

An alle Fraktionen
der Stadtverordnetenversammlung

**Anfrage der Fraktion CDU, FDP, Frauenliste Cottbus
vom 07.12.2010 zur Stadtverordnetenversammlung am 15.12.2010
zur Sperrung des Bahnübergangs Parzellenstraße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den Anfragen 1- 5 vom 07.12.2010 möchte der Fachbereich Grün- u.
Verkehrsflächen wie folgt antworten:

Seit dem Jahr 2000 gibt es seitens der Stadt Cottbus Überlegungen zu einer Lageänderung des Bahnüberganges (BÜ) Parzellenstraße mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrsführung. Dabei sollte die Parzellenstraße (Südbereich) direkt an die Lobedanstraße in gerader Verbindung angebunden werden. Der Kreuzungswinkel Bahn/ Straße könnte so gleichzeitig optimal ausgebildet werden. Bei der Aufstellung des Entwicklungsplanes Ostrow wurde diese Variante weiter vertieft und im Jahr 2008 in diesen aufgenommen. Grundlage für diese Entscheidung war auch das vorliegende Ergebnis des Luftreinhalteplanes. Der Luftreinhalteplan weist im Bereich der Straße der Jugend zwischen Feigestraße und Karl- Liebknecht-Straße eine hohe PM 10 – Belastung von 28-35 µg/m³ der Luft auf. Eine Überschreitungswahrscheinlichkeit der Grenzwerte ist in diesem Bereich gegeben. Bedingt ist das durch die geschlossene Randbebauung des Abschnittes der Straße der Jugend. Der Verkehr wird heute nach Norden direkt auf den problematischen Bereich der Straße der Jugend geleitet. Die Führung des Verkehrs über die Lobedanstraße zur Franz- Mehring- Straße entlastet den potentiellen Überschreitungsbereich, ohne dabei Umwege zu erzeugen. Die Bahn hat erst Ende Juli 2009 der neuen Untersuchung für die Verschiebung des Bahnüberganges im Rahmen der Umrüstung der Bahnübergänge zugestimmt. Mit der Planung wurde nach Klärung der Formalien in Abstimmung mit der DB AG im IV. Quartal 2009 begonnen.

1. Welche konkreten Gründe hatte eine Pressemitteilung des Geschäftsbereiches IV, die eine Sperrung von bis zu 18 Monaten ankündigte?

Die vorangegangene Pressemitteilung vom FB Ordnung und Sicherheit hatte bezüglich der Sperrdauer keine korrekte Angabe beinhaltet. Auch die Bahn, die die Sperrung in Abstimmung mit der Stadt durchführte, hat dazu keine Information an die Betroffenen veranlasst.

Der Schließungszeitraum von 18 Monaten begründet sich aus der Dauer der Planungs- und Genehmigungsphasen sowie im Anschluss daran der eigentlichen Durchführung der Gemeinschaftsbaumaßnahme DB AG/ Stadt Anpassung Bahnanlagen an das elektronische Stellwerk, Anpassung an das Blinklichtprogramm und die Lageverschiebung des Bahnübergangs.

Datum

Geschäftsbereich/Fachbereich
IV / Grün- und Verkehrsflächen
Karl-Marx-Straße 67
03044 Cottbus

Zeichen Ihres Schreibens

Sprechzeiten
Dienstag 13-17 Uhr
Donnerstag 9-12 u. 13-18 Uhr

Ansprechpartner/-in
Frau Tann

Zimmer
4.049

Mein Zeichen
66.2.1-ta

Telefon
0355 612-4653

Fax
0355 612-4603

E-Mail
tiefbauamt@cottbus.de

Stadtverwaltung Cottbus
Neumarkt 5
03046 Cottbus

Konto der Stadtkasse
Sparkasse Spree-Neiße
Inlandszahlungsverkehr
Kto.Nr.: 330 200 00 21
BLZ: 180 500 00

Auslandsverkehr
IBAN:
DE06 1805 0000 3302 0000 21
BIC: WELADED1CBN

www.cottbus.de

Die Straßenplanung zur Neutrassierung der Parzellenstraße, die der Stadt Cottbus seit Oktober 2010 vorliegt, hat den Stand der Entwurfsplanung.

