

Einwohnerfrage Thomas Schmidt zum Thema ‚Variantenuntersuchung für den Bahnübergang Grünewaldstraße‘

Nachfrage zur Variantenuntersuchung für den Bahnübergang Grünewaldstraße (Beschlussvorlage 22-18909) und den Antworten von Herrn Leuer vom 20.12.2022

Aus anhängendem Transkript (Tonaufzeichnung 20.12.22) entnehme ich, dass Hr. Leuer behauptet, insgesamt 4 Partner wären beteiligt: Bahn, Bund, Land und unsere Stadt. Laut Eisenbahnkreuzungsgesetz gibt es jedoch genau 2 Kreuzungsbeteiligte: Bahn und Stadt, die auf Augenhöhe bzgl. der Umsetzung einer Variante entscheiden, die dann ins Planfeststellungsverfahren geht. Warum also hat Herr Leuer von 4 Beteiligten (anstatt 2) gesprochen, nachdem ich am 20.12.22 explizit nach der Entscheidungskompetenz gefragt habe? Und weil meine Fragen 2+3 inhaltlich unbeantwortet blieben:

Kann die Stadt mitentscheiden, dass in Ausbaustufe 1 gar keine der 5+1 Variante (eine Minus-Variante) realisiert wird, um das Eisenbahnstellwerk (ESTW) zeitig bauen zu können? Kann zeitgleich entschieden werden, eine Ausbaustufe 2 (mit Null-Plus-Variante) nachzubeauftragen?

Antwort von Stadtbaurat Leuer:

Ich erspare mir den Vorspann mit den Themen Varianten zu Ende angucken, Beteiligung und anderer Vorschlag an dieser Stelle. Ich glaube, das ist ganz wichtig, sie fragen mich häufig, was wir entscheiden können, sondern wir wollen kooperieren. Es wird untersucht an der Stelle und ich habe zumindest einen Hinweis, dass die Bahn bereit sein wird, einer städtischen Vorzugsvariante zu folgen. Von daher haben wir eine ganz gute Basis. Lassen sie uns das analysieren, wir beteiligen sie alle und der AMTA trifft eine Entscheidung auf unseren Vorschlag hin. Das einmal vorweg. Zu ihren Fragen ganz konkret:

Ich fange mit den vier Beteiligten an: das eben ergibt sich aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Erfreulicherweise ist das so: das ist der Paragraph 13, dass die Kosten für diese Maßnahme die Bahn, der Bund und das Land in unterschiedlichen Anteilen sich teilen. Das ist auch gut so, weil dann sind wir finanziell hier entlastet. Damit haben wir schon drei Partner und der vierte ist die Stadt selbst, die sich natürlich auch einbringen möchte. Insofern Bahn, Bund, Land, Kommune.

Die zweite Frage, die sich darauf bezieht, können wir mit einer Minusvariante arbeiten, das dieses Stellwerk auch möglichst schnell kommt, da ist es so, dass die DB AG ihre Planungen für das Stellwerk ohne Verzögerung weiter voranbringt, da das vorhandene mechanische Stellwerk abgängig ist. Die Planung des elektronischen Stellwerks bedarf keines expliziten

Beschlusses der Stadt. Die Bahn hat das Recht und das wird die Bahn auch machen. Daher wird dieses Projekt auch unabhängig von einer Stellungnahme der Stadt oder einer Entscheidung der Stadt im AMTA vorgebracht, voraussichtlich bis Ende 2024.

Und die letzte Frage: was können wir mitentscheiden? Ich hab das Signal, ich hab persönlich gesprochen, mit der Bahn und dem Regionalverband. Ich hab das Signal, dass man sehr verantwortungsvoll mit einer städtischen Vorzugsvariante umgehen möchte und dass man beabsichtigt, sehr kooperativ mit uns weiter zusammenzuarbeiten, von daher habe ich die Hoffnung, dass wenn die Lösungen vorliegen, vier bauliche und eine Übergangsvariante, dass wenn die vorliegen, dass wir da einvernehmlich eine Lösung hinkriegen und welche dann vorgeschlagen wird, entscheidet nachher der AMTA, nachdem wir sie beteiligt hatten.

Nachfrage von Thomas Schmidt:

Die vier Beteiligten gibt es bei den Kosten. Bund und Land haben mit der Entscheidung nichts zu tun. Ich hab nach der Entscheidungskompetenz gefragt. Das ist die Klarstellung. Und die Frage ist: Sie haben ja erwähnt, am 20.12., dass sie sich sehr zeitnah mit den Vertretern der Bahn zusammensetzen wollen. Jetzt hätten sie ja die Möglichkeit gehabt, diese Lösung mit der Ausbaustufe 1 und 2 dort auch einzubringen. Ich weiß nicht, ob das geschehen ist. Würden sie diese Lösung mit zwei Ausbaustufen bis die anstehende Bürgerbeteiligung kommt, dort nochmal ergebnisoffen einbringen, dass die Beteiligten zumindest davon wissen, dass es diese Lösungsmöglichkeit gibt?

