

02.07.2008, Lausitzer Rundschau

Dauerhaftes Provisorium nicht gewollt

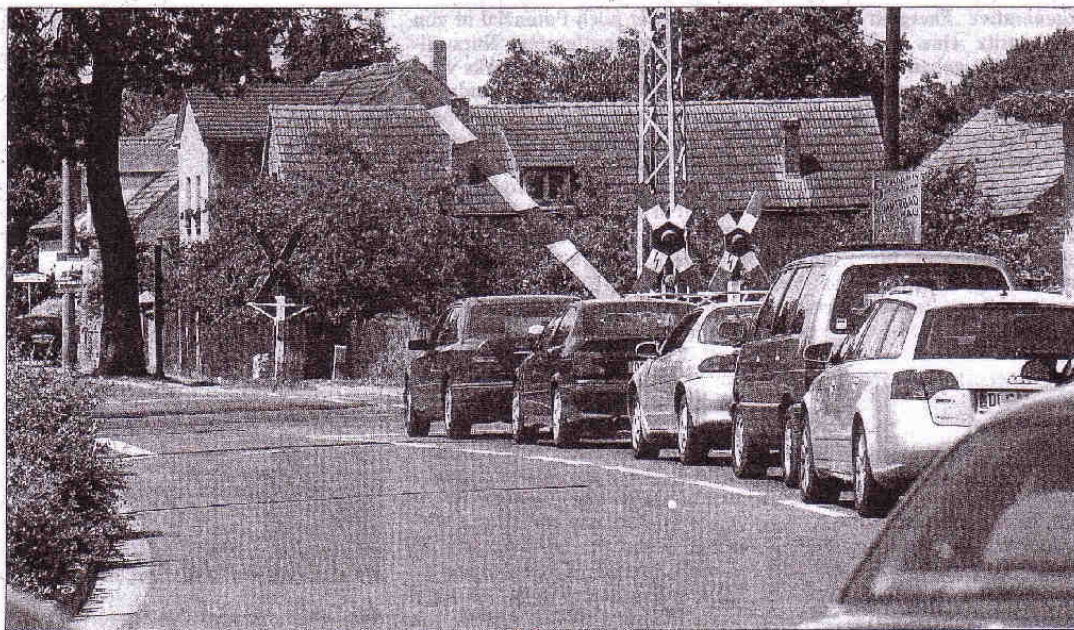
Lübbenauer Bürgerinitiative informierte über Südkopf und zu Varianten am Nordkopf

Über den aktuellen Planungsstand für die niveaufreie Gesamtlösung zur Querung der Bahnübergänge in Lübbenau hat die Bürgerinitiative (BI) „Drüber oder Drunter – für Bahnösungen mit Zukunft“ am Montagabend im Lübbenauer Rathaus informiert. Vertreter der Deutschen Bahn erläuterten die Gründe für die Schließung des Bahnübergangs in der Straße des Friedens bereits vor Baubeginn sowie die langwierige Bauzeit. Die Bürger verdeutlichten ihre Befürchtungen, dass sich das Bauvorhaben länger als bisher angekündigt hinziehen könnte.

VON BIRGIT KEILBACH

„Die Bahn macht den Übergang dicht, und was danach kommt, steht in den Sternen“, sprach BI-Vorsitzender Uwe Pielenz gegenüber den Vertretern der Deutschen Bahn die größte Befürchtung der Lübbenauer an. Denn nicht erst mit dem Baubeginn im Jahr 2012, sondern bereits zum Ende des nächsten Jahres soll der Bahnübergang in der Straße des Friedens geschlossen werden (die RUNDSCHAU berichtete). Grund sei, dass entsprechend der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung bis zum Jahr 2010 alle Bahnübergänge mit modernen Signaleinrichtungen ausgerüstet sein müssten, erklärte Dieter von Schrader von der DB Netz AG. Für den Bahnübergang Straße des Friedens seien aufgrund der besonderen Situation im Straßenverkehr zusätzliche Signale notwendig. „Die Ausrüstung dieses Bahnübergangs würde rund 1,1 Millionen Euro kosten, dreimal so viel wie bei einem normalen Bahnübergang – und das nur für etwa zweieinhalb Jahre“, so von Schrader. Zudem sei die DB AG vom Bund dazu angehalten, das niveaufreie Konzept so kostenoptimal wie möglich zu gestalten, warb er für Verständnis bei den Zuhörern. Diese gaben mehrfach ihrem Willen Ausdruck, dass die Schließung des Bahnübergangs erst erfolgen sollte, wenn sich alle Beteiligten schriftlich zum Bauvorhaben in der vorgesehenen Zeit bekannt hätten.

„Bevor nicht ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt, ist die Stadt schlecht beraten, wenn sie sich auf die Schließung des Bahnübergangs einlässt“, brachte Rudolf Heine dies auf den Punkt. Die BI werde den Prozess wie bisher im Interesse der Bürger begleiten und darauf hinwirken, dass das Provisorium auf ein



Für den Nordkopf (Berliner Straße) werden in den nächsten Monaten mehrere Varianten diskutiert.

Foto: R. Hottas

Minimum an Zeit begrenzt werde, sicherte Uwe Pielenz zu.

Zuvor hatte Gerhard Scheidt von der Arbeitsgruppe Technik der BI den rund 50 Zuhörern die in den nächsten Monaten zu untersuchenden Varianten für die Verkehrslösungen am Nordkopf (Berliner Straße/Bahnhofstraße/Straße des Friedens/Karl-Marx-Straße) und am Südkopf (L 49 von Boblitz/Kraftwerksstraße/Bahnhofstraße) vorgestellt.

Am Südkopf bleibe es beim Vorschlag mit dem Hochkreisel, über den der Verkehr Richtung Dammstraße sowie in die Güterbahnstraße geführt werden soll. Vorgesehen sei eine Steigung von vier Prozent, „damit diese für Radfahrer zu bewältigen ist“, wie Gerhard Scheidt feststellte. Für den Nordkopf erläuterte er drei Varianten. Alle sehen vor, den Verkehr von der L 49 (Berliner Straße) über einen neuen Straßenabschnitt, beginnend am Plus-Parkplatz, parallel zu den Gleisen in die Güterbahnstraße zu führen. Die Durchfahrtsbreite der Unterführung soll 4,50 Meter betragen.

Die erste Variante sieht eine Unterführung unter den Gleisen in direkter Fortsetzung der Straße des Friedens vor, die in einer Rechtskurve unter den Gleisen weitergeführt wird und in die Bahnhofstraße mündet. Über eine neu zu bauende Straßenschleife sollen die Karl-Marx-Straße und Richters Garten erreich-

bar sein. Die Varianten zwei und drei sehen jeweils vor, die künftige Unterführung zwischen den zwei heutigen Bahnübergängen in einer Rechtskurve zu bauen. Dafür soll in der zweiten Variante die Straße des Friedens künftig am Rand des Sportplatzgeländes verlaufen und etwa auf Höhe des ehemaligen Kulturhauses der Eisenbahner in die Unterführung münden. Auf der Altstadtseite sollen die Bahnhof- und die Karl-Marx-Straße direkt oder mittels Kreisverkehr eingebunden werden, was zu prüfen sei. Für die Anbindung an die L 49 in der Neustadt sieht diese Variante eine zusätzliche Verbindung zwischen Straße des Friedens und Güterbahnstraße auf dem Sportplatzgelände vor.

In der dritten Variante, die von

Erwin Lieke erarbeitet worden ist, soll die Anbindung der vorhandenen Straßen über Kreisverkehre auf beiden Seiten der Unterführung erfolgen, um wenig Fläche für die neue Verkehrslösung in Anspruch zu nehmen. Aus Kostengründen sei im Auftrag des Bundes bei dieser Variante zu untersuchen, ob die L 49 über die Bahnhofstraße weitergeführt werden könnte, erläuterte Bürgermeister Helmut Wenzel (parteilos).

Für die Fußgänger und Radfahrer sei eine Neigung von sechs Prozent geplant, so Gerhard Scheidt. In Variante zwei würden sie parallel zur Straße, jedoch zwei Meter höher geführt, sagte er. Im dritten Vorschlag sollen Radfahrer und Fußgänger einen separaten Weg durch die Unterführung erhalten.

ZUM THEMA

Die Bürgerinitiative „Drüber oder Drunter“

Die Bürgerinitiative „Drüber oder Drunter – für Bahnösungen mit Zukunft“ hatte sich im Juni 2007 gegründet und mit einer Unterschriftenaktion erreicht, dass Lübbenau niveaufreie Lösungen der Bahnquerung an Nord- und Südkopf erhält. Seit dem 13. September 2007 habe es 13 Zusammenkünfte von Stadt, DB AG und dem Landesamt für Straßenwesen gegeben, sechsmal habe bisher eine daraus entstandene Arbeits-

gruppe beraten, informierte Gerhard Scheidt. Alle Partner hätten im Herbst 2007 eine Grundsatzvereinbarung abgeschlossen. Im Frühjahr 2008 sei die Planungsvereinbarung beschlossen worden. Die Entscheidung für eine der drei Varianten am Nordkopf soll bis zum Ende des Jahres gefallen sein, so Joachim Philipp von der Projektbau Gmbh der DB AG.

www.drueber-oder-drunter.de