

FRAGEN UND ANTWORTEN IN VORBEREITUNG DES BVA 14.10.2020

1. Fragen der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen, eingegangen am 07.10.2020

1.1 Ostsee-Management

1.1 Das Projekt "Cottbuser Ostsee" ist sehr stark auch auf den Zuzug neuer junger Einwohner*innen u.a. aus Berlin und Dresden angewiesen. Was wird derzeit an konkreten Projekten vorbereitet, um diese Zielgruppe zu erreichen, damit sie sich künftig am Ostsee wohlfühlen wird?

- Konkrete Projekte im Handlungsraum können erst definiert werden, wenn Zielrichtung bestätigt und Finanzierung gesichert ist.
- aber: moderne Stadt, urban und lebendig, infrastrukturell gut erschlossen (Mehrgenerationenwohnen, Erleben, Freizeitgestaltung/Sport, digital...) – das gilt für die Gesamtstadt und nicht ausschließlich allein für das Quartier Seevorstadt!
-
- Auch Thema für das überregionale Standortmarketing!

1.2 Warum gestalten wir die Seeachse nicht selbst und stellen ein Gestalter- und Planer-Team unter Schirmherrschaft des städtischen Strukturwandel-Beauftragten zusammen? Die entsprechenden Fachkapazitäten (z.B. BTU, Stiftungen, Architekturbüros) sind dafür in Cottbus vorhanden.

- Prophet im eigenen Land. Wirtschaftsförderung heisst auch Aufträge vergeben.
- Fördermittel (Sofortprogramm und Städtebauförderung) stehen nur für Vergaben an den Markt zur Verfügung, Planungen sind angelaufen. Frage ist unklar in Bezug auf die angesprochenen Fachkapazitäten, die i.d.R. nicht umsonst arbeiten. BTU ist mit eingebunden Gestaltungsbeirat soll gebildet werden (Beratung und Qualitätskontrolle, ohne die Arbeit an sich auszuführen)
- Unzureichende Personalkapazitäten in der SV

1.3 Im Sonderausschuss wurde deutlich, dass die Cottbuser Seevorstadt auf Zuzug baut und dafür ein proaktives Stadtmarketing nötig ist. Welche Schritte sollten wir dann in Richtung einer auf den Strukturwandel abgestimmten Marketingstrategie unternehmen? Zweckmäßig erscheint vor den bevorstehenden enormen Herausforderungen die Zusammenführung von Standort-, Stadt- und Tourismus-Marketing zu einem Gesamt-Stadtmarketing.

- Guter Hinweis. Im Strukturwandel ist eine Marketingkampagne zwingender Bestandteil für den Erfolg und in der Diskussion.
- Die Frage der gemeinsamen Marketingstruktur wurde bereits im Rahmen des Ostseemanagements diskutiert und bis zur Vorlage eines schlüssigen Gesamtmarketingkonzeptes für die Stadt zurückgestellt. Die künftige Struktur kann sich nur aus den Aufgaben (definiert im Marketingkonzept) ableiten.

1.4 Welche Rolle spielen in der Seevorstadt-Thematik die Stadtwerke Cottbus mit dem neuen HKW in seinem aktuellen Umbau angesichts der notwendigen frühzeitigen Präsentation (z.B.

durch eine Info-Box an der Schnittstelle Seeachse/HKW) von ersten erfolgreichen Projekten vor Ort?

- Stadtwerke sollen eingebunden und mitgenommen werden und die Stadt begrüßt jedwede Initiativen aller städtischen Töchter diesbezüglich (nicht nur der SW)! Aber auch hier **gilt zunächst, dass die Entwicklungsrichtung (Erweiterung der Stadt an den See und Zuwanderung)** zunächst Konsens ist.
- Zur weiteren Beantwortung an SWC am 08.10.2020 übermittelt, Zuarbeit von Herrn Knezevic vom 12.10.2020:
*„Mit dem Stadtentwicklungsprojekt „Cottbuser Ostsee“, der Seevorstadt als CO2-neutrales Stadtquartier und der avisierten BUGA rückt auch das Heizkraftwerk vom Rand in die Mitte. Der HKW-Standort bildet den Startpunkt der "Seeachse" entlang der ehemaligen Gubener Bahntrasse. Die vom Kraftwerksstandort nur einen Steinwurf entfernte stillgelegte Bahnanlage wird zur Hauptverbindung zwischen Stadtzentrum und See.
Um das Potenzial des Heizkraftwerks als bereits im Bau befindliches Pilotvorhaben zu nutzen und öffentlichkeitswirksam zu präsentieren, können die Stadtwerke ein entsprechendes Marketingpaket anbieten, das eng mit dem Vorhaben "Cottbuser Ostsee", mit der BUGA und der Seevorstadt verbunden werden sollte. Hierzu wurden bereits zwei Studien erstellt, die sowohl die Inszenierung des neuen Standorts (bspw. Lichtinstallation) als auch den Bau einer Infobox (Infobereich unter Pavillondach in Holzbauweise kombiniert mit Pförtnerhaus) an der Schnittstelle zwischen Kraftwerksstandort und Seeachse thematisieren können. Allerdings kann die Realisierung nicht aus Mitteln der Stadtwerke erfolgen, sondern benötigen Unterstützung Dritter.“*

