteht, dass es bei den alten Kosten bleiben wird. Darüber hinaus würde die Verbindung zwischen Stadtfeld und Innenstadt mehr als 2,5 Jahre für ÖPNV und MIV gesperrt.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
wir erwarten, dass Sie über unsere Vorschläge nachdenken. Bitte rufen Sie einen Runden Tisch ein und legen Sie uns in der Dezembersitzung – oder von mir aus in einer Sondersitzung – Ihre Ergebnisse vor.

Lieber ein Ende mit Schrecken, als einen Schrecken ohne Ende.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Magdeburg, den 06.11.2014



Jürgen Canehl
Stadtentwicklungspolitischer Sprecher
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen