

Stadt Cottbus / město Chósebuz
Der Oberbürgermeister



Vorlagen-Nr.	
StVV	IV - 008/12
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 Stadtteile	
☒ Wirtschaft, Bau und Verkehr	14.03.2012	☐ JHA	

Beratungsgegenstand:

Entscheidung zur Verlängerung Personentunnel

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Stadt Cottbus lehnt eine weitere Beteiligung an der Realisierung der Verlängerung des Personentunnels im Hauptbahnhof Cottbus ab. (Umsetzungsvariante A)
Auf Grund der aktuellen Haushaltslage und des erhöhten Eigenmittelbedarfs gemäß Kostenschätzung der Vorplanung ist eine Beteiligung der Stadt nicht finanzierbar.

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:

Basierend auf dem Stadtverordnetenbeschluss IV - 006/10 vom 24.02.10 beauftragte die Stadt Cottbus die DB AG, im Rahmen ihrer Planung für den Umbau der Verkehrsstation Hauptbahnhof Cottbus, die Vorplanung für eine Verlängerung der Personenunterführung bis zur Nordseite auf der Grundlage einer Vereinbarung mit einem Kostenanteil von 50.000 € zu erarbeiten. Die Ergebnisse wurden der Stadt am 23.12.2011 übergeben. Folgende 3 Varianten wurden untersucht: (vgl. Anl. 1)

- Variante 1 - Gerader Durchstich
- Variante 2 - Neubau Spreewaldtunnel - Verbindungsbauwerk Mittelinsel (unterirdisch)
- Variante 3 - Neubau Spreewaldtunnel - Mittelinsel oberirdisch

Die Kostenschätzungen der Vorplanung weisen für die Stadt Cottbus in allen Varianten einen erheblich höheren Gesamtkostenanteil (4,57 Mio. € bzw. 4,68 Mio. €) aus. In der bisher durch DB AG erstellten Grobkostenschätzungen wurde von einer Summe von 2,5 Mio. € ausgegangen. Die Maßnahme Verlängerung des Personentunnels bis zur Nordseite ist bei Antragstellung durch die DB AG nach der Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg zu 90% förderfähig. Die Beteiligung der Stadt sollte bisher in Form eines Baukostenzuschusses in Höhe von 10 % erfolgen (Kostenanteil der EM in Netto).

Die Stadt Cottbus muss sich gegenüber DB AG bis Ende März verbindlich zur Umsetzung des städtischen Anteils Richtung Norden positionieren. Folgende Umsetzungsvarianten sind möglich:

- Umsetzungsvariante A - keine Umsetzung
- Umsetzungsvariante B - Umsetzung zeitversetzt
- Umsetzungsvariante C - gemeinsame Umsetzung im Zuge der Umbaumaßnahme DB AG

Die Entscheidung der Stadt bildet die Grundlage der Vorlage zur Beschlussfassung der Gesamtmaßnahme „Umbau Verkehrsstation Hbf. Cottbus“ durch den Vorstand der DB AG.

Auf Grund der aktuellen Haushaltslage und des erhöhten Eigenmittelbedarfs ist eine Beteiligung an der Verlängerung des Personentunnels für die Stadt finanziell **nicht** darstellbar. Auch die Inanspruchnahme von Fördermitteln für diese Maßnahme ist nicht gesichert, da eine Inaussichtstellung von Fördermitteln die Umsetzung bis 2013 voraussetzte. Diese Umsetzung wurde in einem gemeinsamen Gespräch mit dem Fördermittelgeber durch die Bahn zugesichert. Laut der übergebenen Unterlage wird die Umsetzung der Tunnelverlängerung erst Ende 2014 beginnen.

Entgegen vorangegangenen Information und Ankündigungen von der DB AG bleibt der alte Spreewaldtunnel nicht bis zur Öffnung der neuen Personenunterführung als Verbindung bestehen. Die DB AG plant aus Kostengründen den Rückbau und den Neubau parallel durchzuführen. Folglich wird mit Beginn der Baumaßnahme Ende 2014 der vorhandene Spreewaldtunnel geschlossen. Gleiches gilt auch wenn die DB AG nur bis zum Bahnsteig 12 baut.

Hinweise zur Umsetzungsvariante A

Die Stadt Cottbus lehnt eine weitere Beteiligung an der Planung und Bauausführung ab. Mit dieser Entscheidung verzichtet die Stadt dauerhaft auf die Erschließung der Bahnsteiganlagen aus Richtung Norden kommend und verliert somit die kurze Wegebeziehung zwischen der westlichen Innenstadt und dem Hauptbahnhof. Die DB AG verlängert die vorhandene Personenunterführung geradlinig bis zum Bahnsteig 11/12 in einer Breite von 6,10 m. Auf Grund der dann „unzulänglichen“ Dimensionierung in diesem Bereich ist zukünftig eine Fortführung geradlinig bis zur Nordseite nicht mehr möglich.

Alternative:**Umsetzungsvariante B - Umsetzung zeitversetzt**

Die Stadt hält sich jedoch durch die **Finanzierung der notwendigen Querschnittsverbreiterung** im Bereich Mittelinsel bis Bahnsteig 11/12 (Verbreiterung auf 9,60 m) die **Option** offen, den Personentunnel zu einem späteren Zeitpunkt bis zur Nordseite zu verlängern. Die zukünftig zu erwartenden Baukosten sind derzeit nicht realistisch abschätzbar. **Kosten der Stadt durch die Verbreiterung: ca. 150 T€** (Fälligkeit 2014, im Haushaltsplan wurden nur Gelder 2012/13 angemeldet).

1. Haushaltsmäßige Auswirkungen auf den Ergebnis-/Finanzhaushalt: ☐ Ja ☒ NeinErgebnishaushalt: Produkt/Sachkonto 054 548 010:Gesamthaushalt 2011 - 50 T€ / 2012 - 285 T€/ 2013 - 118 T€/ 2014 - 0 T€
(derzeitige Anmeldung nach o. Beschluss vom 24.02.2010)

Erträge:

Aufwand:

Finanzhaushalt: Produkt/Sachkonto

Einzahlungen:

Auszahlungen:

2. Deckung der Aufwendungen/Auszahlungen:Ergebnishaushalt: Produkt/Sachkonto

Erträge:

Aufwand:

Finanzhaushalt: Produkt/Sachkonto

Einzahlungen:

Auszahlungen:

3. Folgekosten:

keine

Anlagen

Anlage 1 – Variantenübersicht Vorplanung

Anlage 2 – Entscheidung über Realisierung des städtischen Teils

Anlage 3 – erforderliche Querschnittsverbreiterung des Teils DB Station & Service