



ARGE  
Bahnhofsumfeld Cottbus

Dorsch Gruppe  
BDC

Henry Ripke  
Architekten

# Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus





## Gliederung

1. Erarbeitete Variante mit Straßenbahn
2. Aktuelle Situation
3. Variante ohne Straßenbahn
4. Varianten mit kleinräumigen Optimierungen der Straßenbahnhaltestellen
5. Kosten und Finanzierungsmodelle
6. Vergleich der Varianten mit bzw. ohne Straßenbahn
7. Zeitplan – Grob Ablauf
8. Zusammenfassung



### Straßenbahn: Beschluss STVV IV-094/09, 24.06.2009

1. Die Stadt Cottbus hält an den beiden Verkehrsträgern Straßenbahn und Stadtbus zur Absicherung des ÖPNV fest.
2. **Die Umsteigequalitäten Straßenbahn – Bus und ÖPNV – SPNV werden optimiert.** Parallelverkehre Straßenbahn – Stadtbus werden weitestgehend ausgeschlossen.
3. Grundgerüst des ÖPNV in der Stadt bilden drei starke Straßenbahnlinien:
  - Neu-Schmellwitz – Stadtpromenade – Hauptbahnhof – Sachsendorf
  - Sandow – Bahnhofstraße – Hauptbahnhof – Madlow
  - Ströbitz – Stadtpromenade – HauptbahnhofDie Verwaltung wird in diesem Zusammenhang beauftragt, den Ersatz der zwei schwachen Straßenbahnstrecken Bonnaskenplatz - Schmellwitz, Anger und Hauptbahnhof - Jessener Straße durch Busverkehr vorzubereiten.
4. **Der Hauptbahnhof wird von allen drei Straßenbahnlinien direkt angebunden. Anschlussbedingungen werden optimiert.**
5. **Mindestens eine Straßenbahnlinie wird durch die Bahnhofstraße geführt.**
6. Die Stadt Cottbus setzt auf Elektromobilität.
7. In Umsetzung des Haushaltssicherungskonzeptes der Stadt sind folgende Einsparziele bindend:  
Reduzierung des Zuschussbedarfs Cottbusverkehr (ÖPNV)  
2011 0,5 Mio. €  
2012 1,0 Mio. €
8. Der Erbringer der ÖPNV-Leistungen, die stadt eigene Gesellschaft Cottbusverkehr GmbH wird nicht privatisiert. Der Beschluss A-017-43/02 vom 18.12.2002 „Umsetzung des Modells strategischer Partner“ wird für die Cottbusverkehr GmbH aufgehoben.



### Funktionale Zielsetzungen der Variante mit Straßenbahn:

- Direktanbindung des Hauptbahnhofes von allen drei Straßenbahnlinien
- Verlegung Busbahnhof inkl. Busbereitstellungsplätze
- Neuordnung des Ruhenden Verkehrs
- Neugestaltung Bahnhofsumfeld – Aufenthaltsqualität, städtebauliches Entree





## 2. Aktuelle Situation

### Aktuelle Situation

Aus der prekären Haushaltslage der Stadt Cottbus und der noch nicht gesicherten Finanzierung des ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn durch das Land Brandenburg, resultiert die Erarbeitung einer Variante Verkehrsknotenpunkt mit der Verlagerung Busbahnhof ohne der Veränderung der Infrastruktur Straßenbahn.

### Arbeitsauftrag

→ Erarbeitung einer Variante ohne Straßenbahn und Überprüfung der wirtschaftlichen und der verkehrlichen Konsequenzen im Vergleich zur erarbeiteten Straßenbahnvariante



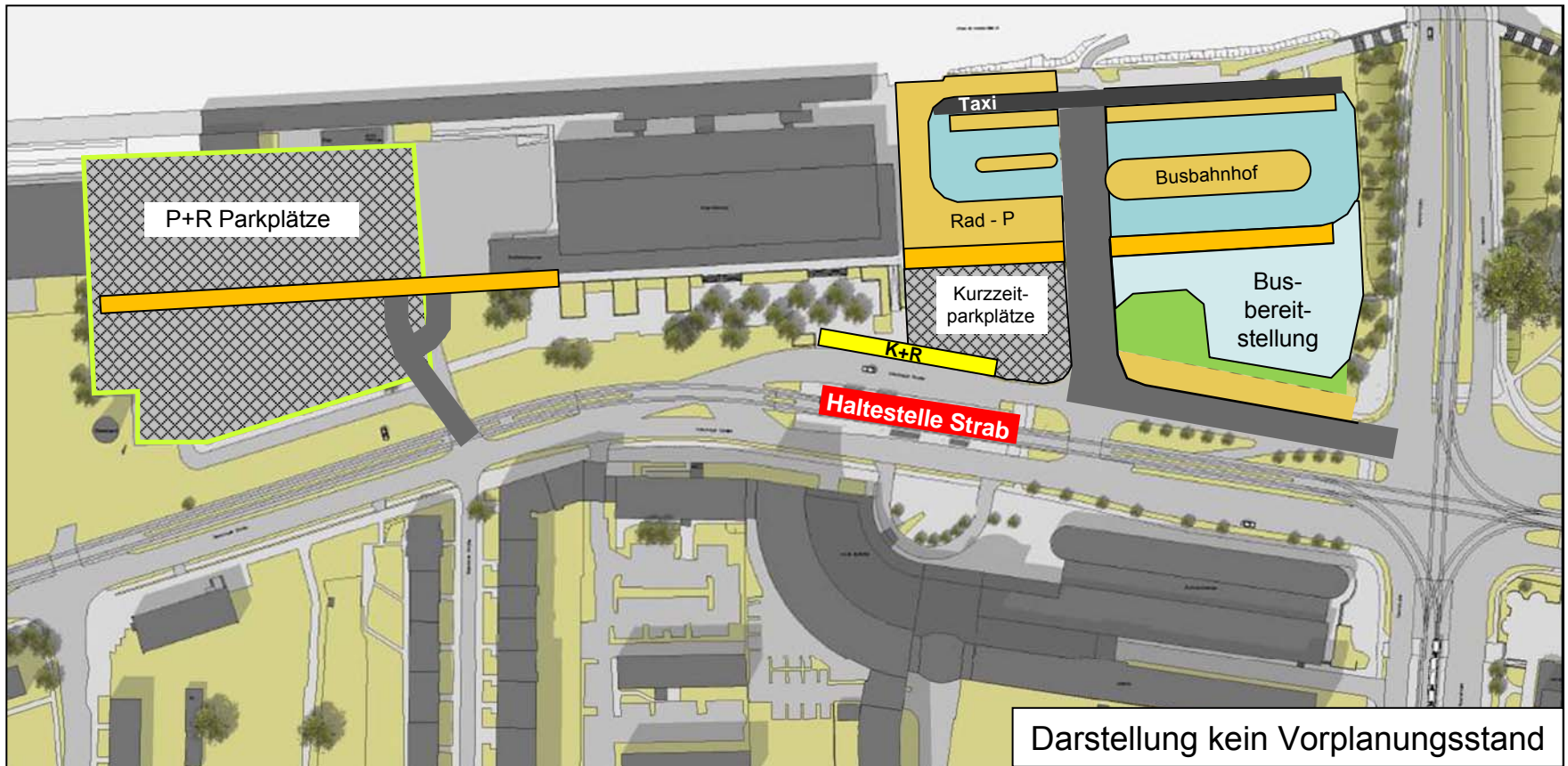
Verzicht auf die Direktanbindung des Hauptbahnhofes durch die Straßenbahn mit dem Ziel der Kosteneinsparung

### Straßenbahn: Beschluss STVV IV-094/09, 24.06.2009

1. Die Stadt Cottbus hält an den beiden Verkehrsträgern Straßenbahn und Stadtbus zur Absicherung des ÖPNV fest.
2. ~~Die Umsteigequalitäten Straßenbahn – Bus und ÖPNV – SPNV werden optimiert. Parallelverkehre Straßenbahn – Stadtbus werden weitestgehend ausgeschlossen.~~
3. ...
4. ~~Der Hauptbahnhof wird von allen drei Straßenbahnlinien direkt angebunden. Anschlussbedingungen werden optimiert.~~
5. Mindestens eine Straßenbahnlinie wird durch die Bahnhofstraße geführt.
- 6.- 8. ...

