



Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus



Standortfrage Fahrradabstellanlage

Quelle: www.bing.com

Cottbus | Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof

Zentraler Verkehrsknoten Hauptbahnhof - Projektübersicht



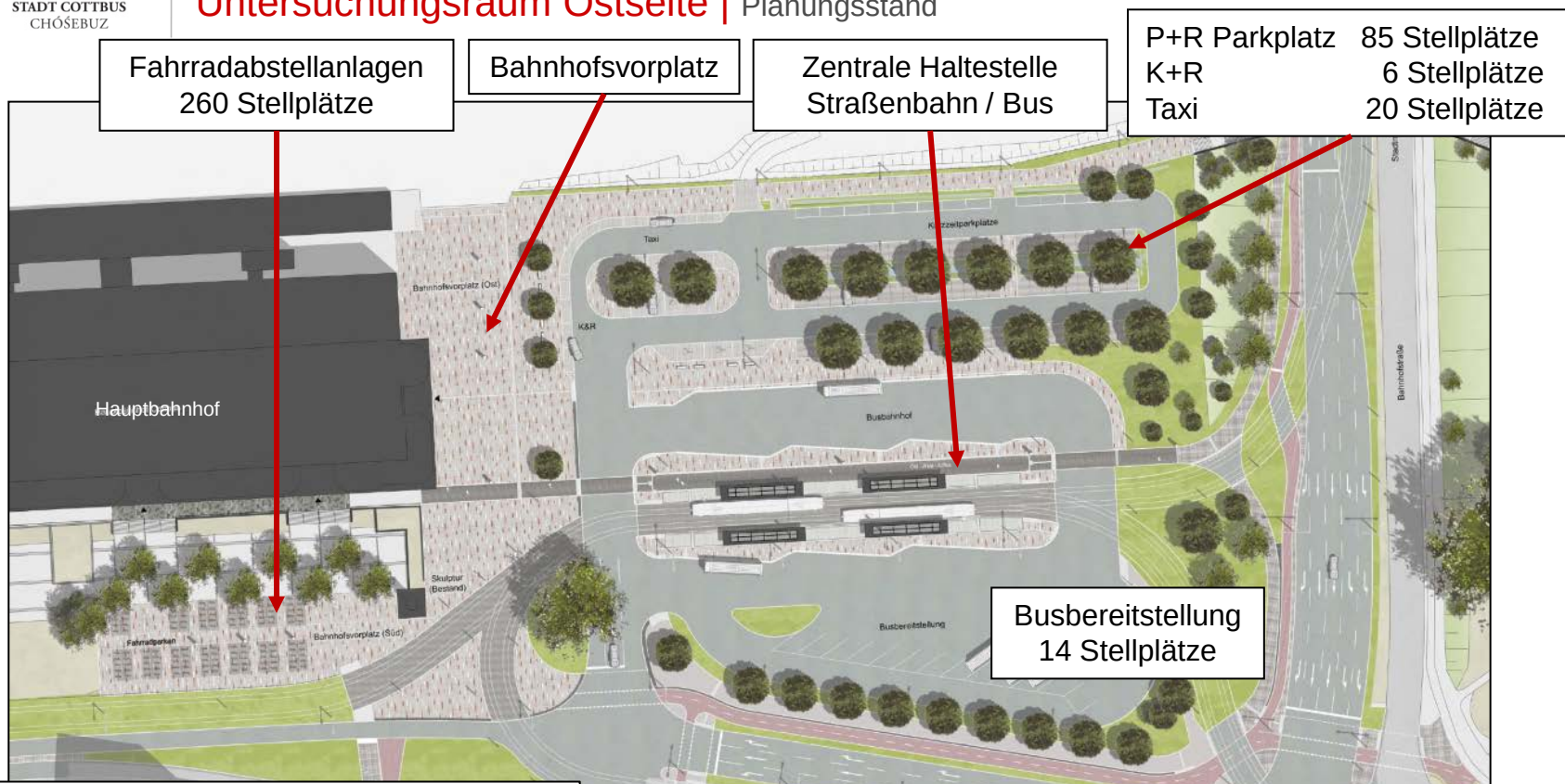
Mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes erhält die Stadt CB einen zentralen Verknüpfungspunkt des Öffentlichen Verkehrs. Es wird eine Umsteigeanlage geschaffen, welche durch eine effektivere Vernetzung und bessere Zugänglichkeit den ÖPNV und SPNV fördert. Die Straßenbahnlinien werden auf den Bahnhofsvorplatz geführt und deren Haltestelle wird mit dem zu verlegenden Busbahnhof kombiniert. Weiterhin sind Verbesserungen des Ruhenden Verkehrs (Kurzzeitparken, Park & Ride, Fahrradparken, Langzeitparken für die Pendler) geplant.



