

17.01.2011

Anfrage der Fraktion CDU, FDP, Frauenliste Cottbus vom 07.12.2010 zur Stadtverordnetenversammlung am 15.12.2010 zur Sperrung des Bahnübergangs Pazellenstraße
Ergänzung zum Antwortschreiben

Entsprechend der Anfragen im Ausschuss für Wirtschaft, Bau und Verkehr am 12.01.2011 wird die Begründungen zur beabsichtigten Lageänderung des Bahnübergangs Pazellenstraße wie folgt ergänzt:

1. Die Anbindung des Innenstadtbereichs Ostrow mit seinen großen, heute noch brach liegenden Flächenpotentialen (insbesondere unmittelbar angrenzend östlich und westlich der Achse Lobedanstraße/Ostrower Platz/ Briesmannstraße) an den mittleren Ring verbessert die Lagegunst und damit die Aktivierung dieser Flächen. Dabei ist es besonders wichtig, dass es möglichst wenige Einschränkungen (z.B. Abbiegeverbote im Bereich der Bahnübergänge, Schließzeiten des Bahnübergangs) und eine eindeutige Verkehrsführung gibt.

Der zentrale Bereich von Ostrow und insbesondere die brach gefallenen ehemaligen industriell genutzten Flächen zwischen Briesmannstraße und Ostrower Damm können nur über komplizierte Wegeführungen erreicht werden, was die Orientierung erschwert. Die schiefwinklige Lage des Bahnübergangs (alte Lage) führt zu längeren Schließzeiten. In alter Lage des Bahnübergangs ist das Linksabbiegen für alle Kraftfahrzeuge wegen der Gefahr des Rückstaus auf die Gleise verboten (wie bereits am Bahnübergang Bautzener Straße erfolgt).

Die kurze und abbiegefreie Führung des Kfz-Verkehrs auf den mittleren Ring in zentraler Lage des Gebietes Ostrow und ohne zusätzliche Belastung der Straße der Jugend unterstützt die Entwicklungs- und Erschließungsziele.

Die bessere Kreuzungsgeometrie, aus einem schiefwinkligen wird ein rechtwinkliger Bahnübergang, ermöglicht kürzere Räum- und Schließzeiten.

In diesem Kontext wurde im Handlungskonzept des Entwicklungskonzeptes/der Tragfähigkeitsuntersuchung Ostrow die Maßnahme „Umbau KP Lobedanstraße/ Pazellenstraße, Bahnübergang“ aufgenommen.

Das Konzept wurde durch die Stadtverordnetenversammlung am 30.09.2009 beschlossen.

2. Im Luftreinhalteplan der Stadt Cottbus ist die Straße der Jugend mit einer Feinstaubbelastung von 28 bis < 35 $\mu\text{g PM}_{10}$ je m^3 Luft ausgewiesen. Damit ist die Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes PM_{10} mit mehr als 50 % wahrscheinlich. Als Grund für die Überschreitungswahrscheinlichkeit wurden vor allem die Verkehrsmenge von 12.000-13.000 Kfz/d und die enge Bauflucht (Baufluchtabstand 12-20 m) angegeben.

Mit diesem Belastungspotential steht dieser Straßenabschnitt gemeinsam mit vier weiteren Straßenabschnitten an vierter Stelle im Ranking in der Stadt. Bezogen auf die Betroffenheit von Anwohnern und Beschäftigten nimmt dieser Abschnitt ebenfalls Platz vier in Cottbus ein.

Darüber hinaus stellt die Straße der Jugend zwischen Stadtring und Brandenburger Platz eine Hauptachse für den ÖPNV und den Radverkehr dar. Mit ihrer Umgestaltung im Jahre 2008 wurden bereits die ersten Schritte unternommen, um die Verkehrsmenge

des Individualverkehrs zu reduzieren. Damit wurde eine weitere Maßnahme zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und des Radverkehrs in Cottbus umgesetzt (sh. Luftreinhalteplan).

Jedoch reichen diese Maßnahmen in der Straße der Jugend nicht aus die hohe Überschreitungswahrscheinlichkeit des PM_{10} -Kurzzeitgrenzwertes deutlich zu reduzieren.

Ziel war es die Verkehrsmengen in der Straße der Jugend weiter zu senken. Dabei ist zu beachten, dass zwischen Spree und Straße der Jugend/Dresdner Straße stadteinwärts alle Straßen (mit Ausnahme der Verbindungsspanne zwischen Stadtring und Parzellenstraße) auf den Bereich zwischen Feigestraße und Brandenburger Platz führen.

Mit einer parallelen Führung von vor allem Quell- und Zielverkehr auf einer Achse Briesmannstraße – Lobedanstraße – Parzellenstraße und dessen schneller Ableitung auf den Stadtring kann dem Ziel des Luftreinhalteplans entsprochen werden. Gemäß Netzberechnung, die dem Luftreinhalteplan zugrunde gelegt wurde, können rund 2.000 Kfz/d aus der Straße der Jugend ausgelagert werden, ca. 1.000 Kfz/d sind dabei der Briesmannstraße und damit der Lobedanstraße/Parzellenstraße zuzuordnen. Für den Planungshorizont 2020 können weitere rund 2.500 Kfz/d verlagert werden. Diese sind aber anderen Maßnahmen im Straßennetz und der Substituierung von Kfz-Verkehr durch Verkehre des Umweltverbundes zuzurechnen.

Die Summe aller Lösungen haben in Bezug auf die Senkung der Überschreitungswahrscheinlichkeit des PM_{10} -Kurzzeitgrenzwertes im genannten Bereich der Straße der Jugend die Wirkung, dass mit einer Feinstaubbelastung von 25 bis $< 28 \mu g PM_{10}$ je m^3 Luft zu rechnen ist. Damit ist die Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes PM_{10} unwahrscheinlich.

Die Erhöhung der Verkehrsmenge in der Parzellenstraße und Lobedanstraße führt nicht zu Überschreitungen des Kurzzeitgrenzwertes an PM_{10} .

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Verlegung des Bahnübergangs Parzellenstraße nicht als Maßnahme des Luftreinhalteplans aufgeführt ist, aber den Zielen dieses Planes entspricht.

3. Gegenwärtig wird der Radverkehr im Zuge des Radfernwanderweges („Spreeradweg“, „Tour Brandenburg“) wegen einer fehlenden radfahrerfreundlichen Gleiskreuzung am Stadion der Freundschaft über Stadtring – Willy-Brandt-Straße – Wehrpromenade in einer sehr komplizierten und trotz ausführlicher Wegweisung schlecht zu findenden Strecke geführt. Mit Hilfe der Verlegung des Bahnübergangs Parzellenstraße könnte dieser Radfernwanderweg über Stromstraße – Parzellenstraße/Lobedanstraße – Inselstraße/Ludwig-Leichhardt-Brücke verlaufen. In dieser Führung ist eine deutlich übersichtlichere Wegweisung möglich, da nur zwei Richtungsänderungen auszuweisen sind.

Günstiger Nebeneffekt wäre, dass in diesem Verlauf auch die Gaststätte der Bowlingbahn eingebunden ist.