Diese Entwurfsplanung bildet die Grundlage für die Planungsüberarbeitung bei der Bahn. Die DB AG plant dazu sämtliche bahntechnischen Belange und beabsichtigt diese Gesamtplanung Anfang 2011 beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Genehmigung einzureichen. Die Bearbeitungsfrist zur Erteilung der Plangenehmigung kann beim EBA bis zu einem Jahr betragen. Gründe für diese lange Frist sind nach Information des EBA die Häufung von Genehmigungsverfahren durch das Konjunkturpaket II, auflaufende Verfahren durch Personalmangel und schlechte Qualität der eingereichten Unterlagen.

Erst nach erteilter Plangenehmigung durch das EBA kann die Maßnahme in die Umsetzungsphase gehen. Für die Ausschreibung sind ca. 2 Monate und für die Realisierung ein Zeitraum von ca. 5 - 6 Monaten erforderlich.

2. Wie heißt die genaue Kostenstelle im Finanzplan für die geplante Tief- und Straßenbaumaßnahme, wann ist der genaue Beginn der Investition und in welchen Bauabschnitten soll die Investition durchgeführt werden?

Da es sich bei den Planungen zur Verschwenkung des Bahnüberganges und der Anbindung der Parzellenstraße an die Lobedanstraße um eine Gemeinschaftsmaßnahme DB AG mit der Stadt Cottbus handelt, erfolgt die Finanzierung des Projektes über zwei Kostenstellen im Haushalt.

1. über die geplanten Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG § 3 u. 13

Die Kosten für die Beteiligung nach dem EKrG für die Bahnmaßnahmen wurden gemäß Stadtverordnetenbeschluss in der StVV vom 29.09.2010 zur „Sicherung der Gesamtfinanzierung des städtischen Anteils für Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ im Haushaltsplan unter der Haushaltstelle Aufwand 5317000 Produkt 054541010 eingestellt.

2. über die Kostenstelle des Programms Stadtumbau- Aufwertung

Die Kosten außerhalb der Kreuzungsmaßnahme wurden in den Haushaltsplan der Haushaltstelle I 51104007 (Stadtumbau/ Aufwertung) des FB Stadtentwicklung eingeordnet.

Die direkte Vorbereitung der Baumaßnahme läuft seit 2008. Die Realisierung der Baumaßnahmen am Bahnübergang Parzellenstraße soll Ende 2011 beginnen. Detaillierte Bauabschnitte wurden in der vorliegenden Bearbeitungsphase noch nicht festgelegt.

3. Worin wird eine Maßnahmedauer von bis zu 18 Monaten begründet, warum muss während der gesamten Bauausführung der Bahnübergang für jeden – also auch für den Fuß- und Radverkehr – gesperrt bleiben und wie gestaltet sich die bauliche Abstimmung mit eventuellen Baumaßnahmen im Auftrag der Bahn AG?

Auf die Begründung der Sperrdauer wurde in der Frage 1 bereits eingegangen.

Um die Bahnübergänge im Cottbuser Stadtgebiet elektronisch steuern zu können, mussten entsprechende Anpassungs- und Umbauarbeiten in Größenordnungen durch die Bahn vorgenommen werden.

Die DB AG war nicht bereit, den Bahnübergang durch eine Übergangslösung an die Steuerung des ESTW anzupassen bis alle Planungs- und Genehmigungsphasen sowie die anschließende Umsetzung der Baumaßnahme abgeschlossen sind, weil dies zusätzliche Kosten verursacht hätte.

Die Umsetzungen der notwendigen Leistungen beim Bahnübergang Parzellenstraße wurden aufgrund der beabsichtigten Lageverschiebung von der Bahn daher zurückgestellt.

Da sich demzufolge der BÜ ab dem 20.11.2010 nicht mehr über das neue ESTW steuern lässt, war aus Sicht der DB AG auf Grund der Verkehrssicherheit des BÜ-s die Vollsperrung für jeglichen Verkehr notwendig.

Ausschlaggebend für den Zeitpunkt der Vollsperrung des BÜ-s am 20.11.2010 war die Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerkes (ESTW) der DB AG in Cottbus

Da es sich um eine Gemeinschaftsmaßnahme DB AG und Stadt Cottbus handelt, erfolgten in der Planungsphase regelmäßige Abstimmungen zwischen den Beteiligten, die auch in der Genehmigungsphase und bei der Maßnahmenumsetzung weitergeführt werden. Vorhabenträger der Baumaßnahmen für den Kreuzungsbereich Bahn/Straße ist und bleibt auch bei der Lageverschiebung die DB AG.