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Cottbus | Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof

Untersuchungsraum Ostseite | Planungsstand



Ablaufplan - Planung

Ausführungsplanung: ab 02/2014
Ausschreibung u. Vergabe: ab IV. Quartal 2014

Ablaufplan - Umsetzung

Baubeginn: ab I. Quartal 2015
Bauende: bis 2018



ARGE
Bahnhofsumfeld Cottbus

Dorsch Gruppe
BDC

Henry Ripke
Architekten



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Cottbus | Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof

Standortfrage Fahrradabstellanlage

Hinweise aus der Bürgerschaft und den Medien:

„Der Standort der Fahrradabstellanlage sollte nochmal überdacht werden:

- Für Besucher der Stadt könnte ein negativer erster Eindruck, z.B. durch viele Fahrradleichen, entstehen
- Zerstörung der vorhandenen Grünstruktur (Buschwerk) und sowie den Ruhebereich am Südeingang“



Beispiel Göttingen

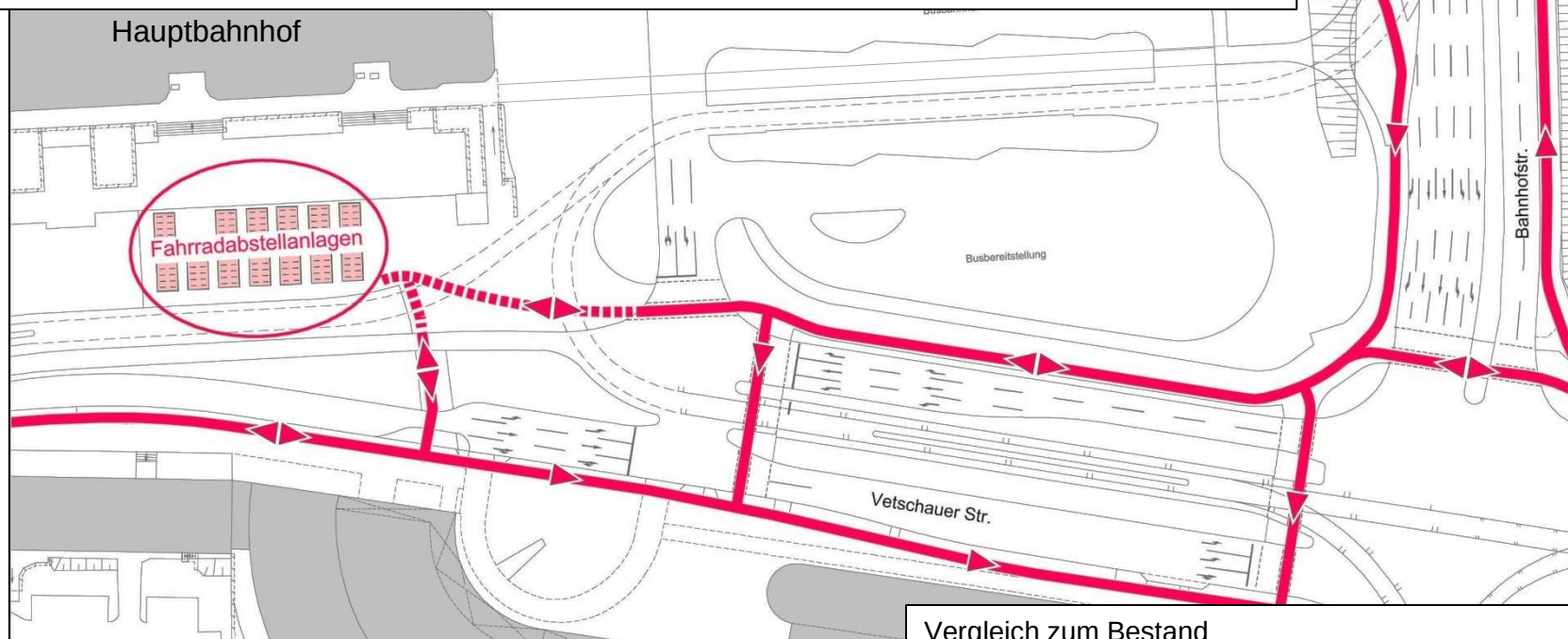


Planung Cottbus



Planung

- 260 überdachte Stellplätze an einem zentralen Standort
- gute Erreichbarkeit aus allen Richtungen
- verkehrssichere Lösung für Hin- und Rückverkehr
- geringe Vermischung Fuß- und Radverkehr
- sehr hohe soziale Kontrolle
- sehr kurze Wege zum Zielpunkt (z.B. Reisezentrum, Tunnel zu den Bahnsteigen)
- Steigerung der Akzeptanz durch einen zentralen Standort



Erläuterung

- Zweirichtungs-Radverkehr
- Einrichtungs-Radverkehr
- Mischverkehr mit Fußgängern

