



Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten am 13.01.2015
Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE/Die PARTEI und
MITBÜRGER für Halle – NEUES FORUM zur Aufhebung des Ratsbeschlusses zum
Neubau einer Eisenbahnbrücke über die Merseburger Straße vom 30.04.2014
Vorlagen-Nummer: VI/2014/00516
TOP: 5.1

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat der Stadt Halle (Saale) hebt seinen Beschluss zum Neubau einer Eisenbahnbrücke über die Merseburger Straße (Beschluss zu Antrag der SPD-Stadtratsfraktion Halle V/2014/12565) vom 30.04.2014 auf.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, der Deutschen Bahn AG mitzuteilen, dass kein Aufweitungsverlangen seitens der Stadt Halle bezüglich des Brückenbauwerks Strecke 6343 km 3,91 besteht.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag anzunehmen.

Begründung:

Die Merseburger Straße hat zwischen dem Riebeckplatz und der Stadtgrenze eine Länge von ca. 8 km. Die einzelnen Abschnitte haben dabei auf Grund ihrer Lage im Straßennetz eine sehr unterschiedliche Verkehrsbedeutung. Eine Verkehrsanlage wird nach der sogenannten vorhersehbaren Verkehrsentwicklung dimensioniert. Maßgebend dafür sind die Knotenpunkte und nicht die freie Strecke. Die Einstufung der Merseburger Straße als Bundesstraße ist für die Festlegung der Anzahl der Fahrstreifen nicht relevant.

Entsprechend der vorliegenden Verkehrsdaten (viele Zählungen an den einzelnen Knotenpunkten über mehrere Jahre), automatischer Verkehrszählungen (im Bereich Rosengartenbrücken letztmalig vom 19.10. bis zum 25.10.2014) und der Verkehrsprognose ist im Bereich der Rosengartenbrücke entsprechend des deutschlandweit anerkannten Standes der Technik ein Kfz-Fahrstreifen Pro Richtung ausreichend. Folgerichtig stellte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 15.06.2011 fest, dass „eine einseitig veranlasste Baumaßnahme der DB Netz AG“ vorliegt, da die Stadt Halle (Saale) aufgrund der o. g. Zahlen kein Aufweitungsverlangen erklärte.

Im Rahmen der Vorplanung zum Ausbau der Merseburger Straße Nord wurde deutlich, dass ein klassischer vierspuriger Querschnitt mit besonderem Bahnkörper und Nebenanlagen ohne mehrfachen Gebäudeabriss nicht in die Merseburger Straße integrierbar ist. Damit wäre auch im Falle einer, heute nicht absehbaren, Zunahme des Verkehrs eine sinnvolle Nutzung der Brückenaufweitung für den Kfz-Verkehr nicht möglich, zumal unter Berücksichtigung der parallelen Europachaussee eine Leistungsfähigkeitsreserve von weit über 50% besteht.

Außerdem wird bezüglich der Verkehrsbelegung auf die Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der SPD-Stadtratsfraktion Halle (Saale) zum Neubau einer Eisenbahnbrücke über die Merseburger Straße (Vorlage: V/2014/12565) verwiesen.

Dennoch müssen auch die Aussagen zu den finanziellen Auswirkungen aus der Antragsstellung korrigiert werden:

Der städtische Eigenanteil an den Kosten infolge des Aufweitungsverlangens ergibt sich aus den zusätzlichen Planungskosten, die angefallen sind bzw. noch anfallen werden, weil der Deutschen Bahn (DB) Mehrkosten durch Umplanungen infolge des Beschlusses vom 30.04.2004 entstehen. Die Stadt Halle muss diese Mehrkosten als Verursacher zahlen. Diese zusätzlichen Planungskosten sind nicht förderfähig.

Die Höhe der zusätzlichen Planungskosten wurde von der DB geschätzt auf max. 416.500 Euro bei Umsetzung der Variante I aus der Vorlage "Neubau einer Eisenbahnbrücke in der Merseburger Straße, Haltepunkt Rosengarten (Vorlage V/2014/00309).

Auch wenn das Aufweitungsverlangen nun wieder zurückgenommen werden würde, muss die Stadt Halle 42.100 Euro für die bereits angefallenen zusätzlichen Planungskosten an die DB zahlen.

Bei Verzicht auf die Aufweitung würden die fiktiv freien Eigenmittel damit maximal rund 378.000 Euro betragen.

Mittel nach § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG-Mittel) können nur für Verkehrsprojekte entsprechend ihrer Zweckbestimmung eingesetzt werden. Die Förderung beträgt dabei im Allgemeinen 80 % der förderfähigen Kosten, die restlichen 20 % sind Eigenmittel. Problematisch ist jedoch, dass die 3. und 4. Kfz-Spur, wie oben dargelegt, auf Grundlage der geltenden Regelwerke nicht begründbar ist und somit eine tatsächliche Förderfähigkeit fraglich ist.

Bei der EÜ Merseburger Straße handelt es sich um eine Maßnahme, die dem Eisenbahnkreuzungsrecht unterliegt. Der Fördermittelbetrag von ca. 3,53 Mio. Euro kann in dieser Höhe nur generiert werden, weil der erforderliche Eigenmittelanteil der Stadt bei Variante I in Höhe von rd. 1,206 Mio. Euro über die zeitweise Inanspruchnahme des von der DB an den Straßenbaulastträger zu zahlenden Vorteilsausgleichs finanziert wird (der Rest des von der DB in diesem Fall zu zahlenden Vorteilsausgleiches reduziert die Inanspruchnahme von Entflechtmitteln, um eine Doppelfinanzierung auszuschließen). Der Vorteilsausgleich ist seitens der DB jedoch nur zu zahlen, wenn ein beiderseitiges Änderungsverlangen der Kreuzungspartner besteht. Stellt die Stadt kein Aufweitungsverlangen, entfällt folglich auch der Vorteilsausgleich nach Eisenbahnkreuzungsrecht.

Mit den fiktiv freien Eigenmitteln von rd. 378.000 Euro könnten somit ca. 1,51 Mio. Euro EntflechtG-Mittel generiert werden. Im Hinblick auf den sich dramatisch verschlechternden Straßenzustand und die permanente Unterfinanzierung der Straßenunterhaltung könnten diese fast 2 Mio. Euro für den Ausbau anderer wichtiger Verkehrsanlagen in Halle verwendet werden.

Konsequenter Weise wäre es auch erforderlich, den Beschluss des Stadtrates (Antrag der CDU-Fraktion zur Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Merseburger Straße (Höhe Rosengartenbrücke) vom 30.04.2014 ebenfalls aufzuheben oder abzuändern. Andernfalls bestünden zwei sich widersprechende Beschlusslagen.

Uwe Stäglin
Beigeordneter