4. Warum wurden bei einer so einschneidenden Maßnahme in die Verkehrsorganisation (z. B. arbeiten oder lernen ca. 950 Personen im ehemaligen Tufa-Komplex Parzellenstr.) die betroffenen gewerblichen und privaten Anlieger nicht ausführlich informiert?

Die Sperrung ist durch die DB AG erfolgt. Die Genehmigung für den Zeitpunkt der Sperrung konnte auf Grund der Baumaßnahme Bautzener Straße nicht vorzeitig erteilt werden. Eine gleichzeitige Sperrung der Bahnübergänge Parzellenstraße und Bautzener Straße wurde von der Verkehrsbehörde abgelehnt. Die Baumaßnahme Bautzener Straße konnte erst mit großer Anstrengung des Auftragnehmers der DB AG am 20.11.2010 für den Verkehr wieder freigegeben werden.

Eine erste Information zur Sperrung des Bahnüberganges erfolgte durch den FB Ordnung und Sicherheit über die Medien. Konkrete Zeiten wurden durch den Fachbereich für die Veröffentlichung benannt, jedoch durch die Medien so nicht weitergegeben. Dies hat daher der GB IV kurzfristig nachgeholt. Diese Information erreichte damit viel zu spät die Nutzer des Bahnüberganges Parzellenstraße. Dafür entschuldigt sich der Baulastträger bei den unmittelbar Betroffenen.

Eine Anwohnerinformationsveranstaltung war für die 49. bzw. 50. KW geplant.

In Abstimmung mit dem von der Sperrung hauptsächlich betroffenen Eigentümer und seinen Mietern wird die Anliegerinformation auf Anfang Januar 2011 terminiert.

Ziel der Informationsveranstaltung ist neben der Information der Planungsabsichten mit der entsprechenden Darlegung der Gründe, von den unmittelbar Betroffenen unter Beachtung deren wirtschaftlicher Situation ein entsprechendes Votum für die Abwägung der weiteren Vorgehensweise zu erhalten, um dieses berücksichtigen zu können.

Alle gewerblichen und privaten Anlieger können ihre Grundstücke auch während der Sperrung erreichen.

Zum einen gibt es die Möglichkeit über die Blechenstr. /BÜ Bautzener Straße /Ackerstraße die Parzellenstraße zu erreichen. Zum anderen ist es möglich, die Abfahrt vom Stadtring zu nutzen. Ein Problem stellt jedoch nach der Vollsperrung die fußläufige Anbindung zum ÖPNV dar.

5. Die anfragende Fraktion erwartet eine Bauablaumlösung, die eine Sperrung des kompletten Bahnübergangs Parzellenstraße für einen minimalen Zeitraum vorsieht und insbesondere ein Erreichen des Busbahnhofes über die Parzellenstr./Blechenstr./Bautzener Str. auf kürzestem Wege ermöglicht! Wird die Stadtverwaltung den teilweise existenziellen Forderungen der Anlieger Rechnung tragen und eine Umplanung mit dem Ziel einer zeitlich minimierten Sperrung des Überganges vornehmen?

Ja. Eine Umplanung mit dem Ziel einer zeitlich minimierten Sperrung des Bahnüberganges wird nur in der Form gesehen, dass die vorhandene Lage des BÜ's beibehalten wird und die Anpassungsarbeiten für die Ertüchtigung der Steuerung durch das ESTW im Auftrage der DB AG durchgeführt werden.

Aber auch in dem Fall muss ein Plangenehmigungsverfahren durch das EBA durchgeführt werden. Eine Verkürzung der Bearbeitungsfrist ist nach Rücksprache mit dem EBA jedoch schwierig, da die Genehmigungsplanung in der bestehenden Lage des Bahnüberganges bereits 2009 beim EBA vorgelegen hat und somit eine Erneuerung der Stellungnahmen durch das EBA erfordert.

In Vertretung

Marietta Tzschope
Beigeordnete für Bauwesen