1.2 Ostsee-Flutung

- 1.2 zur Beantwortung an LEAG am 08.10.2020, Hinweise übermittelt von Frau Uhlig-May am 13.10.2020

1.2.1 Bis zu welcher maximalen Füllhöhe ist geplant Sumpfungswasser einzuleiten, wenn auf längere Sicht kein oder nur sehr wenig Spreewasser zur Flutung des Ostsees zur Verfügung stehen sollte? Diese Frage wird vor dem Hintergrund gestellt, dass die längerfristige Nutzung von Sumpfungswasser das erhebliche regionale Grundwasserdefizit weiter verstärkt und gleichzeitig dessen Verdunstung im großflächigen Ostsee erhöht.

„Die Einleitung von Randriegelwasser ist an die Erreichung eines stabilen Wasserstandes gekoppelt, der eine Wasserüberdeckung der Stützkörper gewährleistet, die ausreichend ist, um die Gefahr von Erosionsprozessen durch Wellenbewegungen an den Stützkörpern auszuschließen.“

1.2.2 Im Bezug auf LEAG-Folie 2: Bis wann dauerte die ab 12.04.19 gestartete 1. Spreewasser-Flutungsphase und welche Menge erbrachte sie? Welche Menge Spreewasser wurde in der 2. Flutungsphase (18.12.19-25.03.20) in den Ostsee eingeleitet?

<i>„1. Flutungsphase</i>	<i>12.04.2019 bis 26.04.2019</i>	<i>0,74 Mio. m³</i>
<i>2. Flutungsphase</i>	<i>18.12.2019 bis 25.03.2020</i>	<i>8,55 Mio. m³“</i>

1.2.3 In Bezug auf LEAG-Folie 6: Im mündlichen Vortrag von Frau Uhlig-May wurde die kumulierte Flutungsmenge von 10,4 Mio m³ (bis zum 09.09.20) als "Grundwasser+Spreewasser" definiert, in Folie 6 wird jedoch der Eindruck erweckt, als gäbe es keinen Grundwasser-Anteil. Meine Nachfrage zur Menge des eingeleiteten Spreewassers konnte erstaunlicherweise nicht beantwortet werden. Deshalb nochmal: Wie hoch sind die getrennt auszuweisenden Mengen an Spreewasser bzw. aufsteigendem Grundwasser?

„Hier lag vermutlich ein Missverständnis aus der Formulierung zugrunde, die mit Grundwasser das

wiedereingeleitete Filterbrunnenwasser meint. Auf der Folie ist die eingeleitete Spreewassermenge von 10,4 Mio. m³ ausgewiesen. Der Anteil wiedereingeleitetes Randriegelwasser beträgt 11,3 Mio. m³ und ist ebenfalls dargestellt.“

Die prozentuale Zuordnung der Gesamtflutungsmenge zum Freiwasser-Volumen bzw. zum Gesamtvolumen (incl. Porenraum) ist falsch. Die Relativangaben von 4 % bzw. 8 % beziehen sich auf die kumulierte "Spreewasser"- Flutungsmenge von 10,4 Mio m³.

„Der Hinweis ist richtig, die Angaben beziehen sich nur auf das eingeleitete Spreewasser-Volumen.“

Ist es wirklich korrekt, dass demnach die bisherige Gesamt-Flutungsmenge von 21,7 Mio m³ keinen natürlichen Grundwasser-Zustrom enthält und trotzdem 18 % des Freiwasser-Volumens bzw. 8 % des aufzufüllenden Gesamtvolumens entspricht?

