

Stadt Cottbus / město Chósebuz
Der Oberbürgermeister



Vorlagen-Nr.	
StVV	IV - 006/12
HA	

Geschäftsbereich: IV

Fachbereich: 66

Termin der Tagung: 28.03.2012

Vorlage zur Entscheidung

☐ durch den Hauptausschuss	☒ öffentlich
☒ durch die Stadtverordnetenversammlung	☐ nichtöffentlich

Beratungsfolge:	Datum		Datum
☒ Dienstberatung Rathauspitze	21.02.2012	☐ Umwelt	
☒ Haushalt und Finanzen	20.03.2012	☒ Hauptausschuss	21.03.2012
☐ Recht, Sicherheit, Ordnung u. Petitionen		☒ Stadtverordnetenversammlung	28.03.2012
☐ Soziales, Gleichstellung u. Rechte der Minderheiten		☐ Beteiligung Ortsbeiräte nach KVerf	
☐ Bildung, Schule, Sport u. Kultur		☐ Information an AG Stadteile	
☒ Wirtschaft, Bau und Verkehr	14.03.2012	☐ JHA	

Beratungsgegenstand:

Variantenentscheid zum Zentralen Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung mögen beschließen:

Die erarbeitete Vorzugsvariante mit Direktanbindung Straßenbahn an den Hauptbahnhof ist weiter zu planen und bis 2014 umzusetzen. Die Planung ist so auszuführen, dass der Gleisanschluss in Richtung Jessener Str./Spremberger Vorstadt als Option für eine mögliche zukünftige Realisierung berücksichtigt wird.

In Vertretung

Frank Szymanski

Holger Kelch
Bürgermeister

Beratungsergebnis des HA/der StVV:

- ☐ einstimmig ☐ mit Stimmenmehrheit
- ☐ laut Beschlussvorschlag
- ☐ mit Veränderungen (siehe Niederschrift)

Beschluss-Nr.:

Tagung am: TOP:

Anzahl der **Ja**-Stimmen:

Anzahl der **Nein**-Stimmen:

Anzahl der **Stimmenthaltungen**:

Problembeschreibung/Begründung:

Mit der Beschlussfassung Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Cottbus, Teil: ÖPNV Zielnetz 2020 der StVV am 24.06.2009 (Beschluss-Nr. IV-094-10/09) wurde die Grundlage geschaffen, den Bahnhofsvorplatz zu einem zentralen Umsteigepunkt ÖPNV-SPNV in Cottbus umzugestalten. Insgesamt nutzen 74,2 % der Cottbuser Fahrgäste das Hauptverkehrsmittel Straßenbahn, bei einem Fahrplanangebot von nur 38,2 %. Die Hauptverkehrsströme in der Stadt Cottbus werden durch die Straßenbahn abgedeckt. Nach einer EU weiten Ausschreibung wurde die ARGE Bahnhofsumfeld (BDC/Ripke) im August 2010 mit der Vorplanung und mit folgenden Zielsetzungen beauftragt:

- Direktanbindung des Hauptbahnhofes durch die tangierenden Straßenbahnlinien
- Verlegung Busbahnhof inklusiv Busbereitstellungsplätze
- Neuordnung des Ruhenden Verkehrs
- Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Aus der Bearbeitung ergab sich eine Vorzugsvariante, die alle Anforderungen erfüllt.

Aufgrund der prekären Haushaltslage der Stadt wurden danach Varianten ohne bzw. ohne wesentliche Änderungen der Infrastruktur Straßenbahn untersucht. Diese ergaben teils ungenügende Verbesserungen der verkehrlichen Situation bzw. erforderten einen unverhältnismäßig hohen technischen und finanziellen Aufwand. Das Ergebnis, eine Variante ohne Änderung der Straßenbahnanlage wurde nach wirtschaftlichen und verkehrlichen Konsequenzen der Vorzugsvariante gegenübergestellt.

Die Vorzugsvariante mit der Straßenbahnheranführung an den Hauptbahnhof wird aufgrund der vielen Vorteile unter Beachtung der Kosten-Nutzen-Faktoren favorisiert.

Da aus heutiger Sicht der dauerhafte Bestand der Gleisanlage in der Vetschauer Str./Richtung Jessener Str. nicht gesichert ist, muss die Vorzugsvariante so weiter geplant werden, dass der betreffende Gleisanschluss nur optional Berücksichtigung findet.

Diese Vorgehensweise stellt sicher, dass ausschließlich verkehrlich begründete und notwendige Infrastruktur geplant und gebaut wird. Die verkehrliche Bedeutung des Gleisanschlusses ist direkt verbunden mit der Streckennetzerweiterung zum Carl-Thiem-Klinikum. Derzeit ist dieses Vorhaben finanziell nicht realisierbar. Der Gleisanschluss Vetschauer Str./Richtung Jessener Str. wird so geplant, dass er nur im Zusammenhang mit dieser Maßnahme ausgeführt wird.

Ohne diesen Gleisanschluss reduzieren sich die Finanzierungsanteile Cottbusverkehr um 577 T€ Netto (inkl. Nebenkosten).

Die Vorzugsvariante erhielt das Votum des Wirtschafts- Bau- und Verkehrsausschusses am 14.09.2011, des Fachausschusses Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen) beim MIL des Landes Brandenburgs am 26.08.2011 und des Fahrgastbeirates am 20.09.2011. Anlieger, Betroffene und Interessenvertretungen (ARCUS, Fürst-Pückler-Passage, Hotel Radisson, Eigentümer Wasserturm ADFC, IHK, Taxigenossenschaft, Reiseunternehmen) wurden am 24.06.2011 und 15.07.2011 informiert und Hinweise und Bedenken entgegengenommen.

Die Planung der Vorzugsvariante ist weiter zu beauftragen, damit die Umsetzung des Vorhabens bis Ende 2014 abgeschlossen werden kann.

1. Haushaltsmäßige Auswirkungen auf den Ergebnis-/Finanzhaushalt: ☒ Ja ☐ NeinErgebnishaushalt: Produkt/Sachkonto

Erträge:

Aufwand:

Finanzhaushalt: I 54601002 /7852000 und 7821000 und
I 51104007/7880000

Einzahlungen: Fördermix geplant (RILI ÖPNV, STU/A, NSE)

Auszahlungen: 3.355 T€

Die Summe des HH-Planentwurfes ist höher veranschlagt als im Zielszenario berechnet, da die Erlangung der Fördermittel noch nicht abschließend bestätigt ist.**2. Deckung der Aufwendungen/Auszahlungen:**Ergebnishaushalt: Produkt/Sachkonto

Erträge:

Aufwand:

Finanzhaushalt: Produkt/Sachkonto

Einzahlungen:

Auszahlungen:

3. Folgekosten:

Nach Fertigstellung des Parkplatzes sind für die Unterhaltung durchschnittlich ca. 18 T€ pro Jahr erforderlich. Diese sind im Ergebnishaushalt noch nicht veranschlagt und müssen bei der nächsten Haushaltsplanung 2013 mit berücksichtigt werden.

Anlagen:

Anlage 1: Vorzugsvariante

Anlage 2: Kostenübersichten

Anlage 3: Zielszenario

Anlage 4: Projektablauf