### Funktionale Zielstellungen der Variante ohne Straßenbahn:

- keine baulichen Maßnahmen für die Straßenbahn
- Verlegung Busbahnhof inkl. Busbereitstellungsplätze
- Neuordnung des Ruhenden Verkehrs (P&R, Fahrradparken, Busbereitstellung)
- Weitere verkehrliche Anpassungen und Ergänzungen (Taxi, Kiss + Ride)
- Neugestaltung Bahnhofsumfeld – Aufenthaltsqualität, städtebauliches Entree



Das mit dem Zweck einer ersten Bewertung und eines Vergleichs skizzierte Konzept der qualifizierten Nullvariante stellt noch keine Planung dar. Die in wesentlichen Punkten geänderte Aufgabenstellung, macht eine neue Planung mit einer entsprechend veränderten Herangehensweise erforderlich. Die Ergebnisse einer Planung könnten sich deutlich von der oben stehenden Skizze unterscheiden.



## 4. Variante mit kleinräumigen Optimierungen der Straßenbahnhaltestellen

Bisher untersuchte Varianten				
0.1	0.2.1	0.2.2	0.2.3	0.3
<b>Haltestelle Vetschauer Straße in Seitenlage</b>	<b>Neue Haltestelle am Fuß der Brückenrampe</b>	<b>Neue Haltestelle am Fuß der Brückenrampe</b>	<b>Neue Haltestelle am oberen Ende der Brückenrampe</b>	<b>Neue Haltestelle am Fuß der Brückenrampe in Seitenlage</b>
Mit einer neuen Haltestelle Bahnhofstraße nicht kombinierbar	Personenunterführung als Zugang	Umbau der Kreuzung notwendig (ca. 0,5 m anheben)	Zugang nicht sinnvoll lösbar	Umbau der Kreuzung notwendig (ca. 0,5 m anheben)
ca. 9,4 Mio. €	ca. 10,4 Mio. €	ca. 9,4 Mio. €	ohne Kostenschätzung verworfen	ca. 9,7 Mio. €
Unzureichende Verkehrssicherheit, und –leistungsfähigkeit der Kreuzung	Unverhältnismäßiger technischer Aufwand (Kosten : Nutzen)	Unverhältnismäßiger technischer Aufwand (Kosten : Nutzen)	funktionale Defizite trotz absehbar hohem Aufwand	Unverhältnismäßiger technischer Aufwand (Kosten : Nutzen)

Kostenreduzierungen der Variante 3.7 wurden aus Gründen der Vergleichbarkeit prozentual auf die oben stehenden Varianten übertragen



### Grobkostenschätzung Variante ohne Straßenbahn

<b>Untersuchungsräume 1 und 3 (Ost- und Südseite)</b>		
Straßenbahninfrastruktur		
Neue Anlagen	0 T€	
Option Nord-West-Kurve		( 1.380 T€ )
Rekonstruktion Südrampe Bahnofsbrücke	620 T€	
Straßenverkehrsflächen (incl. Bus)	1.550 T€	
Wege und Freianlagen	1.400 T€	
Hochbau (Überdachungen)	100 T€	
Zwischensumme	<b>3.670 T€</b>	

<b>Untersuchungsraum 2 (Westseite)</b>		
P+R Parkplatz	850 T€	
Maßnahmen Postverteilerzentrum	800 T€	
Zwischensumme	<b>1.650 T€</b>	

Nebenkosten ca. 12 %	640 T€	
----------------------	--------	--

**Summe gerundet** **5.960 T€**



### Grobkostenschätzung Vergleich der Varianten mit und ohne Straßenbahn

<b>Untersuchungsräume 1 und 3 (Ost- und Südseite)</b>	<b>Variante ohne Straßenbahn</b>	<b>Variante mit Straßenbahn</b>
Straßenbahninfrastruktur		
Neue Anlagen	0 T€	3.250 T€
Option Nord-West-Kurve		
Rekonstruktion Südrampe Bahnhoftsbrücke	620 T€	
Straßenverkehrsflächen (incl. Bus)	1.550 T€	1.570 T€
Wege und Freianlagen	1.400 T€	1.170 T€
Hochbau (Überdachungen)	100 T€	140 T€
Zwischensumme	<b>3.670 T€</b>	<b>6.130 T€</b>
<b>Untersuchungsraum 2 (Westseite)</b>		
P+R Parkplatz	850 T€	850 T€
Maßnahmen Postverteilerzentrum	800 T€	800 T€
Zwischensumme	<b>1.650 T€</b>	<b>1.650 T€</b>
Nebenkosten ca. 12 %	640 T€	930 T€
<b>Summe gerundet</b>	<b>5.960 T€</b>	<b>8.710 T€</b>