Antwort von Stadtbaurat Leuer:

Zunächst einmal haben sich Bund und Land, das ist dann glaube ich der Paragraph 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, einen Genehmigungsvorbehalt der zu schließenden Kreuzungsvereinbarung eingefordert. Deswegen spielen sie schon mit in dieser Betrachtung und deswegen haben wir eben hier 4 Teilnehmer an dieser Stelle. Die zahlen auch nicht blind, sondern mit Genehmigungsvorbehalt sind sie mit dabei. Ich gehe davon aus, dass sie dem zustimmen werden, aber trotzdem haben wir hier vier Beteiligte im Boot. Zu der zweiten Frage: es ist ein bisschen schwierig. Also, das Thema Stellwerk kann ohne städtischen Beschluss vorangetrieben werden. Das war doch ihr Ziel, das hab ich beantwortet. Ja, das wird gehen und das wird auch erfolgen. Das werden die machen, relativ zügig. Und letztlich bei der Nullvariante Plus, also das ist ja die, die optimiert ist, um ggf. auch noch ausreichend Freigabezeiten an diesem Standort zu haben und mit der Minus habe ich sie so verstanden, das ist die Variante, wo es dann keine Freigabe mehr gibt. Selbstverständlich können wir die auch miteinbringen. Das wird auch für die Bahn wahrscheinlich die Schönste sein an dieser Stelle, weil sie kostet nämlich nichts. Wichtig ist, dass wir gut und qualifiziert hier abwägen und diskutieren und entscheiden.

Anhang:

Transkription der Bürgerfrage zum Thema ‚Variantenuntersuchung für BÜ Grünewaldstraße‘

Ratssitzung vom 20.12.2022

Bürgerfrage von Thomas Schmidt:

1. Würde die Nullvariante auch dann nicht bei der Entscheidung für eine zukünftige Lösung berücksichtigt, wenn im Ergebnis der Optimierung (Null-Plus-Variante mit Hilfssignal und Anrückmeldung) geringere Schrankenschließzeiten als derzeit möglich sind?
2. Kann die Stadt entscheiden, dass in Ausbaustufe 1 gar keine der 5+1 Variante (eine Minus-Variante) realisiert wird, um das Eisenbahnstellwerk zeitig bauen zu können?
3. Kann zeitgleich entschieden werden, eine Ausbaustufe 2 (mit Null-Plus-Variante) nach zu beauftragen?

Antwort von Stadtbaurat Leuer:

„Sehr geehrter Herr Schmidt, sie hatten bereits erkannt, dass der Vorhabenträger für die Maßnahmen die Bahn ist. Insofern kann die Stadt beim Vorhaben ‚Bahnübergang Grünewaldstraße‘ nicht allein entscheiden, welche der in der Untersuchung befindlichen Varianten zur Umsetzung kommt. Sie kann sich aber natürlich in das Verfahren einbringen, was sie auf der Grundlage der bereits ergangenen oder auch zukünftig erforderlichen Beschlüsse des AMTA auch machen wird. Das kann ich ihnen so sagen. Um etwas mehr Klarheit in dieses Vorhaben der Bahn zu bringen, die Interessen der Bahn besser einschätzen zu können und insbesondere die Bereitschaft der Bahn zu erfragen, städtischen Wünschen gerecht zu werden, wird es sehr kurzfristig ein Gespräch zwischen dem Projektleiter der Bahn und der Bauverwaltung geben. In dem Gespräch wird übrigens auch die übergebene Unterschriftenliste angesprochen.

Jetzt zu ihren Fragen, so konkret es denn möglich ist:

Zu 1. Zunächst ist mal zu prüfen, ob die Stadt die Schließzeiten des Bahnübergangs unter Berücksichtigung des zukünftigen Zugverkehrsaufkommens so stark reduziert werden können, dass eine akzeptable Lösung für den Fuß- und Radverkehr angeboten werden kann.

Das hatten wir schon gesagt, das prüfen wir. Der aktuelle Beschluss vom 15. März dieses Jahres sah die Umsetzung dieser Nullvariante nicht vor. In dem Gespräch mit der Bahn werden wir klären, ob eine Umsetzung für den Fall ausreichender Freigabezeiten für den Fuß- und Radverkehr noch erreicht werden kann. Dies hängt natürlich auch von diesem Gesprächsergebnis ab.

Zu 2: Sie hatten es gesagt, nicht die Stadt, sondern die DB ist Vorhabenträgerin und entscheidet letztlich über die Projektabwicklung. Die Stadt wird sich in den Planungsprozess und die anstehenden Gespräche mit der DB aktiv einbringen. Den Abstimmungen mit der DB AG kann ich hier nicht vorgreifen. Sonst würden sie mir nachher sagen, ich hab ihnen hier etwas zugesagt, was die DB nicht mitmacht. Wir werden uns intensiv um dieses Thema kümmern und dann werden wir natürlich auch eine Information an den entsprechenden Ausschuss geben.

Nachfrage von Thomas Schmidt:

Da ich das Eisenbahnkreuzungsgesetz kenne und weiß, dass die Stadt gleichberechtigter Entscheidungspartner ist mit der DB Netz, ist meine Frage: Ist unsere Stadtverwaltung nicht gemäß diesem Eisenbahnkreuzungsgesetz gleichberechtigt entscheidungsberechtigt, bezüglich dieser Sache?

Antwort von Stadtbaurat Leuer:

Ja, wenn sie das Eisenbahnkreuzungsgesetz kennen, insgesamt gibt es hier verschiedene Partner, die da mitmachen. Das ist die Bahn, Bund und Land und weil wir die Gebietskörperschaft sind, auch wir. So ist das in Vereinbarungen mit vier Betroffenen. Da muss man nach Lösungen suchen und versuchen, ein Einvernehmen zu erzielen.