Vergleich zum Bestand

Bahnhof und Busbahnhof Marienstraße

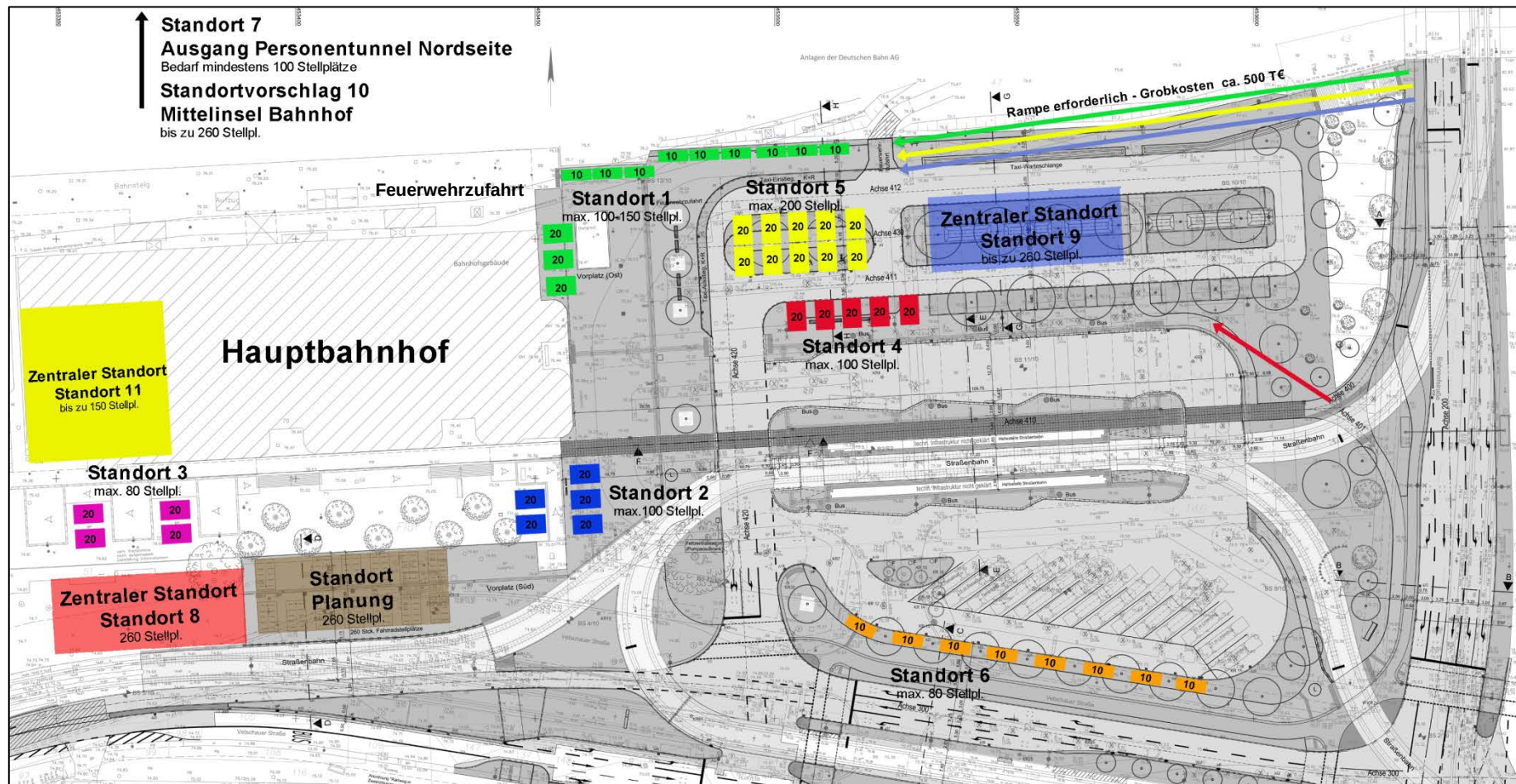
- 90 überdachte Stellplätze an 3 Standorten
- zzgl. weitere Einzelstände („Felgenkiller“)
- 84 Stellplätze am Busbahnhof Marienstraße
- aktueller Bedarf gemäß Zählungen > 200 Stellpl.



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Cottbus | Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof

Standortfrage Fahrradabstellanlage | Untersuchung Alternativstandorte



	Zentraler Standort	Dezentraler Standorte
Vorteile	• ein zentraler Standort mit großer Kapazität in der unmittelbaren Nähe zum Zielpunkt • Hin- und Rückverkehr steuerbarer • kein „Parksuchverkehr“ • große soziale Kontrolle	• Richtungsbezogene Einordnung der Standorte
Nachteile	• Keine Richtungsbezogene Einordnung möglich, eventuelle weitere Wege für verschiedene Fahrtrichtungen	• geringer Kapazität am einzelnen Standort • Überfüllung einzelner Standorte möglich durch Mangel an „Parksuchverkehr“ • fehlende Akzeptanz einzelner Standorte • Erhöhung der Durchmischung Rad- und Fußverkehr – Konfliktpotenzial