### Grobkostenschätzung – Investitionsvolumen (Modell 1)

#### Variante ohne Straßenbahn

**rd. 5.960 T€**

#### Modell 1:

Cottbusverkehr (CV) Träger der Leistungen auf der Ostseite (Bus, Flächengestaltung) sowie des P+R auf der Westseite zzgl. Teilleistung Planung

Stadt Cottbus Träger der Leistung Rückbau PVZ zzgl. Teilleistung Planung

Reduzierung von Kosten aufgrund Vorsteuerabzugsberechtigung CV in Höhe von 19 % → **Einsparung ~ 805 T€**

**Gesamtinvestition nach Abzug: 5.155 T€**

#### Variante mit Straßenbahn

**rd. 8.710 T€**

#### Modell 1:

Cottbusverkehr (CV) Träger Gesamtleistung ÖPNV auf der Ostseite (Straßenbahn, Bus, P+R, Flächengestaltung, Teilleistung Planung)

Stadt Cottbus Träger der Restleistungen (insbes. Rückbau Postverteilerzentrum, Planung)

Reduzierung von Kosten aufgrund Vorsteuerabzugsberechtigung CV in Höhe von 19 % → **Einsparung ~ 1.290 T€**

**Gesamtinvestition nach Abzug: 7.420 T€**



### Grobkostenschätzung – Investitionsvolumen (Modell 2)

#### Variante ohne Straßenbahn

**rd. 5.960 T€**

#### Modell 2:

Cottbusverkehr (CV) Träger der Leistung auf der Ostseite (Bus, Flächengestaltung) zzgl. Teilleistung Planung

Stadt Cottbus Träger der Leistung auf der Westseite (P+R und Rückbau PVZ) zzgl. Teilleistung Planung

Reduzierung von Kosten aufgrund Vorsteuerabzugsberechtigung CV in Höhe von 19 % → **Einsparung ~ 591 T€**

**Gesamtinvestition nach Abzug: 5.369 T€**

#### Variante mit Straßenbahn

**rd. 8.710 T€**

#### Modell 2:

Cottbusverkehr (CV) Träger der Teilleistung Straßenbahn auf der Ostseite zzgl. Teilleistung Planung

Stadt Cottbus Träger der verbleibenden Leistungen (Bus, P+R, Flächen- und Umfeldgestaltung Ost / West, Rückbau Postverteilerzentrum, Planung)

Reduzierung von Kosten aufgrund Vorsteuerabzugsberechtigung CV in Höhe von 19 % → **Einsparung ~ 650 T€**

**Gesamtinvestition nach Abzug: 8.060 T€**



### Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL):

**Fördermix aus:** (Abstimmungen mit den Fördermittelgebern laufend)

- **Rili ÖPNV – Invest**, Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg v. 22.01.2010  
(25 % EM ↔ 75 % Förderung)
- **NSE EFRE-Programm** zur Nachhaltigen Stadtentwicklung v. 14.06.2010  
(25 % EM ↔ 75 % Förderung)
- **Städtebauförderungsrichtlinien (StBauFR)** v. 09.07.2009 – Aufwertung  
(33,3 % EM ↔ 66,6 % Förderung)

Inwiefern höhere Förderkonditionen in Teilprogrammen erzielt werden können, z.B. EFRE-Programme, ist abhängig von der Entscheidung des Fördermittelgebers.



**Finanzierungsmittel sind im Investitionsplan 2011 – 2014 wie folgt angemeldet:**

**2.629 T€ davon:**

### **Geschäftsbereich IV**

- Grün- und Verkehrsflächen - Produkt 054 546 010  
Neugestaltung Bahnhofsumfeld: **EM 1.639,0 T€** (Rili-ÖPNV, StBauFR, NSE)
- Stadtentwicklung - Produkt 051 511 040  
Stadtumbau Aufwertung: **EM 310,0 T€**, anteilig im MDK (Maßnahmen- und Durchführungskonzept)

Differenz bei den Eigenmittelbedarfen im Vergleich der Variante ohne Straßenbahn zur Variante mit Straßenbahn (Kalkulationsbasis Fördermix):

**rd. 650 T€**



Alle Beträge in Netto	ohne Straßenbahn	mit Straßenbahn
Investition (Anteil Straßenbahninfrastruktur, netto)	520 T€	2.730 T€
GVFG (Fördermittel Rili ÖPNV)	390 T€	2.050 T€
Eigenmittelanteil Stadt	130 T€	680 T€
Abschreibungen	21 T€/ a	109 T€/ a
Auflösung Sonderposten	21 T€/ a	109 T€/ a
Jährlicher Aufwand CV pro Jahr	0 T€/ a	0 T€/ a
Einnahmesteigerung aus Fahrgastzuwachs (angesetzt 75% aus Prognose VCDB)	0 T€/ a	24 T€/ a
<b>erwartete Gewinnentwicklung Cottbusverkehr</b>	<b>0 T€ a</b>	<b>24 T€ a</b>

Mit der Umsetzung der Vorzugsvariante wirken Einnahmesteigerungen aus Fahrgastzuwächsen in Höhe von 24 T€ / Jahr.



### Kennziffern ÖPNV der Stadt Cottbus (Stand: 31.12.2010)

	Fahrgäste		Fahrplan - km		Zuschussbedarf		Kostendeckungsgrad
	Personen	%	Tkm	%	T€	%	%
Straßenbahn	7.337.204	74,2	1.038,30	38,2	2.771,20	43,3	68,17
Stadtbus	2.552.460	25,8	1.678,90	61,8	3.628,80	56,7	40,30
Gesamt – ÖPNV	9.889.665	100	2.717,20	100	6.400	100	57,65

- Insgesamt nutzen **74,2% der Cottbuser Fahrgäste** das Hauptverkehrsmittel Straßenbahn, bei einem Fahrplanangebot von 38,2%.
- Der Kostendeckungsgrad liegt im Straßenbahnverkehr bei über 68%, gegenüber 40% im Busverkehr.
- Die Hauptverkehrsströme werden durch die Straßenbahn abgedeckt. Der Stadtbus übernimmt Zubringer- und Verteilerfunktionen und erschließt hauptsächlich die Stadtteile ohne Schienenanbindung.



		Haltestelle Nullvariante			Summe Nullvariante	Vorzugsvariante	Bilanz = Nutzen Vorzugsvariante
		Hbf.	Thiemstr.	Stadtring			
Weglänge	m	210	380	390		140	
Wegzeit	sek	168	304	312		112	
Wartezeiten	sek	25	54	79		5	
Zeitaufwand pro Weg	min	3:13	5:58	6:31		1:57	Differenz zum Durchschnitt - 2:57
Fahrgäste pro Werktag		1.750	1.700	650	<b>4.100</b>	4.100 *	
Zeitaufwand	h / a	28.146	50.717	21.179	<b>100.042</b>	39.975	<b>60.000</b>
Zeitkosten **	€ / a				<b>750.313</b>	299.812	<b>450.000</b>

\* Anzahl der Fahrgäste pro Werktag ist begrenzt auf den Ist-Zustand (nur Straßenbahn)

\*\* Kostenansatz: 7,50 € / Pers.-h

Die Bilanz ergibt, dass bei der Nullvariante jeder Fahrgast einen zeitlichen Mehraufwand von durchschnittlich ca. 3 Minuten pro Weg gegenüber der Vorzugsvariante hat.



### Auszug aus den übergeordneten Zielen der Stadtentwicklung in Cottbus

„ ...

#### **Stadt- und Umweltverträglicher Verkehr**

- Der notwendige Ausbau der verkehrstechnischen Infrastruktur muss sich stadt-, umwelt- und sozialverträglich entwickeln.
- Dazu gehören die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf den notwendigen Verkehr bei gleichzeitiger Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs und die Sicherung des Wirtschaftsverkehrs

#### **Urbane Qualität weiterentwickeln**

- Der soziale und baulich-räumliche Organismus Stadt ist mit einer adäquaten sozialen und technischen Infrastruktur zu einer höheren urbanen Qualität zu entwickeln, deren Maß der Mensch und die für seine Entwicklung notwendigen Lebensbedingungen sind.