„Das ist korrekt, die Prozent-Angaben bzw. die Angaben zur Gesamtflutungsmenge beziehen sich auf die erfassten Fremdwassermengen Spreewasser und wiedereingeleitetes Filterbrunnenwasser.“

1.2.4: In Bezug auf LEAG-Folie 7: Wir bitten neben der bzgl. des Ostsee-Füllstandes relativ wenig aussagekräftigen Darstellung des Wasseranstieges, der ja naturgegeben in den schmalen Randschläuchen schnell erfolgt, um den entsprechenden Vergleich der Szenarien "mittel" und "trocken" bzgl. der Gesamt-Flutungsmenge (incl. Porenraum).

„Es erschließt sich zunächst nicht, was an der Füllstands-Angabe wenig aussagekräftig ist. Es ist richtig, dass der Anstieg anfangs in einem schmalen Randschlauch schneller verläuft und sich mit zunehmendem Volumen bei mehr Fläche auch entsprechend verlangsamt.

Die genannten Szenarien sind zwei repräsentative Beispiele für trockene und mittlere Bedingungen aus einer Vielzahl von Berechnungen aus der Modellierung.“

1.3 See-Vorstadt

1.3.1 Warum wird trotz erkennbarer grundsätzlicher Probleme (Trennwirkung, enorm lange Genehmigungsverläufe beim Eisenbahnbundesamt) überhaupt noch an der ÖPNV-Variante "Bahn" festgehalten. Im Blick darauf und ggf. auch auf eine "Schwebebahn"-Variante sollten selbst die Kosten für entsprechende Machbarkeitsstudien eingespart werden.

- Bisher gibt es außer einer Masterarbeit **KEINE** belastbaren Untersuchungen für den ÖPNV in der Seevorstadt. Erforderlich sind Systemvergleich und die Zielgruppen! Bahn ist deshalb (noch) drin, da eine schnelle direkte Anbindung an Berlin durchaus attraktiv sein kann.
- ÖPNV ist deshalb größer zu denken und hat Auswirkungen auf die ganze Stadt (Netz)
- Im ersten Schritt der Untersuchung sollen zunächst die verschiedenste möglichen Verkehrsformen zur Erschließung der Seevorstadt und des Cottbuser Ostsees gegenübergestellt und in den verschiedensten Parameter (wie z.B. Trennwirkung, Genehmigungsverfahren, Fahrzeit, Wirtschaftlichkeit Bau und Betrieb etc.) verglichen werden. Dazu gehört auch die Bahn als Schwere Schiene. Flugtaxis werden nach Hinweis mit aufgenommen.
- Insgesamt erhält die Stadt ein transparentes Verfahren um in den nächsten Schritten in die detaillierten Planungsschritte gehen zu können.

1.3.2 Zur Verkehrsführung auf der See-Achse unterstreichen wir die zwingende Notwendigkeit einer sauberen Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr bis hin zur Strandpromenade, um uns nicht wieder solche Probleme wie auf der Flaniermeile Blechen-Carre` zu organisieren. Ist in diesem Zusammenhang bereits eine klare räumliche Trennung zwischen Fuß- und Radweg ("protected lane"-Prinzip) vorgesehen?

- Frage gilt nicht nur bei Seeachse, sondern auch beim Rundweg und ist auf dem Schirm! Zu beachten dabei auch der Gegenstand der Förderung (Seeachse: Radweg!).
- Aktuell stehen die beauftragte ARGE noch am Anfang der Planung, da zunächst die für den raumbedeutsamen Grundsatzfragen geklärt werden müssen. Dabei werden aktuell erste Ideen

(„Baukastensystem“) für den Raum „Seeachse“ diskutiert. Die detaillierte Gestaltung des Raumes, Geh- und Radwegbreiten oder Trennung beider Streifen, erfolgt in späteren Planungsschritten. Ihren Hinweis nehmen wir selbstverständlich auf.

