



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Stadlverwaltung Cottbus/Chóšebuz · Postfach 101235 · 03012 Cottbus/Chóšebuz

Fraktion BÜNDNIS 90/Die Grünen Cottbus
Fraktionsvorsitzender
Herr Dr. Martin Kühne
Erich Kästner Platz 1
03046 Cottbus

Datum

17. AUG. 2023

Geschäftsbereich/Fachbereich

Geschäftsbereich Bau, Umwelt und
Strukturwandel
Dez. III/ 1 FB Grün- und Verkehrs-
flächen
Karl-Marx-Straße 67
03044 Cottbus

Ansprechpartner/-in
Frau Alice Kunze

Telefon
0355 612 4610

E-Mail
liefbauamt@cottbus.de

Bau und Verkehrsausschuss vom 12.04.2023
Beantwortung der Fragestellungen zum Thema: Cottbuser Ostsee

Sehr geehrter Herr Dr. Kühne,

zunächst möchte ich mich bei Ihnen für die erhebliche Verzögerung der Beantwortung Ihrer Fragestellungen entschuldigen. Im Vorfeld wurde im Zusammenwirken mit dem Bergbautreibenden (LE-B) und einem Expertenteam diesbezüglich beraten und im Ergebnis dessen, möchte ich Ihnen wie folgt antworten:

1. Klärung im Rückblick:

Für Aspekte der Kostentragung bei den erheblichen Kaimauer-Sanierungsaufwendungen erscheint es trotz der bergrechtlichen und bauordnungsrechtlichen Lage wichtig festzustellen:

Wer wusste wann zuerst von der Feinsand-Deponie des ehemaligen Kalksandsteinwerkes Dissenchen auf dem von der LEAG der Stadt Cottbus erlaubten Baugrund des künftigen Linienbauwerkes/Kaimauer? Diese Feinsandablagerungen sind die Ursache der existenzgefährdeten Rutschungen an der Kaimauer. In diesem Zusammenhang ist auch zu fragen, ob für die Stadt Cottbus die juristische Frage abschließend geklärt ist, wonach das Linienbauwerk lt. LBGR keine dem Bergrecht zuzuordnende Maßnahme ist. Dies wäre entscheidend für die Zuständigkeiten, die sich aus dem auf die Bergbehörde weisenden UVP-Gesetz ergeben.

Nach der Böschungsumbildung im Januar 2022 wurde die Flutung gestoppt. Es erfolgte eine Erstsicherung gegen weitere Kliffbildung durch die LEAG im zentralen Rutschungsbereich mit Geotextil und Grobschlag mittels Langarmbagger am 09.02.2022. Ein Nachbruch um den 23.02.2022 umfasste die Erstsicherung und den baulichen Kolkenschutz am Spundwandfuß. Von LEAG und Stadt Cottbus/Chóšebuz wurden daraufhin weitere Erkundungen und Untersuchungen durchgeführt (siehe dazu BVA 11.01.2023). Insbesondere durch die Auswertung historischer Luftbildaufnahmen des ehemaligen Tagebaus Cottbus -Nord wurde die aus dem KSW-Betrieb verbliebene Kipplamelle identifiziert. Die LEAG hat am 28.06.2022 einen Bodenmechanischer Standsicherheitsnachweis zur Rutschungsursache mit Vorbemessung für Sicherungsmaßnahmen erstellt und dem LBGR vorgelegt. Darin wurde als Rutschungsursache eine Bodenverflüssigung an Kippenmassen, die aus

Stadlverwaltung Cottbus/Chóšebuz
Neumarkt 5
03046 Cottbus/Chóšebuz

Konto der Stadtkasse
Sparkasse Spree-Neiße

IBAN:
DE06 1805 0000 3302 0000 21
BIC: WELADED1CBN

www.cottbus.de

Betrieb des Kalksandsteinwerkes verblieben sind, **festgestellt**. Die Erörterung des Standsicherheitsnachweises zur Rutschungsursache beim LBGR mit LEAG und Stadt Cottbus/Chóšebuz erfolgte am **18.08.2022**. Ziel war die Festlegung von Maßnahmen zur Sicherung/Sanierung. Der Linienverbau ist Teil der 2 Varianten der in 2015 vom LBGR zugelassenen 6. Ergänzung des Abschlussbetriebsplanes und dient damit der dauerhaften Böschungssicherung in dem 700 m langen Südwest-Markscheidenabschnitt gegen Wind-Wellen-Abrasion des Seeufers sowie der Vorbereitung zur Entlassung des Geländes aus der Bergaufsicht. Der Linienverbau liegt unstreitig auf dem Territorium, welches dem Bergrecht unterliegt. Der räumliche Geltungsbereich des Abschlussbetriebsplanes geht weit über die Kaimauer hinaus.