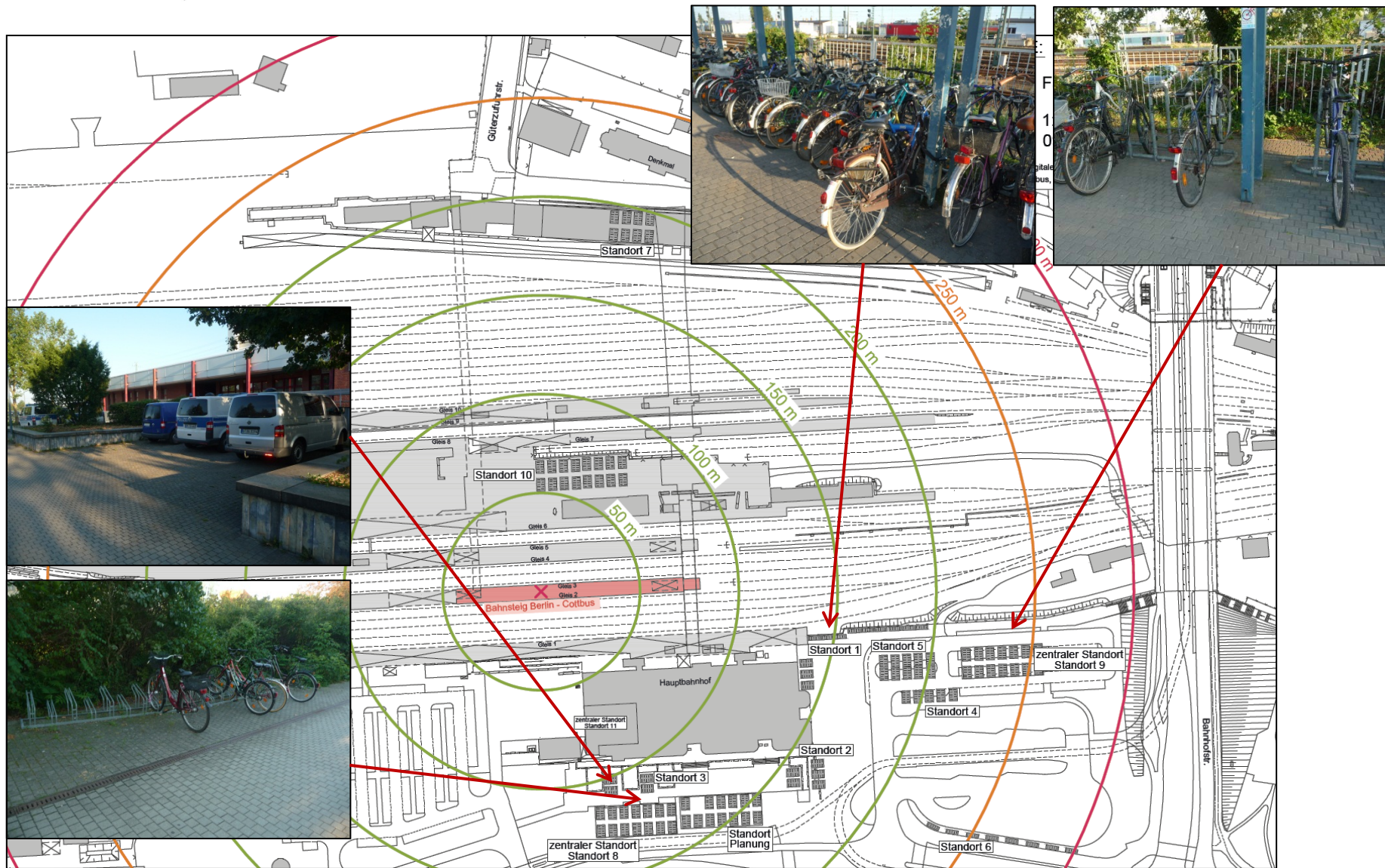
→ Votum des Runden Tisch Radverkehr für einen Zentralen Standort



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Cottbus | Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof

Standortfrage Fahrradabstellanlage | Akzeptanzgrenzen der fußläufigen Strecke zum Zielpunkt