2. Fragen der Fraktion CDU, eingegangen am 09.10.2020

2.1 Ist das energetische Konzept noch zeitgemäß, wäre nicht längst ein neuer Masterplan erforderlich?

Das Energieversorgungskonzept beschreibt aus heutiger Sicht denkbare technische Optionen für die CO₂-neutrale Versorgung und schlägt eine **methodische** Bewertung vor, mit dem die an der Planung und Umsetzung des Hafenviertels beteiligten Akteure in die Lage versetzt werden, die Zielsetzungen für eine CO₂-neutrale Energieversorgung zum gegebenen Zeitpunkt zu überprüfen. Das Konzept ist **ergebnisoffen** und lässt es zu, künftige Ziele als auch ggf. zukünftig geforderte Vorgaben unter den dann geltenden Randbedingungen zu berücksichtigen.

Die Anpassung des Masterplans (letzte Fortschreibung aus 2016) ist aufgrund der aktuellen Entwicklungen (Entwicklungskonzept Seestadt, Energieversorgungs- und Mobilitätskonzept, Strukturstärkungsgesetz etc.) nötig. Es handelt sich hierbei mehr um eine Erweiterung um die Seestadt, da sich die Zielstellungen (baulich/räumlich) im bisherigen Plangebiet (Ostsee) nicht wesentlich verändert haben. Mit der Überarbeitung wurde durch FB 61 begonnen, auf die Ast für Rahmenplan im Vortrag 3 am 22.09.2020 eingegangen, hier werden im Prozess Antworten auf eine Reihe von Fragen gegeben werden. Auch für die Fortschreibung des Masterplans gilt, dass zunächst die Grundsatzentscheidung zur strategischen Richtung zu treffen ist.

2.2 Hat man ausreichend den ruhenden Verkehr betrachtet und gibt es ausreichend Stellplätze?

Ja. Für das Mobilitätskonzept sind konkrete Zahlen zu den erwarteten Verkehrsmittelnutzungen, Fahrzeugbewegungen und Bedarfe an Stellplätzen für den ruhenden Verkehr bewertet worden.

Das Mobilitätskonzept beschreibt zwei Szenarien, welche die zu erwartenden Entwicklungen und Nachfragen der zukünftigen Bewohner/Nutzer/Touristen abbilden. Es ist zu beachten, dass die Mobilität im **Zusammenspiel** von ÖPNV, Radverkehr und MIV gewährleistet wird und **nicht ausschließlich** über den MIV. Es sind entsprechend hinreichend Stellplätze vorgesehen. Das Angebot an Stellplätze erfolgt nach baufeldgenauem Zuschnitt und durch eine fluktuierende Nutzung der Stellplätze (zeitversetzte Belegung).

2.3 Welche Grundsatzentscheidung hinter es für die Ansiedlung, Wohnen für Touristen, Wohnen für Mitarbeiter der Forschung, wer soll es sein und werden?

Die Nutzungen im **Hafenviertel** und daraus abgeleiteten Flächenanforderungen ergeben sich aus der Potentialanalyse (2016), dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs (2017/18) und der sich daran anschließenden Vertiefung des städtebaulichen Konzepts (2020) zum Hafenviertel.

Wohnen im Hafenviertel: ja

Ferienwohnen im Hafenviertel: begrenzt (vgl. Zielgruppenanalyse „Erholen und Erleben“)

Ferner gibt es die Zielgruppendefinition aus der strategischen Beschreibung der Seestadt:

- Erweiterung der Stadt in Richtung Osten, erstmalig seit 40/50 Jahren, verbunden mit Wachstum.
 - kein Raubbau an bestehender Stadtstruktur (vgl. STUK/INSEK)
→ Zuwanderung als logische Konsequenz erforderlich (oder deutlicher Anstieg der Geburten).
- Quelle der Zuwanderung in der Strategie definiert mit:

- a) universitäre Ansiedlungen
- b) Teilhabe am Hauptstadtboom

3. Fragen der Fraktion GfC, eingegangen am 09.10.2020

3.1 Herr Walther BTU CS referierte zum Mobilitäts- und Energieversorgungskonzept. Wenn diese vorgeschlagenen erneuerbarer Energien bis zum Planungs- bzw. Errichtungszentrum der baulichen Anlagen nicht industriell nutzbar zur Verfügung stehen, dann müsste auf konventionelle Energien zurückgegriffen werden? Also wäre die ausschließliche Festlegung z.B. in Bebauungsplänen auf noch nicht zur Verfügung stehende Energien und Speicher wenig zielführend?

Eine Versorgung mit konventioneller Energie ist als Option denkbar, sie steht allerdings konträr zum Entwicklungsziel der Stadt, das Hafenviertel als Modell einer CO₂-neutralen Stadtteile zu entwickeln. Mit einer konventionellen Versorgung wäre dieses Ziel nicht haltbar. Eine offene Festlegung im B-Plan würde die Ziele ebenfalls unterlaufen.

