

Landeshauptstadt Magdeburg – Die Oberbürgermeisterin –		Drucksache DS0434/22 Öffentlichkeitsstatus öffentlich	Datum 09.09.2022
Dezernat: VI	Amt 66		

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Die Oberbürgermeisterin	20.09.2022	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	29.09.2022	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	05.10.2022	öffentlich	Beratung
Stadtrat	10.11.2022	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen FB 02	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X
	Klimarelevanz		X

Kurztitel

Einrichtung einer Tunnelüberwachung zur Inbetriebnahme Tunnel Ernst-Reuter-Allee

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt:

- 1) Die Übertragung der Tunnelüberwachung Tunnel Ernst-Reuter-Allee auf Basis einer interkommunalen Zusammenarbeit des Oberbürgermeisters der Stadt Düsseldorf und der Oberbürgermeisterin der LH Magdeburg auf der Grundlage einer Kooperationsvereinbarung
- 2) Den Abschluss dieser Kooperationsvereinbarung mit Einrichtungskosten in Höhe von voraussichtlich einmalig 156.238,00 € zum Aufbau einer dortigen Anlagenerweiterung sowie jährlichen anteiligen Überwachungskosten in Höhe von aktuell 107.807,00 €. Die Kostendeckung erfolgt aus dem Deckungskreis Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (DKEÜ ERA)
- 3) Einstellung der geschätzten Gesamtkosten aus dem Betrieb für Tunnelanlagen beim Tiefbauamt (nach Umstrukturierung dann Fachdienst Infrastruktur) in Höhe von ca. 280.000 EUR. Die Kostendeckung erfolgt ebenfalls aus dem DK EÜ ERA

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	6166	Pflichtaufgabe	x	ja		nein
----------------------	------	----------------	---	----	--	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
		ja, Nr.			nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2023	JA	x	NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TB6166

Ddu bist

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2022/23#)	156.238,00 *)	61660100	Einrichtungskosten (neu)	X ***)	0
2023 ff.	107.807,00**)	61660100	Kosten Überwachung (neu)	X ***)	0
2023 ff.	280.000,00**)	61660100	Betriebskosten Schätzung (neu)	X ***)	0
20...					
Summe:	#) anteilige Rechnungslegung in 2022 möglich *) 156.238,00 einmalig und **) 387.807,00 EUR/jährlich ***) Mittel werden über PRAP finanziert, bis zur vollständigen Inanspruchnahme				

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
Summe:					

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
Summe:					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
Summe:					

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
20...					
für					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert					
☐	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)				
☐	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)				
		☐	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.		
		☐	Anlage Kostenberechnung		
☐	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)				
		☐	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich		
		☐	Anlage Folgekostenberechnung		

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

Buchwert in €:

Datum Inbetriebnahme:

Anlage neu
JA

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
20...					

federführendes(r) Amt/Fachbereich 66	Sachbearbeiter Ronald Wille 540 5339	Unterschrift AL / FBL Thorsten Gebhardt
---	---	--

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r) VI	Unterschrift Jörg Rehbaum
---------------------------------------	---------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	10.11.2022
-----------------------------------	------------

Begründung:

In den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln - RABT - werden die Standards für Sicherheitseinrichtungen in Straßentunneln festgelegt sowie deren sicherer Betrieb geregelt.

Die Richtlinie legt einheitliche organisatorische, technische und betriebliche Mindestanforderungen für die Sicherheit in Straßentunneln fest, was insbesondere für die Sicherheit und Selbstrettung der Tunnelnutzer von großer Bedeutung ist. Damit ist ein wichtiger Beitrag für die Sicherheit in Straßentunneln geleistet worden.

Die Umsetzung der EG-Tunnelrichtlinie in nationales Recht findet sich in der Anpassung bzw. Erweiterung der RABT in der derzeit aktuellen Fassung von 2006 wieder. Sie wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für den gesamten Bereich der Bundesfernstraßen am 27.04.2006 eingeführt. Gleichfalls wurde mit RdErl. des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vom 14.07.2006 (Ministerialblatt LSA Nr. 34/2006 vom 21.08.2006) diese RABT gleichfalls eingeführt. Den kommunalen Bauverwaltungen wird für Straßentunnel, die in Ihrer Zuständigkeit liegen, die entsprechende Anwendung der RABT, Ausgabe 2006, empfohlen.

Bedeutsam ist in der RABT (Ausgabe 2006) gegenüber der RABT (Ausgabe 2003), dass auch bestimmte Organisationsformen und Maßnahmen für den Betrieb von Tunnelbauwerken vorgesehen sind. Diese bestehen aus der Verwaltungsbehörde, dem Tunnelmanager, dem Sicherheitsbeauftragten und der Untersuchungsstelle. Darüber hinaus wurden verkehrsrechtliche und verkehrstechnische Regelungen ergänzt.

Insbesondere schlägt die ab 2006 vorgeschriebene ständige Überwachung durch eine mit hoheitlich anordnungsbefugtem Personal besetzte Tunnelüberwachungsstelle auf den personellen Aufwand des Tunnelbetreibers durch. Diese Regelung gilt zwingend für neu in Betrieb zunehmende Tunnel.

Zurückliegend wurden für die bestehenden Tunnel Askanischer Platz und Universitätsplatzplatz diese Aufgaben durch die Polizeidirektion Magdeburg (PD MD) wahrgenommen. Mit der Umstrukturierung der PD MD zur Polizeidirektion Nord (PD Nord) wurden diese Aufgaben nicht mit übertragen und auch nicht im gebotenen Umfang wahrgenommen. Über eine aktuelle Abfrage an die PD Nord zur weiteren Übernahme des neu hinzukommenden Tunnels ERA wurde die PD Nord erst auf diese Aufgaben wieder aufmerksam und hat mit einem diesbezüglichen Schreiben die Übernahme der Betriebsverantwortung für die Tunnelanlage Ernst-Reuter-Allee abgelehnt und für die bestehenden Tunnel gebeten, deren Betriebsführung mit Einrichtung einer eigenen Betriebszentrale/Verkehrsleitzentrale gleichfalls wieder zurückzunehmen.

Durch das Tiefbauamt ist deshalb untersucht und abgefragt worden, um dieser Vorschrift gerecht zu werden, ob die Überwachung in bestehende Überwachungsstellen auch anderer Betreiber integriert werden kann. Hierzu wurden die Magdeburger Verkehrsbetriebe bezüglich deren Betriebsleitzentrale angefragt. Auch hier kam eine abschlägige Antwort. Gleiches erfolgte beim Amt 37 bezüglich deren Leitstelle.

Eine Abfrage beim Landesstraßenbaubetrieb LSA wurde gleichfalls negativ beschieden, da es dort eine derartige Einrichtung nicht gibt und anderweitige Strukturen bestehen.

Mit der bevorstehenden Inbetriebnahme des Verkehrszuges Tunnel Ernst-Reuter-Allee muss der damit im Zusammenhang stehende Betrieb der Tunnelanlagen und deren Zu- und Abfahrtsstrecken abgesichert werden. Bei entsprechenden Sperrnotwendigkeiten muss der Verkehr dann anderweitig geleitet werden. Hierbei ist dann die entsprechende Verkehrslage zu berücksichtigen bzw. aktiv in den Verkehrsfluss und deren Steuerung über die Knoten-signalisierung und entsprechende Vorwegweisung eingreifen zu können. In Verbindung mit der Polizei kann dies nur hoheitlich auf Basis des Straßengesetzes des Landes Sachsen-Anhalt sicher durchgeführt werden. Hierbei sind auch Handlungen der unteren Straßenverkehrsbehörde (z. B. Baustellengenehmigung und deren Einrichtungen) zu berücksichtigen und auch abzustimmen.

Nachdem zurückliegend aufwändige Abfragen, Untersuchungen von internen Strukturen der Landeshauptstadt sowie externer Tunnelleitstellen in Deutschland zu keinem Erfolg führten bzw. gleiche Kosten entstehen würden, um für die Landeshauptstadt hier extra eine Einrichtung zu schaffen gegenüber der Einrichtung einer eigenen Tunnelüberwachung, konnte mit der Landeshauptstadt Düsseldorf eine günstige Möglichkeit eruiert werden, sich bei der dortig vorgesehenen Umstrukturierung mit einzubinden und sich nur jeweils an anteiligen Kosten einer Zusatzaufgabe beteiligen zu brauchen. Dies ist eine sehr günstige Variante und könnte Modellcharakter auf kommunaler Ebene haben.

Zum Beschlusspunkt 1:

Die Voraussetzungen zur Überwachung des Straßenverkehrs und bewusste Einflussnahme auf eine Verkehrssteuerung sowie des Tunnelbetriebs des neu in Errichtung befindlichen Tunnels sowie der zwei Bestandstunnelanlagen sind derzeit in Magdeburg nicht gegeben. Es bestehen zwar einzelne solitäre Einrichtungen (Lage und Führungszentrum Polizei, Betriebszentrale MVB, Programmsteuerung über Festprogramme der Lichtzeichenanlagen in normaler Tagesarbeitszeit beim Tiefbauamt), die aber einzeln nicht mit der laufenden und vor allem auf Situation bewusst reagierenden Steuerung des Verkehrs betraut sind. Um eine den gesetzlichen Anforderungen gerechte Betriebsform für den Tunnelbetrieb (welcher zwar für die Bestandstunnel allein besteht, aber für die Zukunft seitens der Polizeidirektion abgelehnt und für den neuen Tunnel gar nicht erst übernommen werden will) zu finden und um Synergien zu ermitteln, konnte mit der Landeshauptstadt Düsseldorf im Rahmen diesbezüglicher Kontakte/Austausch dort bestehende Erfahrungen im Rahmen dortig längerfristiger Überwachungen/Steuerungen von Tunnelanlagen/Verkehrsanlagen ermittelt werden.

In diesem Zuge erklärte sich die Verwaltung der Stadt Düsseldorf bereit, die Überwachung und Steuerung der Tunnelanlage der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee in Magdeburg mit zu übernehmen. Zwischenzeitlich sind die verwaltungstechnischen und anlagentechnischen Voraussetzungen umfassend abgestimmt.

Hierzu soll eine Kooperationsvereinbarung entsprechende Details regeln (Anlage 1 im Entwurf).

Zum Beschlusspunkt 2:

Im Rahmen des Vorhabens Tunnel Ernst-Reuter-Allee sind die baulichen/technischen Einrichtungen, welche für den Tunnelbetrieb einschließlich der Überwachung erforderlich sind, im Rahmen des Vorhabens finanziell gesichert. Die Kosten für den laufenden Betrieb (Strom, Wartung/Unterhaltung der Anlagentechnik Folgekosten dto.) sind noch im zukünftigen Betrieb zu ermitteln und abzusichern.

Aktuell wurden zur Übernahme der Überwachung und Steuerung der Tunnelanlage durch die Stadt Düsseldorf, dortige Verkehrsleitzentrale, anteilige Überwachungskosten in Höhe von **107.807,00 EUR** und einmalige Einrichtungskosten in Höhe von **156.238,00 EUR** ermittelt.

Die Übernahme der Überwachung und Steuerung der Tunnelanlage durch die Stadt Düsseldorf ist ein großer Erfolg im Zuge gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung. Für die alleinige Wahrnehmung der Arbeitsaufgaben einer Tunnelleitzentrale ergäbe sich aus heutiger Sicht ein wesentlich höherer Personalbedarf für die Organisation eines 24/7 Schichtbetriebes bei alleinigem Personalbedarf gegenüber Aufgabenteilung mehrerer Überwachungen (Vergleich siehe Anlage 2).

Die Betriebskosten für die alleinige Überwachung der Straßentunnel mittels Betriebszentrale (ohne Tunnelausstattung selbst) belaufen sich schätzungsweise auf 60.000 EUR für Strom, Software-Lizenz, Support, Unterhaltung und Datenfernübertragung. Damit würden die Personal- und Betriebskosten für die Tunnelüberwachung 400.000 EUR betragen.

Dem gegenüber betragen bei anteiliger Finanzierung bei gemeinsamer Wahrnehmung der gleichen Aufgaben in Düsseldorf die aktuellen Kosten nur 107.807,00 EUR.

Die Kosten für die technische Ersteinrichtung einer alleinigen Tunnelleitzentrale werden hier nicht

aufgeführt, da diese, egal wo einzurichten, immer gleich wären. Hierzu im Gegensatz entstehen hier bei gemeinsamer Einrichtung nur anteilige Kosten für die Landeshauptstadt Magdeburg entsprechend Anlage 1.

Zum Beschlusspunkt 3:

Schätzung hinzukommender jährlicher Betriebskosten/Folgekosten der Tunnelanlage selbst:

Schadensbeseitigung durch Unfälle,	
Störungsbeseitigung sowie Havarieeinsätze (vorsorglich)	80.000 EUR
Bauwerksprüfung Ingenieurbauwerke jährlicher Anteil	20.000 EUR
Wartung und Prüfung der Technik/Wartungsverträge	80.000 EUR
Kosten für Medien (Strom, Wasser)	50.000 EUR
Kosten gesicherter, redundanter Datenübertragung, Telekom	50.000 EUR
	280.000 EUR

Diese Kosten sind derzeit nur grob geschätzt und von anderen Betriebsstellen für die EÜ ERA abgeleitet und nirgends aufgeführt und dargestellt. Diese Ermittlungen sind unter Hinzuziehung von Berichten, Fachtagungen, Erfragungen von anderen Betriebsstellen zusammengetragen und bieten keine verlässlichen Kalkulationswerte.

Die analoge Tunnelanlage Waldschlößchenbrücke in Dresden ist zur Betriebseröffnung mit ca. 740.000 EUR, davon 540.000 EUR für die Tunnelüberwachung im Jahre 2012, veranschlagt gewesen.

Die notwendige Finanzierung zum Betrieb der Tunnelüberwachungsstelle EÜ ERA für die Folgejahre ist insoweit abgesichert, dass der sogenannte, durch die DB AG zu zahlende, Ablösebetrag (Vorteilsausgleich) jährlich prozentual über die Mittel des zu bildenden passiven Rechnungsabgrenzungsposten im Deckungskreis Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (DKEÜ ERA) zur Verfügung steht. Entsprechende Sachkonten werden zeitnah eingerichtet.

Anlagen:

DS0434-22 Anlage 1 Kooperationspapier

DS0434-22 Anlage 2 Personalbedarfsermittlung für eine Tunnelüberwachung