2. Klärung für die mittelfristige Zukunft der Kaimauer:

Reicht das aktuell vereinbarte Bauwerksmonitoring an der sanierten Kaimauer aus, um deren Stabilität angesichts der im kommenden Sommerhalbjahr gerade nicht zu erwartenden gleichmäßigen weiteren Flutung zu garantieren?

Gerade diese regelmäßige Flutung ist eine Grundvoraussetzung für eine gesicherte Kaimauer-Stabilität bis zur Erreichung des Zielwasserstandes.

Das Monitoring dient der Überwachung von Vorgängen durch systematische Erfassung, Messung oder Beobachtung mithilfe technischer Hilfsmittel oder anderer Beobachtungssysteme.

Durch das Monitoring selbst kann keine Stabilität des Linienverbaus garantiert werden. Aber es hat die Funktion, Abläufe zu beobachten und Prozesse festzustellen, um bei Nichteinhaltung/ Überschreitung festgelegter Grenzwerte steuernd eingreifen zu können. Ausgehend von der Auswertung der Ergebnisse der aktuellen Lotung nach der Sanierung der Schadstelle an der Kipplamelle des KSW sowie der Ermittlung des Zustandes der Böschung am Linienverbau nach Bauende 2019. verglichen mit aktuellen Messungen entlang der gesamten Kaimauer kann im Kontext der statischen Reserven des Linienverbaus eine Entscheidung zum Umgang mit inzwischen weiteren aufgetretenen Schadstellen (Kliffbildungen) getroffen werden.

3. Klärung für die langfristige Zukunft der stadtplanerischen Vorhaben im Ostsee-Uferbereich:

Welche zusätzlichen Kontrollmaßnahmen sollten im Blick auf die generelle Gefahr weiterer Böschungsrutschungen im Ostsee-Uferbereich geplant werden, um die Gefährdung der Vorhaben "Hafenquartier" und "Rundweg" zu minimieren?

Diese Fragestellung ergibt sich vor dem Hintergrund langfristig möglicher Massenbewegungen an den Ufern des sich nur langsam füllenden Ostsees.

Da weitere Böschungsumbildungen im Bereich des Linienverbaus feststellbar sind, sind die Sicherheitsreserven regelmäßig zu überprüfen, um ggf. notwendige Stabilisierungs- und Sanierungsmaßnahmen für die Kaimauer vorbereiten und einleiten zu können. Aktuell werden die notwendigen Vorlandbreiten vor der Kaimauer auf der gesamten Länge überprüft.

Die Arbeitsgruppe zur Abstimmung/Begleitung der Sanierungsmaßnahmen mit Vertretern der Stadtverwaltung Cottbus/Chóšebuz, LEAG, BIUG, INROS Lackner/IHC, LBGR wird den weiteren Entwicklungsprozess der Vorhaben um den Ostsee als Expertenteam mitbegleiten. Den Rundweg betreffend gab es fachübergreifende Abstimmungsrunden mit Vertretern der Stadtverwaltung Cottbus/Chóšebuz, des Amtes Peitz, der Planer-ARGE, dem beauftragten Projektmanagement, LEAG und der LMBV. Dabei wurden Flächen als Risikobereiche identifiziert, in denen eine (künftige) Beeinflussung des aktuell geplanten Rundwegverlaufes (bzw. die geplanten Strände) aufgrund von Rutschungen/Kliffbildungen im Bereich der Uferböschungen möglich sind. Hierzu erfolgen abschnittsweise Betrachtungen und bei Lage im Risikobereich die Prüfung alternativer Trassierungen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Marietta Tzschoppe

Geschäftsbereichsleiterin Bau, Umwelt und Strukturentwicklung