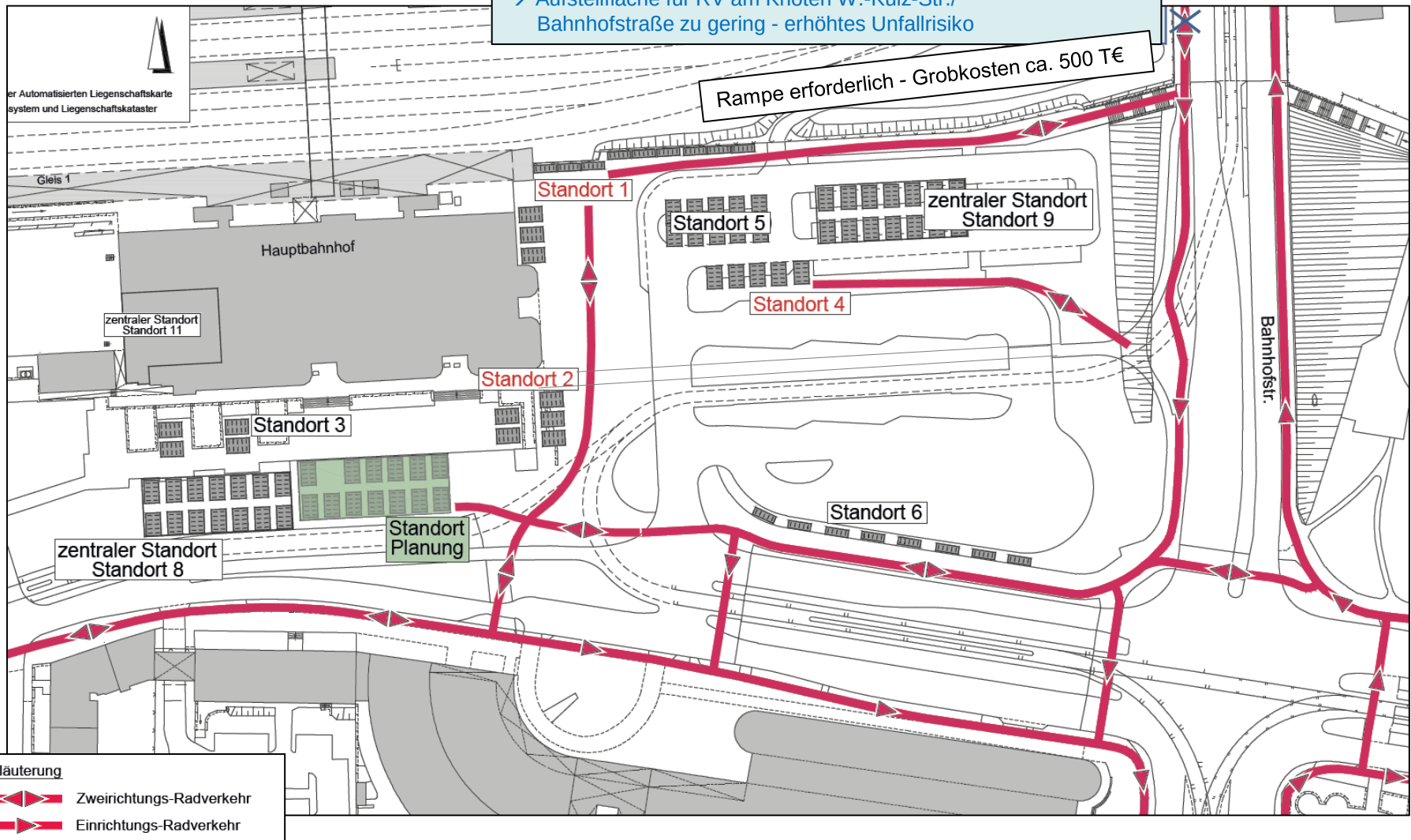


STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Cottbus | Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof

Standortfrage Fahrradabstellanlage | Erreichbarkeit – Hin- und Rückverkehr

Problem: Stadteinwärts, Radfahrer auf der falschen Straßenseite
→ Aufstellfläche für RV am Knoten W.-Külz-Str./
Bahnhofstraße zu gering - erhöhtes Unfallrisiko