... “

Quelle: [www.Cottbus.de](http://www.Cottbus.de)

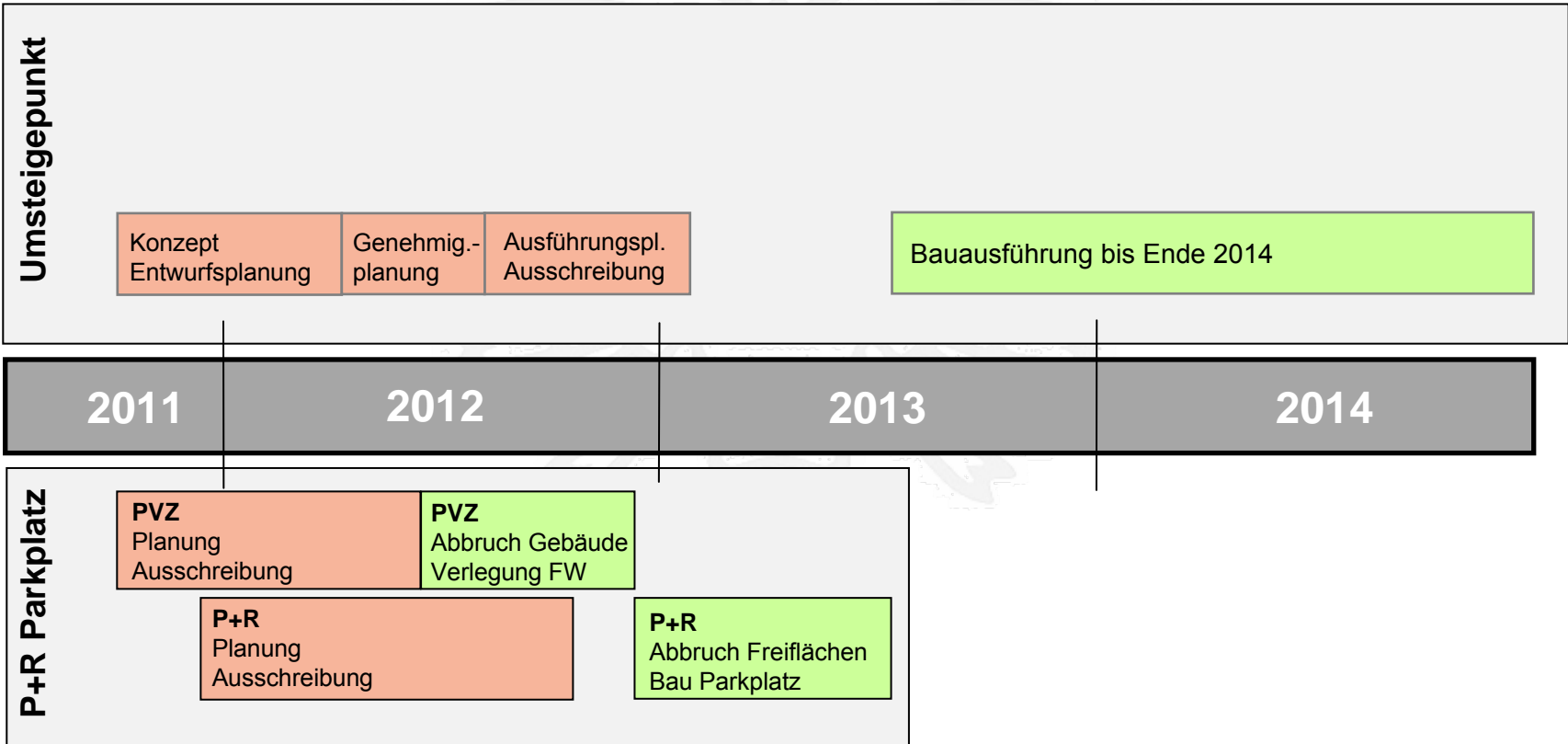


### Bewertung ausgewählter Zielkriterien

Übergeordnete Zielsetzung	Planungsziel	Qualifizierte Nullvariante	Vorzugsvariante
Berücksichtigung sozialer Perspektiven	Beim Umsteigen Straßenbahn: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demografische Entwicklung</li> <li>• Menschen mit eingeschränkter Mobilität (9,9 % Schwerbehinderte)</li> </ul>	Bestehende Mängel bleiben unverändert : <ul style="list-style-type: none"> <li>• längere Wege</li> <li>• Fahrbahnquerungen</li> <li>• Schwierige Orientierung</li> </ul>	Wesentliche Verbesserung durch Reduzierung aller Erschwernisse auf ein unvermeidbares Minimum
Stadt- und umweltverträglichkeit des Verkehrs	Attraktivität des umweltfreundlichen Öffentlichen Verkehrs mit Zugewinn von Marktanteilen (Modal Split)	Verbesserungen beschränkt auf den neuen Busbahnhof (Anteil Bus: ca. 26 % der Fahrgäste von CV)	Verbesserung des Gesamtsystems (alle Fahrgäste) incl. Eisenbahn Prognostizierter Zuwachs ca. 200 Fahrgäste / Werktag
Städtebauliche Qualität	Aufwertung des Bahnhofsumfeldes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufenthaltsqualität</li> <li>• Entwicklungsperspektiven</li> </ul>	Deutliche Verbesserungen, in Abhängigkeit vom Budget für die gestaltenden Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwänge durch die Gleisanlagen (Strab)</li> <li>• deutliche Verbesserungen in Abhängigkeit vom Budget für die gestaltenden Maßnahmen</li> </ul>
Wirtschaftlichkeit (ergänzende Kriterien)	Nachhaltigkeit der Investition, Chancen und Risiken bei sich verändernden Bedingungen der Stadtentwicklung	Irreversibler Verzicht auf die Verbesserung der Straßenbahninfrastruktur (ohne erneuten Umbau des Bahnhofsumfeldes)	Elementare, vom Betriebskonzept unabhängige Verbesserung der Infrastruktur für einen dauerhaften Erhalt der Straßenbahn