Die Entwicklung im Bereich der erneuerbaren Energien ist hoch dynamisch. Zum Zeitpunkt der Errichtung sind die konkreten Möglichkeiten zu verifizieren.

3.2 Die gesetzlich vorgeschriebenen Pkw- Stellplätze für das Quartier sollen um fast 50% reduziert werden. Wenn der ÖPNV nicht wie geplant realisiert wird, sind mit diesen Vorgaben für die Gebäudeplanung (nur 1 Untergeschoß, sicherlich Festlegungen im B- Plan) nicht Konflikte vorhersehbar? Außerdem wären dann wahrscheinlich auch zu wenige Stellplätze für z.B. E- Autos vorhanden?

Die Reduzierung beträgt rund 30%, nicht 50%. Es sind rund 450 Stellplätze vorgesehen und damit ca. 200 Stellplätze weniger als lt. Satzung.

Die Realisierung einer ÖPNV-Anbindung ist nach Aussagen von Cottbusverkehr zunächst mindestens über Buslinien gesichert. Diese sind flexibel und unkompliziert einzurichten. Konflikte sind daher nicht zu erwarten. Die (zunächst temporäre) Anbindung mit Bus ist auch Bestandteil des Konzeptes als „ÖPNV-Alternative“.

Für die Versorgung von E-Mobilen sind Ladesäulen sowohl im öffentlichen Raum als auch auf privaten Immobilien (Tiefgaragen) fester Bestandteil des Mobilitätskonzeptes.

3.3 Mit Interesse haben wir die Ausführungen von Herrn Wieland LELF verfolgt. Die geplante Bereitstellung von Grundstücken liegt ca. 2 Jahre hinter der Planung zurück. Welchen Einfluss hat das auf den zeitlichen Ablauf des Gesamtvorhabens? Wie wird versucht gegenzusteuern?

- Zur Beantwortung an das LELF am 12.10.2020 übermittelt, Hinweise des LELF und VfL vom 12.10.2020:

„Die Verzögerung beim zeitlichen Ablauf hat keine negativen Auswirkungen auf die Umsetzung von Teilprojekten (Bsp. Planung und Bau Radrundweg). Während des Verfahrens ist der Grundstücksverkehr nicht eingeschränkt. Über die Landverzichtserklärung zwischen LEAG und Stadt Cottbus erhält die Stadt den Besitz der Grundstücke im Verfahrensgebiet zur Umsetzung von Maßnahmen. Die Wertermittlung, für 2021 geplant, dient lediglich dem Zweck des Grundstücktausches.

Bearbeitungsstand:

Die Planung für den Radrundweg kann aufgrund der Bundesfinanzierung in 2021 erfolgen, so dass die bestätigte Wegeplanung im Anschluss in das Flurbereinigungsverfahren Cottbuser Ostsee aufgenommen werden kann.“

3.4 Die Eigentümerfeststellung der betreffenden Grundstücke für die Flurbereinigung gestaltet/gestaltet sich schwierig. Wie wurde/wird die Grundstücksteuer für diese Grundstücke bisher erhoben?

- Es wird eine Grundsteuer erhoben, Hinweise der Kämmerei FB 20, Herr Paschke, vom 12.10.2020

hierzu:

„Grundsätzlich können die Eigentümer, für die eine Grundsteuer erhoben wird, für Zwecke der Eigentümerermittlung bei der Flurbereinigung nach § 31 Abs. 3 Abgabenordnung zur Verfügung gestellt werden.

Problematisch ist jedoch, dass bei der Zurechnung großer Flächen, wie z.B. Tagebauen, auf den Zurechnungsbescheiden der Finanzämter nur Gesamtflächenangaben pro Eigentümer und keine Flurstücksangaben ausgewiesen sind.

Damit ist eine Zurechnung von einzelnen Flächenangaben zu Eigentümern in diesen Fällen nicht exakt möglich. Diesbezügliche Klärungen müssen also regelmäßig über die Grundbuchämter erfolgen.

Die Grundsteuer bei Tagebauen (Abgrabungsgrundstücke) erfolgt ansonsten mittels der Grundsteuer B in der Kategorie „unbebaute Grundstücke“.