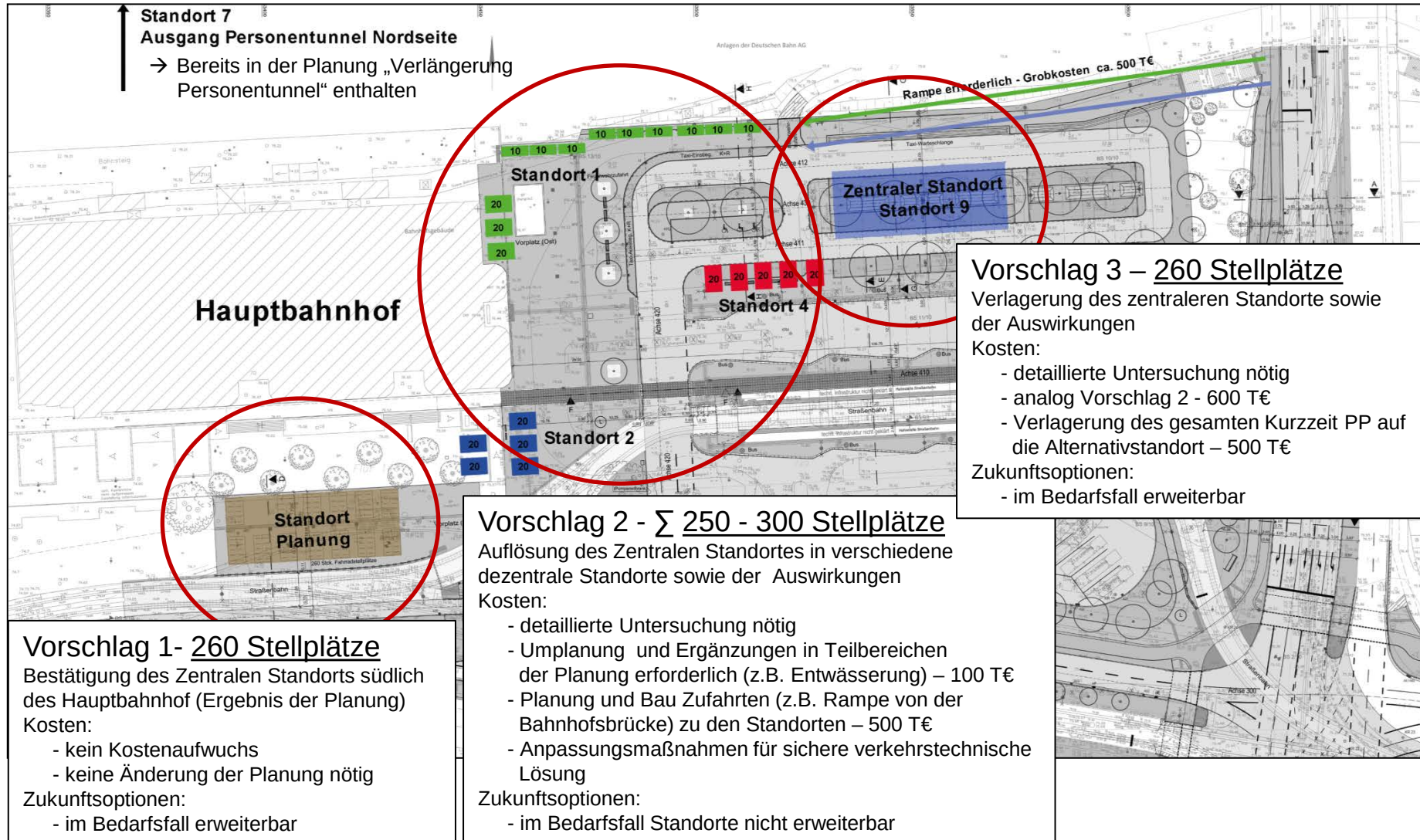




STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Cottbus | Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof

Standortfrage Fahrradabstellanlage | Ergebnis Standortuntersuchung





STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Cottbus | Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof

Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof