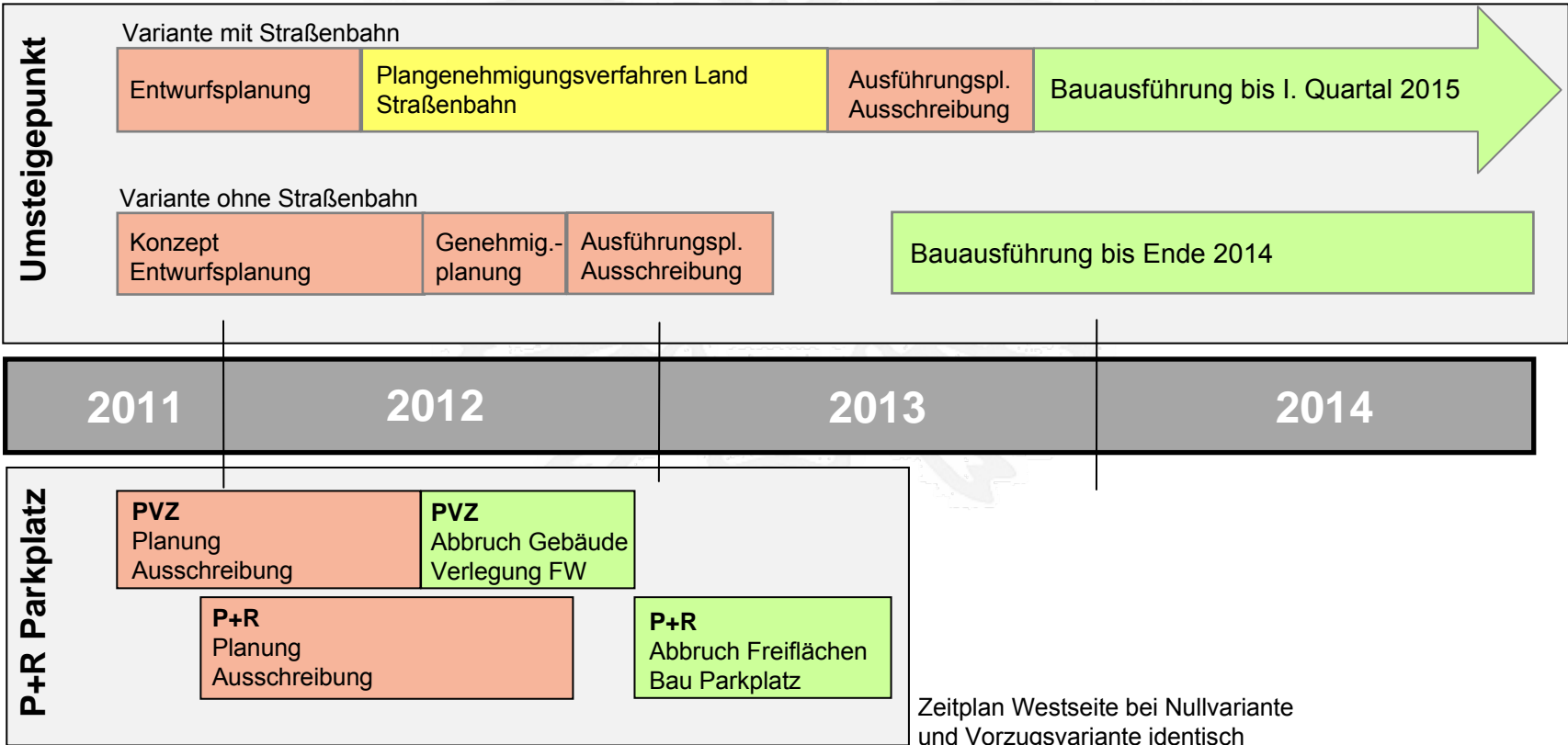
### Ostseite



### Westseite



### Ostseite



### Westseite



## 8. Zusammenfassung

		ohne Straßenbahn	mit Straßenbahn
<b>Ziele</b>			
	Direktanbindung Hauptbahnhof durch 3 Straßenbahnlinien	✗	✓
	Umsteigequalitäten (Straßenbahn – Bus und ÖPNV – SPNV ) optimieren	✗	✓
	Verlegung Busbahnhof inkl. Busbereitstellungsplätze	✓	✓
	Neuordnung des Ruhenden Verkehrs	✓	✓
	Neugestaltung Bahnhofsumfeld (Aufenthaltsqualität, städtebauliches Entree)	✓	✓
	Nachhaltigkeit	✗	✓
Betriebswirtschaftliche Betrachtung CV		0 T€ / Jahr	+ 24 T€ / Jahr
Fahrgastzahlenentwicklung		---	+ 200 Fahrgäste / Tag
Fahrzeitverlängerung je Fahrt		0 Sek (Bestand)	+ 47 Sek
Zeitaufwand zwischen Haltestelle(n) Straßenbahn – Bahnhof je Fahrgast		3:13 Min/ 5:58 Min	1:57 Min
Fertigstellung		Ende 2014	I. Quartal 2015
<b>Investitionskosten</b>		<b>5.960 T€</b>	<b>8.710 T€</b>

✓	Zielvorgabe umsetzbar	✗	Zielvorgabe <u>nicht</u> umsetzbar
---	-----------------------	---	------------------------------------



## 8. Zusammenfassung

### 8.1 Votum des Fachausschuss für Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen)

#### Fachausschuss für Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen), Beratungsgremium des MIL

Einschätzung des Fachausschusses:

**(1) Der Fachausschuss sieht die Entwurfsidee der Variante 3.7 als einzig zukunftsweisende aller ausgewiesenen Varianten.**

In dieser Variante (Baufeld Ostseite) werden alle Bestandteile des öffentlichen Verkehrs (Straßenbahn, Bus, Taxi) einschließlich Kurzzeitparken und Vorfahrt in räumlich konzentrierter Form zusammengeführt. Die fußläufigen Verbindungen aller Fahrgäste bzw. Reisenden werden damit zeitgemäß mit kurzen barrierefreien Wegen realisiert.

**Die Attraktivität des ÖPNV wird deutlich gesteigert.**

**(2) Der Fachausschuss lehnt die Realisierung die Entwurfsidee der so genannten qualifizierten Nullvariante ab.**

Abgesehen vom Abrücken von den stadt eignen Beschlüssen zur Förderung des Straßenbahnverkehrs (Kern des Cottbuser ÖPNV-Netzes) werden mit diesem Entwurf die räumlichen Defizite der Straßenbahnhaltestellen nicht beseitigt, vor allem sehr lange Wegebeziehungen über Straßenverkehrsflächen hinweg (Knoten Stadtring/Bahnhofstraße/Thiemstraße).

(3) Die Zuordnung des Langzeitparkens zum Areal des vormaligen Bahnpostamtes (Baufeld Westseite) wird ausdrücklich unterstützt.

Der Fachausschuss befürwortet die Aufnahme der Vorzugsvariante (Variante 3.7) des Vorhabens in das Programm zu fördernder ÖPNV-Verknüpfungsstellen des Landes Brandenburg.